THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

382
Au79v
1903

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Redigiert im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

SECHZEHNTER JAHRGANG

1903.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS' SÖHNE, I. Wallfischgasse Nr. 10.

Digitized by the Internet Archive
in 2016 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/verordnungsblatt1903aust

F 382
Au79v
1903

Inhalts-Verzeichnis

des

Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt.

1903. Nr. 1—151.

RUBRIKEN:

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.
b) Ungarn.

III. Eisenbahnrecht.

IV. Literatur.

V. Projektierte, noch nicht im Baue befindliche Lokomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.
b) Ungarn.

VI. Oeffentliche, im Baue, bezw. im Betriebe befindliche Lokomotiv-Eisenbahnen.

a) Allgemeines.
b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.
1. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.
2. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.
c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österr. Gebiete.
1. Oesterreichische und gemeinsame österr.-ungar. Eisenbahnen.
2. Ungarische Eisenbahnen.

VII. Diverses.

Allgemeines.
Lagerhaus-Angelegenheiten.
Personalien.
Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

B. Ausland.

C. Schiffahrt.

D. Viehtransporte u. Seuchenangelegenheiten.

Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer des Blattes, die kleiner gedruckten die Seitenzahl.

Ueber die Tarifangelegenheiten ist vierteljährlich ein abgesondertes Inhalts-Verzeichnis erschienen.

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Abortwagen bei Personenzügen. **119**, 2521.
Arbeitspausen bei einzelnen Kategorien von Gewerben. **125**, 2625.
Automobile. Beförderungsbedingungen und Tarifierung. **114**, 2425.
Bauprojekte. Ausfertigung derselben. **120**, 2546.
Drehscheiben. Geleiseanordnung und Sicherung der Drehscheiben. **27**, 793.
Eisenbahn-Betriebsreglement. VI. Nachtrag. **22**, 673.
— Bedingungsweise zum Transporte zugelassene Gegenstände auf der elektrischen Bahn Tabor-Bechin. **58**, 1417.
— Neuauflage des Eisenbahn-Betriebsreglements. **58**, 1418.
Elektrische Minenzündungen. Beförderungsvorschriften. **145**, 3289.
Ferkeltransporte während der kalten Jahreszeit. **96**, 2109.
Frachtbriefe. Verwendung der Emission 1898 mit auf ö. W. lautenden Stempelzeichen. **70**, 1613.
— Erfüllung der Stempelpflicht. **72**, 1669.
Geflügelcholera. Abwehr und Tilgung. **39**, 1045.

Gesetze:

— Budget-Provisorium. **2**, 73. **75**. 1745
— Arbeitsverhältnisse der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter. Durchführungsverordnung. **16**, 529.
— Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Maria Zell. **16**, 529. **30**, 841.
— Lokalbahn Lemberg-Podhajce. **33**. 894. **85**, 1933.
— Verwendbarkeit der Teilschuldverschreibungen des niederösterreichischen Eisenbahnanlehens von 18 Millionen Kronen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien. **44**, 1137.
— Lokalbahnen Neuhaus-Wobratain, Daudleb-Rokitnitz und Troppau-Grätz. **85**, 1929.
— Lokalbahn Tarnopol-Zlaraž. **85**, 1930.
— Lokalbahn Weizelsdorf-Oberferlach. **85**, 1931.
— Lokalbahn Krainburg-Neumarkt. **85**, 1931.
— Lokalbahn Zwettl-Martinsberg. **85**, 1932.
— Staatsgarantie für die Zillertalbahn. **88**, 1973.
— Lokalbahn Jaworzno-Piła. **37**, 997.
— Lokalbahn Grobelno-Rohitsch. **71**, 1637.
— Unterstützung der Handelsmarine. **151**, 3693.
— Steuerbefreiung der Seehandelschiffe. **151**, 3693.
— Görz und Gradisca. Zufahrtsstrassengesetz. **12**. 449
Industrierat. **15**, 510.

Kanalschiffshebewerk. Internationaler Wettbewerb. **54**, 1329.

Konzessionen:

— Gabela-Bocchi di Cattaro. **1**, 1.
— Lamhach-Vorchdorf. **15**, 501.
— Zwickau-Gabel. **22**, 675.
— Nixdorf—Nieder-Einsiedel. **23**, 693.
— Beraun-Konĕprus. **56**, 1365.
— Polnau Stecken-Stadt Polnau. **73**, 1685.
— Elektrische Kleinbahn in Triest. **74**, 1717.
— Meran-Mals. **79**, 1809.
— Jaworzno-Jaworzno Stadt. **81**, 1857.
— Petersdorf-Ullersdorf-Winkelsdorf. **92**, 2029. **93**, 2045.
— Innshruck-Fulpmes-Matrei (Stuhaitalhahn). **99**, 2161. **100**, 2181.
— Drahtseilhahn auf das Belvedere in Prag. **101**, 2205.
— Rossbach-Adorf. **111**, 2377. **112**, 2393.
— Hruschau-Polnisch Ostrau. **135**, 2885.
— Cilli-Wöllan. **142**, 3177.

Pestfälle in Marseille. Ein- und Durchfuhrsbeschränkungen. **110**, 2361. **116**, 2461.
— Sanitäre Massnahmen aus Anlass des Auftretens der Pest. **9**, 377.

Rauchverzehrapparate an den Lokomotiven. **24**, 725.

Rehen, bewurzelte und Schnittrebenverkehr in Böhmen. **33**, 893.

Regiebauten. Anzeige über Unfälle. **82**, 1877.

Schutz allein reisender unmündiger Personen. **35**, 946.

Statistik. Abänderung des Warenverzeichnisses für den auswärtigen Handel. **151**, 3693.

Staatseisenbahnrat. Sitzungsprotokoll. **7**, 313. **8**, 349. **82**, 1878. **83**, 1889. **84**, 1909.
— Frühjahrssession. **57**, 1402. **64**, 1506. **66**, 1533.
— Herbstsession. **131**, 2755. **143**, 3241.
— Mitgliederverzeichnis. **60**, 1447.

Staatsvertrag. Herstellnng der Eisenbahnverbindung von Friedeberg a. Q. nach Heinersdorf. **95**, 2097.

Stempelpflicht der Anweisungen zur freien und ermässigten Fahrt. **18**, 386.

Steuer. Real- und Erwerbsteuernachlässe zngnnsten der der öffentlichen Rechnungslegung unterworfenen Unternehmungen. **75**, 1746.

Tarife. Durchführung der neuen Orthographie. **36**, 969.
— Veröffentlichnng von Tarifnachlässen. **105**, 2261.
— Nachklassifizierung von Borstenviehsendungen. **150**, 3629.

Wasserstrassenheirat. **17**, 565.
— Feststellung der Projekte und Enteignung. **50**, 1261.

Unfallsanzeigen. **133**, 2801.

Zertifikate anspruchsherechtigter Unteroffiziere. **31**, 857. **49**, 1245. **57**, 1393. **81**, 1858. **99**, 2165. **105**, 2261. **128**, 2685. **146**, 3417.

Zollämter:

— Hauptzollamt Sereth. **1**, 2.
— Nebenzollamt Weipert. **1**, 2.
— Hauptzollamt Triest. **3**, 121. **26**, 777.
— Zollamtsexpositnr Schwaderhach. **16**, 535.
— Nebenzollamt Schönhach. 16, 535.
— Nebenzollamt Seidenherg. **23**, 701.
— Hanptzollamt in Feldkirch und St. Margrethen. **23**, 702.
— Nehenzollamt in Grottau. **26**, 777.
— Nebenzollamt in Noveglia, Rogosniza, S. Giovanni, Lagosta. **32**, 877.
— Hauptzollamt in Oderberg. **32**, 877.
— Hanptzollamt Brünn. **32**, 877.
— Hauptzollamt Reichenherg. **37**, 997.
— Nebenzollamt Vallarsa in Piano. **63**, 1485.
— Nehenzollamt in Bolen. **74**, 1724.
— Expositur in Provicchio Sepurine. **80**, 1825.
— Nebenzollamt Neu-Oberndorf. **85**, 1905.
— Nebenzollamt Borghetto. **98**, 2145.
— Nebenzollamt Pressnitz. **99**, 2165.
— Nehenzollamt Voitersrenth. **105**, 2261.
— Hauptzollamt Budapest. **117**, 2477.
— Ansageposten in Weidenau. **117**, 2477.
— Nebenzollamt Bodzakraszna. **124**, 2609.
— Expositur Molo IV in Triest. **126**, 2645.
— Hauptzollamt in Graz. **132**, 2778.
— Hauptzollamt Pressburg. **135**, 2894.

Zollamtliche Gewichtserhebung bei Warengütern aus dem Auslande in ganzen Wagenladungen. **21**, 661.

Zollämter-Verzeichnis. **117**, 2477.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.

Abgeordnetenhaus.

Anträge, Anfragen, Dringlichkeitsanträge etc.

— Breiter, Einreihnng der Anshilfswegemeister in die niedrigste Kategorie der k. k. Staatsdiener. **2**, 74.
— Prochazka, Regelung der Dienstes- und Entlohnnngsverhältnisse der österreichischen Eisenhahnbediensteten. **2**, 74.
— Fresl, Zustände und sprachliche Verhältnisse bei den Staatseisenhahnen in Böhmen. **9**, 379.
— Klofáč, Verwendung des Geldfonds zur Durchführung der Investitionen der Wasserstrassenhanten und der Regulierung der Flüsse und Bäche. **9**, 379.
— Fresl, Dienst- nnd Lohnverhältnisse der Eisenhahnhediensteten. **10**, 411.
— Lindner, Bau des Donau-Oderkanales. **11**, 427.
— Kleewein, Stromaufsicht auf der österreichischen Donaustrecke zur Wahrung und Sicherung der internationalen Donauschiffahrt. **16**, 536.
— Einlösung der Werkhahn Nürschan-Hermannhütte. **35**, 947.
— Unterstützung des Lokalhahnprojektes Nürschan-Mies. **35**, 947.
— Biankini, Bau der Strecke Kuin—Novi. **38**, 1030.
— Mernnowicz, Unfallversicherung der Arbeiter im Bereiche der Staatsbahn-Direktionen Krakan, Lemherg nnd Stanislau. **39**, 1054.
— Hauck, Einführung des elektrischen Betriehes auf den Eisenbahnen, insbesondere auf den Lokalhahnen nnd der Wiener Stadtbahn, Errichtung schienenloser elektrischer Strassenbahnen, sowie die Einführung des Automohilbetriehes auf den Lokalbahnen. **39**, 1054.
— Gmachl, Verstaatlichnng der Pinzgauer Lokalbahn. **40**, 1071.
— Chiari, Erbauung einer Lokalbahn von Zöptau nach Römerstadt. **41**. 1090.
— Kaiser, Einführung einer vierten Wagenklasse auf den Eisenbahnen. **41**, 1090.
— Steinwender, finanzielle Lage der Südbahn-Gesellschaft. **57**, 1402.
— Rohič, Stationsname der Lokalbahn Grobelno-Rohitsch. **72**, 1673.
— Wagner, Einführung von halben Zonenkarten für den Personenverkehr auf den k. k. Staatshahnen. **111**, 2381.
— Wagner, halbe Zonenkarten auf den k. k. Staatsbahnen. **113**, 2413.
— Schraffl, Ahkürzung der Bauzeit für die Strecke Meran—Mals. **113**, 2414.
— Chiari, wegen der Eisenbahn Zöptau-Römerstadt. **135**, 2895.
— Hofmann v. Wellenhof, Eisenbahn Gleisdorf-Hartberg. **135**, 2895.
— Sylvester, die Hafenanlagen von Triest. **135**, 2895.
— Schraffl, wegen Ausbaues der Vinschgau-Bahn. **135**, 2895.
— Prochazka, Bezüge der Bedienstеten der Staatsbahnen. **135**, 2895.
— Daschl, Donauuferhahn Krems-Grein. **135**, 2895.
— Steiner, Lokalbahnen St. Andrä-Wördern—Sieghartskirchen. **135**, 2895.
— Kleewein, die Rückversetzung der Station Etsdorf am Kamp in die erste Fahrpreiszone der Strecke Etsdorf—Krems der Kaiser Franz Joseph-Bahn. **135**, 2896.
— Šilený, Ausarheitung des Projektes für die Kanalstrecke Prerau—Pardubitz. **136**, 2911.
— Prochazka, Gewährung einer Nachtdienstzulage von K 2 an die Beamten und von K 1 an die Unterheamten nnd Diener der k. k. Staatsbahnen. **136**, 2911.
— Kindermann, Errichtung von zwei deutschen Staatsbahn-Direktionen in Böhmen. **138**, 2972.
— Prochazka, Verhesserung der Lage der Stations-Expedienten, Stationsmeister und Stationsaufseher der Staatshahnen und der Buschtĕhrader Eisenhahn und betreffend die Regelung der Dienstverhältnisse des Wächterpersonales der Staatsbahnen. **138**, 2977.
— Prochazka, betreffend die Abschaffung der Gehaltsstnfe von K 700 in der fünften Dienerkategorie im Gehaltsschema der k. k. Staatshahnen, betreffend die definitive Anstellung der Blockschlosser der Staatsbahnen in der vierten Dienerkategorie, hetreffend die Entlohnung des Verschubpersonales der Staatsbahnen, betreffend die definitive Anstellung der Aushilfshediensteten der Staatsbahnen nach zweijähriger Verwendung, betreffend die Ahgabe der ausgetragenen Uniformstücke an Oberbauarbeiter bei den Staats-

Anträge, Anfragen, Dringlichkeitsanträge etc.

bahnen und betreffend die Anrechnung der anderthalbjährigen Dienstzeit für das gesamte Eisenbahn-Exekutivpersonal bei der Bemessung des Ruhegenusses. **141**, 3139.
— Verstaatlichung der österr. Nordwestbahn. **28**, 810. **29**, 822. **35**, 946. **36**, 974. **51**, 1279.

Gesetzentwürfe:

— Budgetprovisorium. **11**, 427. **60**, 1446. **113**, 2413. **138**, 2977.
— Zoll- und Handelsbündnis mit Ungarn. **14**, 487. **15**, 511. **30**, 842. **53**, 1311. **54**, 1332. **55**, 1349 **65**, 1519. **67**, 1567. **68**, 1580. **70**, 1621. **72**, 1671. **73**, 1697.
— Lokalbahn Lemberg-Podhajce. **28**, 809. **71**, 1639. **72**, 1673. **73**, 1698.
— Lokalbahn Nenhaus-Wobratein, Daudleb-Rokitnitz, Troppau-Grätz. **32**, 880. **37**, 1005. **71**, 1639. **72**, 1673. **73**, 1698.
— Lokalbahn Tarnopol-Zbaraż. **28**, 809. **34**, 928. **71**, 1639. **72**, 1673. **73**, 1698.
— Verwendbarkeit der Teil-Schuldverschreibungen des niederösterreichischen Eisenbahnanlehens und des Anlebens von Görz und Gradiska zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien. **35**, 947. **39**, 1054. **41**, 1090.
— Lokalbahn Zwettl-Martinsberg. **32**, 880. **37**, 1004. **71**, 1639. **72**, 1673. **73**, 1698.
— Lokalbahn Krainburg-Neumarkt. **32**, 880. **37**, 1005. **71**, 1639. **72**, 1673. **73**, 1698.
— Staatsgarantie für die Zillertalbahn. **38**, 1028. **40**, 1070. **48**, 1236. **71**, 1639.
— Lokalbahn Weizelsdorf—Ober-Ferlach. **47**, 1218. **56**, 1383. **71**, 1639. **72**, 1673. **73**, 1698.
— Gebührenbefreiung für die Konvertierung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen. **53**, 1311.
— Einlösung der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und ungarischen Westbahn. **72**, 1673. **73**, 1696. **74**, 1727.
— Finanzgesetz und Staatsvoranschlag prc 1904. **135**, 2895. **146**, 3420.
— Einlösung der Kremstalbahn. **135**, 2895. **138**, 2976. **139**, 3054. **148**, 3544.
— Herstellung einer Normalbahn Krems-Grein. **148**, 3544.

Interpellationen:

— Knbik, Verteilung der Arbeit beim Baue der Wasserstrassenstrecke Dzieditz—Krakan. **2**, 74.
— Conci, betreffend die Fleimstalbahn. **2**, 74.
— Ellenbogen, Durchführung des Gesetzes über die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen etc. verwendeten Arbeiter. **2**, 74.
— Pacher, Ausgestaltung des Zentralbahnhofes in Karlsbad. **2**, 74.
— Dyk, Vorschreibung eines Pönales seitens der Betriebs-Direktion Pilsen für eine Sendung von Kunstdünger. **2**, 74.
— Schreiner, Ausdehnnng des Notstandstarifes für Futter anf den Bezirk Budweis. **2**, 74.
— Biankini, Verhalten des Werkführers in der Eisenbahnwerkstätte in Spalato. **2**, 74.
— Berger, betreffend die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **2**, 74.
— Vuković, Erweiterung und Rekonstruktion des Hafens in Gradac in Dalmatien **2**, 74.
— Hueber, gerichtliches Schätzungsverfahren bezüglich der zu Zwecken der Bahnhofanlagen in Salzbnrg enteigneten Realitäten. **11**. 427.
— Stein, wegen der durch die Buschtěhrader Eisenbahn-Direktion verfügten 25prozentigen Erhöhung der Fahrpreise. **11**, 427.
— Steiner, Behandlung der zum Milchtransporte bestimmten Kannen beim Ein- und Ausladen aus den Eisenbahnwaggons. **11**, 427.
— Šusteršič, Vergebung von Baumaterialien für die Wocheiner Bahn an bäuerliche Besitzer im Selzachtale. **11**, 427.
— Primavesi, Eisenbahntarifangelegenheit (Tarifierung von Zündwaren). **11**, 427.
— Kubik, Erbauung einer Durchfahrtsbrücke der Nordbahn für die Gemeinde Brzeczinka in Galizien. **11**, 427.
— Malik, Verstaatlichung oder Sequestrierung der Südbahn. **11**, 427.
— Erb, Erhöhnng der Frachtsätze für Eisenwaren bei den Staatsbahnen. **11**, 427.
— Lindner, Mitteilungen über den derzeitigen Stand des Wasserstrassenbaues und des Wasserstrassenbanfonds. **11**, 427.
— Malik, Eisenbabnfahrpreis für die Begleitmänner bei Frachten-, bezw. Leichentransporten. **13**, 468.

Interpellationen:

— Hagenhofer, Verhältnisse auf der Eisenbahnlinie Fürstenfeld—Hartberg. **13**, 468.
— Schücker, Stempelpflicht der Anweisungen zu freier oder ermässigter Eisenbahnfahrt. **13**, 468.
— Perić, Znstände am Landungsplatze des Krkaflusses bei Scardona in Dalmatien. **14**, 488.
— Klofáč, Verwendung der Fonds für Eisenbahninvestitionen, Kanalbauten und Flussregulierungen. **15**, 513.
— Hinterhuber, Beförderung von Fracbtgütern mit Frankierungsmarken. **15**, 513.
— Chiari, Verschiebung des Baues des Donau-Oderkanales. **15**, 513.
— Sylvester, Hafenanlagen in der Bucht von Muggia und der hierfür in Anspruch zu nebmenden Kredite. **15**, 513.
— Löcker, Abänderung des Bauprogrammes für die Wasserstrassen. **16**, 536.
— Borčić, Schädigung der einheimischen Seefischer dnrch auswärtige Fischer. **16**, 536.
— Šusteršič, Bau der Lokalbahn von Bischoflack nach Eisenern. **16**, 536.
— Hofer, Abänderung des Personentarifes der Buschtěhrader und Aussig-Teplitzer Eisenbahn. **16**, 536.
— Ellenbogen, Handhabung des Vereins- und Versammlungsgesetzes gegenüber Eisenbahnbediensteten. **16**, 536.
— Kleewein, Aufrechthaltnng und zeitgemässe Eröffnnng der Dampfschiffahrt auf der oberen Donau. **16**, 536.
— Fresl, Forderungen der Revisionsschlosser. **17**, 568.
— Sláma, Errichtung einer Haltestelle in Olešnice bei Roth-Kosteletz. **17**, 569.
— König, Schutz unmündiger Personen beim Personentransporte auf den Staats- nnd Privatbahnen. **17**, 569.
— Fijak, Personenkassa in der Station Zywiec. **17**, 569.
— Ellenbogen, Entlassung von zwei Eisenbahnbediensteten seitens der Staatsbahn-Direktion Wien. **17**, 569.
— Schoiswobl, Avancementsverhältnisse der in den Werkstätten nnd Heizhäusern der k. k. Staatsbahnen Angestellten, sowie des Verschub- und Wächterpersonales. **19**, 616.
— Dyk, Pensionierung von Unterbeamten und Diener. **19**, 619.
— Schreiter, Erhöhnng der Fahrpreise auf der Böhmischen Nordbahn. **19**, 619.
— Sehnal, ungenügende Sicherheitsvorkehrungen und schlechte Einteilung des Znganges zu den Zügen am Bahnhofe zu Přivoz. **20**, 645.
— Herzog, Auflassung gewisser Zeitkarten bei den Bahnen. **20**, 645.
— Cingr, Erweiterung des Bahnüberganges am Bahnhofe Mariaschein der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. **20**, 645.
— Choc, Verkauf von Kohlen und Steinen durch die Eisenbahnstationsvorstände. **20**, 645.
— Prášek, Verweigernng der Ausstellung von Jahrestreckenkarten auf der Böhmischen Nordbahn. **22**, 683.
— Breiter, Zustände bei der Bauunternehmung Sambor-Užok. **22**, 683.
— Huber, Erhöhung der Eisenbahnfahrpreise. **22**, 683.
— Ellenbogen, Avancementsverhältnisse der k. k. Staatsbahnwächter. **22**, 683.
— Ellenbogen, Einführnng von geschlossenen Bremshütten auf der Strecke Eisenerz—Vordernberg. **22**, 683.
— Fresl, Lohnaufbesserung der Magazinsarbeiter in der Station Rokycan der k. k. Staatsbahnen. **22**, 683.
— Fresl, definitive Anstellung des Eisenbahnbediensteten Franz Rehaček in Brüx. **22**, 683.
— Kittel, Entschädignng des Grundbesitzers Swietek in Lielshausen seitens der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. **23**, 702.
— Szajer, Erbauung einer Brücke über den Fluss Wysłok bei Strzyżów. **26**, 777.
— Steiner, Ausnützung der Fahrpreisermässigung für Inhaber von Abonnementskarten der Staatsbahnen bei Lokalfahrten. **26**, 777.
— Hauck, Anstellungsverhältnisse der Tagschreiber nnd unteren Beamten bei der Südbahn. **26**, 777.
— Dr. Kindermann, Errichtung deutscher Staatsbahn-Direktionen in Böhmen vor Einleitung einer weiteren Verstaatlichungsaktion. **26**, 777.
— König, Aenderung der Pläne für die Erweiterung der Station Zdic seitens der k. k. Staatsbahnen. **26**, 779.
— Hanich, Gewährung einer Unfallsrente an die Witwe des verunglückten Kondukteurs Karl Köhler der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. **26**, 779.
— Bennati, Anbringung dreisprachiger Aufschriften auf den Bahnlinien der Eisenbahnlinie Triest—Parenzo. **28**, 809.

277695

Interpellationen:

— Schalk, Ausgabe von ermässigten Personenfahrkarten auf der Eisenbahnlinie Marienbad—Karlsbad nnd betreffend die gesetzwidrige Verzögerung des Baues der Pyhrn-Bahn (Linie Klaus—Windischgarsten—Selzthal). **28**, 809.
— Ellenbogen, Lage der Bediensteten der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn. **29**, 822.
— Choc, Ausdehnung des Notstandstarifes für Futter uud Streumittel auf den Bezirk Schlan in Böhmen. **30**, 844.
— Ellenbogen, Verfolgung von Eisenbahnbediensteten in Czernowitz wegen ihrer politischen Gesinnung. **31**, 862.
— Choc, Erweiterung des Bahnhofes Vyšehrad in Prag. **31**, 862.
— Hinterhuber, Veröffentlichung der Betriebsresultate bei Tunnelbauten. **31**, 862.
— Prochazka, Dienstzulage an die Bahnmeister. **32**, 889.
— Schoepfer, Kursbuch für den Viehverkehr auf Eisenbahnen. **34**, 929.
— Tumbosi, elektrische Trambahn Lavis-Moend. **35**, 947.
— Kittel, Schädigung der Grundbesitzer durch die Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. **35**, 947.
— Ellenbogen. Vorgehen der Staatsbahn-Direktion Triest gegen den Wagenwärter Anton Fuck **37**, 1004.
— Ellenbogen, Quartiergeld der Beamten der Staatsbahnen in Karlsbad. **38**, 1030.
— Nowak, zweisprachige Stationstafeln an der Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau. **38**, 1030.
— Maštálka, Arbeiterlegitimationen auf der Nordwestbahn für die bei den Meliorations-Unternehmungen beschäftigten Arbeiter. **39**, 1054.
— Fresl, Uebelstände auf dem Bahnhofe in Přibram. **39**, 1054.
— Böheim, Umbau des Linzer Bahnhofes. **39**, 1054.
— Daszyński, Nichtauszahlung der dem Eisenbahn-Angestellten Szubert in Zalubińcza bei Neu-Sandec gebührenden Invaliditätsrente. **39**, 1054.
— Straucher, Umbau und die Ausgestaltung der Hauptbahnhofsanlage in Czernowitz. **39**, 1054.
— Steiner, Kartell der Südbahn mit der Tauernbahn. **39**, 1054.
— Gessmann, Gewährung von Fahrbegünstigungen auf den Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Lokalbahnen an die Mitglieder des „Vereines der Märkte besuchenden Kaufleute in Wien". **39**, 1054.
— Fresl, Regelung der Dienst- nnd Lohnverhältnisse der Reserveheizer der Staatsbahnen. **39**, 1054.
— Biankini, Vornahme von Hafenbauten auf den dalmatinischen Inseln. **39**, 1054.
— Glabiński, Vollzugsvorschriften zum Gesetze über die Wasserstrassen- und Flussregulierungen. **41**, 1090.
— Ellenbogen, Zustände bei der Zillertalbahn. **40**, 1090.
— Choc, Unzukömmlichkeiten in der Station Kaplitz. **40**, 1090.
— Steiner, Errichtung eines Gehsteges über die Verbindungsbahn im Zuge der Kleistgasse im III. Wiener Gemeindebezirke. **40**, 1090.
— Krempa, Erweiterung der Bahnhöfe in Zbydniów und Tarnobrzeg. **47**, 1218.
— Stein, Einführung einer vierten Wagenklasse auf den Eisenbahnen oder die Gewährung von Fahrtermässigungen für die landwirtschaftliche Bevölkerung. **47**, 1218.
— Holanský, Einreihung des Schiffshaugewerbes unter die konzessionierten und den Befähigungsnachweis erfordernden Gewerbe. **47**, 1218.
— Kaiser, Salzmangel bei den Verschleissstellen der österreichischen Staatsbahnen in Schlesien. **47**, 1218.
— Fresl, Bau der Eisenbahn Tabor-Jungwoschitz-Wlaschim-Kacow. **51**, 1278.
— Ellenbogen, Nichtstabilisierung zweier Eisenbahnheizer. **51**, 1278.
— Dyk, Inangriffnahme des Bahnhofbaues in Pilsen. **51**, 1278.
— Kliemann, tschechische Stationsbezeichnungen bei der Bahnlinie Laun—Rakonitz. **51**, 1278.
— Eldersch, Schädigung der Weber im böhmisch-mährischen Grenzgebirge durch die seitens der Staatseisenbahn-Gesellschaft erstellten Frachttarife für Lodenstoffe. **51**, 1278.
— Choc, Errichtung einer Haltestelle Kolovraty-Těchovicky der Kaiser Franz Joseph-Bahn. **52**, 1297.
— Lemisch, rechtzeitige Verlautbarung der Eisenbahnfahrpläne. **52**, 1297.
— Prochazka, Aufhebung einer in der Dienstordnung der Oesterreichischen Nordwestbahn bestehenden Bestimmung über die Kündigung der Eisenbahnbediensteten. **52**, 1297.
— Wassilkó, ungesetzliche Anwendung der polnischen Sprache als Dienstsprache im Bukowinaer Teile des Gebietes der Stanislauer Staatsbahn-Direktion. **53**, 1311.
— Stwiertnia, Verzögernng der Bauarbeiten bei den Stationserweiterungen auf den galizischen Staatsbahnen. **53**, 1311.

Interpellationen:

— Ellenbogen, Fahrtunterbrechung mit Lebensmittel-Freischeinen, die Einkommenverkürzung des Eisenbahnpersonales von Villach und die Stationsaufenthalte bei Güterzügen auf der Linie Laibach—Tarvis der Staatsbahnen. **53**, 1311.
— Daszyński, Vorgänge bei der zum Zwecke des Baues der Eisenbahnlinie Przeworsk — Bachorz vorgenommenen Enteignung bäuerlicher Besitzungen. **57**, 1402.
— Kliemann, Entschädigung mehrerer Reisenden, welche infolge der Unachtsamkeit eines Eisenbahnkondukteurs einen falschen Eisenbahnzug benützten. **57**, 1402.
— Prochazka, Ausfolgung von Eisenbahnfahrtbegünstigungs-Legitimationen an die Gerichts-Kanzleigehilfen. **57**, 1402.
— Iro, Legung eines zweiten Geleises in der Haltestelle Teschedítz der Lokalbahn Rakonitz-Petschau **57**, 1402.
— Weiskirchner, Beförderung der Gärtnerei-Produkte anf den österreichischen Bahnen als Eilgut zu gewöhnlichen Frachtsätzen. **57**, 1402.
— Ellenbogen, Vorgänge in der Staatsbahnwerkstätte Gmünd. **60**, 1446.
— Prochazka, Dienst- und Lohnverhältnisse der Wagenmeister, Wagenaufseher und Oberverschieber der Staatshahnen. **60**, 1446.
— Daszyński, Vorgänge bei den Staatshahnen im Direktionsbezirke Krakau und die Begünstigung des angeblich dort herrschenden Spitzelwesens. **60**, 1446.
— Krempa, Einführung der polnischen Amtssprache im inneren Dienste hei den Bahnverwaltungen, k. k. Postämtern und der k. k. Gendarmerie. **60**, 1446.
— Fresl, germanisatorische Tätigkeit der Staatsbahn-Direktion Pilsen. **62**, 1475.
— Sokol, Misshandlung böhmischer Passagiere der Aussig-Teplitz-Reichenberger Bahn seitens der Bahnbediensteten. **62**, 1475.
— Albrecht, Ausgabe deutsch-tschechischer Drucksorten in Vorarlberg. **62**, 1475.
— Iro, Anhringung einer Tafel mit der Stationsbezeichnung „Sangerberg" auf dem Marienbader Bahnhofe. **62**, 1475.
— Hruhý, Bau der Bahn Laun-Rakonitz. **62**, 1475.
— Danyelak, Betriebsverhältnisse der Bahn Chahówka-Zakopane in Galizien. **62**, 1475.
— Hanich, Tätigkeit des „Vereines tschechischer Eisenbahnbeamten" in Prag und Pilsen. **62**, 1475.
— Steiner, Einwölbung der Wiener Verhindungsbahn an der Kreuzung des Rennweges mit der Ungar- und Fasangasse. **62**, 1475.
— Kaftan, Bezug von Braunkohle für die k. k. Staatsbahnen. **65**, 1519.
— Ellenbogen, Aenderung der Dienstzeit der Wächter auf der Staatsbahnstrecke St. Pölten—Amstetten. **65**, 1519.
— Fresl, Ausgestaltung des Bahnhofes in Přibram. **67**, 1567.
— Iro, Bezeichnung der Station Königswart als „Königswart-Altwasser". **67**, 1567.
— Fresl, Errichtung einer Postamtsfiliale im Bahnhofe zu Přibram. **67**, 1567.
— Vnković, Fahrgeschwindigkeit der neuen Schiffe des Oesterreichischen Lloyd. **67**, 1567.
— Choc, Weiterbelassung der Maschinenführer Kuna und Jareš im Eisenbahndienste. **70**, 1621.
— Spinčić, Eisenbahnunfall am 7. Juni bei der Station Žavlje. **70**, 1621.
— Biankini, Herstellung des Molo in Veliki Zaton bei Ragusa. **70**, 1621.
— Daszyński, Vorgehen der Bahnärzte Dr. Gebarzewski und Dr. Żukowski in Stanislau gegen den Kondukteur Michael Leś der Staatshahnen. **71**, 1641.
— Ellenbogen, Vorgehen der Amtsstellen der Nordhahn anlässlich der Wahlen für den Ausschuss der Betriebskrankenkassa. **71**, 1641.
— Daszyński, Vorgehen der Behörden hei Vergebung staatlicher Aufträge in Galizien. **72**, 1673.
— Daszyński, ungerechtfertigte Einstellung der Zahlung rechtskräftig zugesprochener Unterstützungsbeiträge an den gewesenen Oberbauarbeiter Johann Migut in Rzeszów seitens der Staatsbahn-Direktion in Krakau. **72**, 1673.
— Hofmann, Kündigung des Uebereinkommens über die Gewährung von Fahr- und Frachtbegünstignngen für die Staats- und Hofbeamten seitens der Privatbahnen. **72**, 1673.
— Březnovský, Missstände bei der Nordwestbahn in Böhmen. **72**, 1673.
— Krempa, Vorgehen des Militärs in Galizien gegenüber dem auf Eisenhahnen reisenden Publikum. **72**, 1673.
— Borčić, Unterstützung der kleinen Dampfschiffahrts-Gesellschaften in Dalmatien, insbesonderere der „Ragusäa". **72**, 1673.
— Daszyński, galizische Eisenbahndiebstähle. **73**, 1698.

Interpellationen:

— Ellenbogen, Mangel an Zugspersonal bei der Wiener Stadtbahn. **73**, 1698.
— Jaworski, Abfassung des Textes der Fahrkarten bei den Staatseisenbahnen in Galizien in ruthenischer, polnischer und deutscher Sprache. **73**, 1697.
— Wassilko, Herstellung eines Schnellzugspaares Czernowitz-Lemberg zum Anschlusse an die Züge Nr. 5 und 6 nach Wien und die Wiederheranziehung der Salzverfrachtung nach Galizien von Kossów via Wiżnitz. **73**, 1697.
— Reichstätter, Beleidigung der böhmischen Sprache von seiten der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. **73**, 1697.
— Krempa, ungenügende Anzahl von Wächterhäusern auf der Strecke Debich-Rozwadów. **73**, 1697.
— Herzog, Zustände bei der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen. **73**, 1697.
— Choc, von der Staatsbahn-Direktion in Prag angeblich zum Behufe der Erzielung einer gleichmässigen Verteilung der Material-Ersparnisprämien verfügte Regelung der Kohlenpassierung. **73**, 1697.
— Prochazka, Dienstverhältnisse des Wächterpersonales der Staatsbahnen. **73**, 1697.
— Ferri, Bau eines Schutzdammes in Bagno auf der Insel Pasmann in Dalmatien. **73**, 1697.
— Schneider, Weigerung der italienischen Bahnen, die Postwagen von Cervignano weiterzuführen. **73**, 1697.
— Vuković, Verringerung der Fahrzeit auf der Eillinie Triest—Alexandria des Oesterreichischen Lloyd um zwölf Stunden, die Vermeidung der gegen die Venediger Konvention verstossenden sanitären Massregeln in Brindisi und die Abschaffung der ärztlichen Visiten auf diesen Schiffen in Triest. **73**, 1697.
— Biankini, Reaktivierung der Postdampferverbindung Stagnopiccolo—Narenta, ferner mit der Insel Lagosta, sowie eine Postdampferverbindung zwischen der Halbinsel Sabioncello und den Orten der Insel Curzola. **73**, 1697.
— Karbus, Beseitigung der Heizhäuser der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Žižkov. **111**, 2381.
— Karbus, Errichtung eines eisernen Steges beim Uebergange der Strecke der Kaiser Franz Josef-Bahn unter der Stiege bei Nusle. **111**, 2381.
— Kubr, Vorgehen des Oberoffiziales Hofhansel der k. k. Staatsbahnen gegen einen Kondukteur. **111**, 2381.
— Fresl, Wohnungsverhältnisse bei den k. k. Staatsbahnen in der Station Gmünd und Einführung der Sonntagsruhe bei den Revierbergämtern in Böhmen. **111**, 2381.
— Maštálka, Ausgestaltung des Bahnhofes der Nordwestbahn in Neupaka. **111**, 1381.
— Ellenbogen, Löhne der Kohlenarbeiter in Saalfelden. **111**, 2381.
— Heilinger, Entfernung der Bahnhofsbrücke in Meidling und Schaffung eines unterirdischen Durchganges daselbst. **111**, 2381.
— Klofáč, Einstellung einer staatlichen Waggonbestellung bei der Fabrik Ringhoffer in Smichow. **111**, 2381.
— Schrott, Bauführung und Eröffnung der Mendelbahn in Kaltern. **111**, 2381.
— Vuković, Uebermittlung des vom Herrenhause bereits beschlossenen Entwurfes einer Seemannsordnung für die österreichische Handelsmarine an das Abgeordnetenhaus, sowie die schleunige Vorlegung eines Marine-Unterstützungs-Gesetzes und Ausgestaltung der Hafenanlagen in Sebenico, Spalato und Gravosa durch Einstellung genügender Geldmittel in das nächste Budget. **111**, 2381.
— Choc, Erlass der Eisenbahnverwaltung, durch welchen das Provisorium der Angestellten auf drei Jahre, eventuell auch mehr verlängert werden soll. **112**, 2398.
— Sylvester, Einstellung von Halbzonen im Eisenbahnverkehre in der Nähe grösserer Verkehrszentren. **112**, 2398.
— Choc, Erlassung eines Gesetzes, bezüglich der Regelung eines Vertragsverhältnisses zwischen den Eisenbahnen und ihren Angestellten. **112**, 2398.
— Vychodil, Nichterledigung des telegraphisch gestellten Ansuchens des Olmütz-Sternberger Feuerwehrvereines um Fahrpreisermässigung durch die Staatseisenbahn-Gesellschaft. **112**, 2398.
— Szajer, Beförderung der zum Exporte aus Galizien bestimmten Borstenviehtransporte in der Zeit vom 1. November bis 31. März in gedeckten Hornviehwagen. **112**, 2398.
— Fresl, Stabilisierung der Eisenbahnbediensteten. **113**, 2413.
— Sehnal, Verletzung der sprachlichen Gleichberechtigung bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **113**, 2414.
— Choc, Herstellung einer Brücke über die Eisenbahnstrecke der k. k. Staatsbahnen Weinberge—Wyšehrad beim Bahnhofe Weinberge. **113**, 2414.
— Ferri, Bau eines Dammes im Hafen von Sučuraj auf der Insel Hvar in Dalmatien. **113**, 2414.

Interpellationen:

— Fresl, germanisierendes Vorgehen der Staatsbahnen. **142**, 3179.
— Wilhelm, Erlassung von Vorschriften zur Abwehr der Gefahr der Weiterverbreitung der Tuberkulose im Eisenbahnverkehre. **142**, 3179.
— Hybeš, Missstände bei den Arbeiterzügen auf der Lokalbahn Brünn-Vlarapass der Staatseisenbahn. **142**, 3179.
— Spinčić, Hafenanlagen in Abbazia. **142**, 3179.
— Fresl, Regelung der Verhältnisse der Diurnisten bei den Staatsbahnen. **142**, 3179.
— Walz, Rücksichtnahme auf die Forstwirtschaft in den Alpen durch Frachtbegünstigungen. **142**, 3179.
— Tscharre, Waggonmangel bei der Obstausfuhr nach dem Deutschen Reiche. **142**, 3179.
— Hrubý, Bezeichnung der Ortsnamen schlesischer Eisenbahnstationen. **142**, 3179.
— Pražák, Gewährung von Fahrbegünstigungen für die erkrankten Mitglieder der Bezirkskrankenkassen bei ihren Fahrten zum Arzte oder in Krankenanstalten. **142**, 3179.
— Marchet, Verwendung ungarischer Staatsbürger auf der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Bahn. **142**, 3179.
— Šilený, Prüfungen der Bahnangestellten aus der böhmischen Sprache. **142**, 3179.
— Ferri, Bau eines Schutzdammes samt Ufermauern in Konopljikovo auf der Insel Hvar in Dalmatien. **142**, 3179.
— Krempa, Einstellung eines neuen Personenzuges auf der Eisenbahnstrecke Dębica—Przeworsk in Galizien. **141**, 3179.
— Sláma, ungünstige Verbindung der Stadt Königinhof an der Elbe mit Prag. **142**, 3179.
— Gasteiger, Vorkehrungen zur Bewältigung des Zoll- und Postverkehres in der Weihnachtszeit. **142**, 3179.
— Fresl, Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Aushilfsarbeiterschaft in den Werkstätten der Staatsbahnen in Pilsen und betreffend die Wohnungsverhältnisse der Arbeiter und Bediensteten bei den Staatsbahnen in Gmünd in Niederösterreich. **148**, 3544.
— Królikowski, Abänderung des Fahrkartentarifes für die dritte Klasse der Schnellzüge. **148**, 3544.
— Ellenbogen, Einführung von Fahrtaggeldern für das Personal der Lokalbahnen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der Bukowinaer Ladesbahnen in der Bukowina. **148**, 3544.
— Hybeš, Art der Güterbeförderung auf der Lokalbahn Brünn-Okříško der Staatseisenbahn-Gesellschaft. **148**, 3544.
— Sylvester, Waggonüberfüllung im Gebiete der Staatsbahn-Direktionen Innsbruck, Linz und Wien. **148**, 3544.
— Michejda, Erschwerung der Orientierung auf dem Bahnhofe in Oderberg durch Anbringung ausschliesslich deutscher Aufschriften. **148**, 3544.
— Prochazka, Auflassung des bei den k. k. Staatsbahnen kreierten Postens eines Chefretaxators. **148**, 3544.
— Fresl, Vorgang bei Verteilung der Remunerationen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen. **148**, 3544.
— Pražák, Unterbrechung des Verkehres auf der Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zwischen Brünn und Prerau infolge von Dammrutschungen. **148**, 3544.
— Vuković, Förderung der Schiffbau-Industrie in Dalmatien. **148**, 3544.
— Erb, Entlohnung der Oberbau-Arbeiter bei den k. k. Staatsbahnen. **148**, 3544.
— Axmann, Regelung der Lohnverhältnisse der Oberbau-Arbeiter bei den k. k. Staatsbahnen. **148**. 3544.
— Skala, nationale Verhältnisse im Bereiche der Staatsbahn-Direktion Olmütz. **148**. 3544.
— Voelkl, Erhöhung des Pachtes für die Bahnhöfe der Staatsbahnen in Niederösterreich. **148**, 3544.
— Kittel, Verlegung der Bezirksstrasse Brüx—Laun. **148**, 3544.
— Ferri, Verlängerung des Schutzdammes im Hafen Žabić auf der Insel Silba und betreffend den Bau eines Schutzdammes im Hafen Iž-Mali in Dalmatien. **148**, 3544.
— Hrubý, Verunglückung des Michael Dohnal am Bahnhofe der Nordbahn in Oderberg. **135**, 2896.
— Iro, Ausbau der Lokalbahn Pilsen-Theusing bis Netschetin. **135**, 2896.
— Bareuther, Abschaffung der doppelsprachigen Fahrkarten bei der Lokalbahn Asch-Rossbach. **135**, 2896.
— Licht, Bau des Brünner Stichkanales. **135**, 2896.
— Siegmund, Uebernahme der Reichenberg-Zittauer Bahn in die sächsische Staatsverwaltung. **135**, 2896.
— Prochazka, Entlohnung der Oberbau-, Magazins- und Stationsarbeiter der Staatsbahnen. **135**, 2896.
— Tschan, zweites Geleise auf der Strecke Dux—Bodenbach. **135**, 2896.

Interpellationen:

— Pfaffinger, Verwendung der nach dem Gesetze vom 6. Juni 1901 für das Jahr 1902 zur Verfügnng gestandenen Kredite und Unterlassung der weiteren Begebung von Investitionsrente. **138**, 2977.
— Ellenbogen, Avancementsverhältnisse der Staatseisenbahn-Bediensteten in Galizien. **138**, 2977.
— Prochazka, Vergütung der mit Akkordarbeit beschäftigten Beamten und Hilfsbeamten des Zentral-Wagendirigierungsamtes der Staatsbahnen in Wien. **138**, 2977.
— Ellenbogen, Dienstverhältnisse bei der Wiener Stadtbahn. **138**, 2977.
— Wolf, tschechisierendes Vorgehen des Direktor-Stellvertreters Novy und des Inspektors Matzke bei der Olmützer Staatsbahn-Direktion. **138**, 2977.
— Šilený, Führung des Donau-Oder-Kanales in der Strecke von Prerau nach Pardubitz über Prossnitz. **138**, 2977.
— Ellenbogen, hygienische Verhältnisse in den Personalkasernen der k. k. Staatsbahnen in Wien. **139**, 3054.
— Prochazka, Uebelstände im Lokalverkehre auf der Strecke Wien—Lundenburg der Nordbahn. **141**, 3139.
— Prochazka, Entlassung von 30 Diurnisten der Staatsbahn-Direktion Wien. **141**. 3139.
— Nowak, Ankauf der Schlepper-Gesellschaften auf der Elbe seitens der „Vereinigten Schiffer in Dresden". **141**, 3139.
— Baxa, Besetzung der Stationsvorstandstellen bei der Betriebs-Direktion Prag mit Beamten böhmischer Nationalität. **141**, 3139.
— Ferri, Ausbaggerung des Hafens Vinjerac und die Wiederherstellung des dortigen Mólo. **141**, 3139.
— Kliemann, Umbau des Südbahnhofes in Wr. Neustadt. **141**, 3139.
— Schlegel, Wagenstandsgebühren bei Bezug von landwirtschaftlichen Hilfsprodukten. **141**, 3139.
— Schreiner, Einlösung der Werksbahn Nürschan-Hermannshütte der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft durch den Staat und Schaffung eines anderen industriellen Betriebes im Falle der Einstellung des Betriebes der Hermannshütte. **68**, 1580.
— Choc, Ernennung des Ritter v. Amberg zum Direktor der Staatsbahnen in Olmütz. **68**, 1580.
— Schreiner, Verlängerung der Geltungsdauer der Notstandstarife für Futtermittel und Stroh bis Ende 1903. **68**, 1580.
— Ellenbogen, Arbeiterentlassungen beim „Lloyd". **68**, 1580.

Interpellationsbeantwortungen:

— Dobernig, Einführung des elektrischen Betriebes auf den Alpenbahnen. **19**, 617.
— Licht, Aufhebung der Anrechnung von Wagenstandgeld für an Sonn- und Festtagen auf Industriegeleise abgestellte Wagen. **19**, 617.
— Tambosi, Frachten- und Personenverkehr aus Südtirol. **19**, 617.
— Iro, Gütertarife auf der Lokalbahn Rakonitz-Petschau. **19**, 617.
— Březnovský, Missstände bei Auswanderer-Transporten. **19**, 619.
— Breiter, Einreihung der Weichenwächter in die Dienerkategorien. **19**, 619.
— Schreiner, Notstand im Bezirke Budweis. **19**, 619.
— Berger, Verhältnisse der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. **26**, 778.
— Kleewein, Dampfschiffverkehr auf der oberen Donau. **26**, 778.
— Choc, Wohnungsverhältnisse der Eisenbahnbediensteten. **31**, 859.
— Hanich, Verabreichung verdorbener Esswaren an einen Militärtransport in Beneschau. **31**, 859.
— Fresl, Avancementverhältnisse der Arbeiter der k. k. österr. Staatsbahnen. **31**, 859.
— Gasteiger, Direkter Wagenverkehr Wien—Pontafel. **31**, 860.
— Slama, Fahrordnungsangelegenheit. **31**, 860.
— Benrle, Direkte Beförderung des Passagiergutes mit der Mühlkreisbahn. **31**, 860.
— Sehnal, Ungenügende Wagenbeistellung während der Zuckerkampagne in Böhmen. **31**, 861.
— Sehnal, Arbeiterzüge in der Strecke Brünn—Blansko. **31**, 861.
— Holansky, Warteranm in Zaluži—Ledenitz. **31**, 861,
— Malik, Temperierte Lagerränme für frostgefährliche Güter. **31**, 861.
— Ellenbogen, Mangelhafte Durchführung des Gesetzes vom 28. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 156. **32**, 877.
— Erb, Frachtsätze für Eisenwaren der k. k. Staatsbahnen. **32**, 878.
— Kubik, Dnrchfahrtsbrücke in der Strecke Jawiszowice—Oświęcim. **32**, 878.

Interpellationsbeantwortungen:

— Hagenhofer, Ersparungsmassregeln auf der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg. **32**, 879.
— Hinterhuber, Verkehr mit Markenkolli auf den Staatsbahnen. **32**, 879.
— Šusteršič, Lokalbahnprojekt Bischoflack—Eisnern. **32**, 879.
— Šileny. Tarifordnung und Fahrpreis auf der Relation Mährisch Ostrau—Frankstadt—Gross-Kuntschitz. **32**, 879.
— Hauck, Ersatzforderung für eine beschädigte Hopfensendung. **32**, 880.
— Beurle, Personentarife der Lokalbahnen. **38**, 1028.
— Hybeš, Arbeiter-Wochenkarten auf der Lokalstrecke Brünn—Vlarapass. **38**, 1028.
— Reichstädter, Fahrordnung auf der Linie Prossnitz—Nezamislitz. **38**, 1028.
— Šusteršič, Baumaterialien-Znfnhr für die Wocheinerbahn. **38**, 1029.
— Sehnal, Verbütung von Unglücksfällen in Přivoz. **38**, 1029.
— Schalk, Einhaltung des gesetzlichen Bautermines für die Pyhrnbahn. **38**, 1029.
— Hinterhuber, Oertliche Erbebungen bei Tunnelbauten durch Delegierte von technischen Vereinen. **38**, 1030.
— Fresl, Wiederanstellung des entlassenen Eisenbahnbediensteten Matthias Placek in Budweis. **39**, 1053.
— Choc, Maschinenreinigung. **39**, 1053.
— Ellenbogen, Ausstattung der Erzwagen mit geschlossenen Bremshütten. (Eisenerz-Vordernberg.) **39**, 1053.
— Breiter, Uebelstände beim Ban der Linie Sambor—Užok. **39**, 1053.
— Dyk, Ruhegenüsse des Personales der k. k. Staatsbahnen. **39**, 1053.
— Biankini, Regulierung des Ufers in Trstenik. **41**, 1089.
— Perič, Baggerarbeiten am Krka-Flusse. **41**, 1090.
— Chiari, Bau des Donau-Oderkanales, **51**, 1278.
— Vukovic, Erweiterung des Hafens von Gradac, **51**, 1278.
— Steiner, Abonnementskarten auf der Stadtbahn. **61**, 1458.
— Opydo, Wasserscbäden in Spytkowice **61**, 1459.
— Maštalka, Frachtenmagazin in Neu-Bydžov, **61**, 1459.
— Slama, Haltestelle in Olešnitz. **61**, 1459.
— Cingr, Unterfahrt in Mariaschein, **61**, 1459.
— Kliemann, Anschlussverkehr auf der Lokalbahn Rakonitz-Petschau. **61**, 1459.
— Stein, Personentarife der Buschtěhrader Eisenbahn. **61**, 1459.
— Herzog, Jahreskarten auf der Böhmischen Nordbahn. **61**, 1460.
— Choc, Stationserweiterung in Wyšehrad. **61**, 1460.
— Kittel, Grundeinlösung auf der Brüx—Lobositzer Verbindnngsbahn. **61**, 1460.
— Straucher, Umbau des Bahnhofes in Czernowitz. **61**. 1460.
— Gessmann, Fahrbegünstigung für marktbesuchende Kaufleute. **62**, 1424.
— Ellenbogen. Misshandlung eines Werkstättenarbeiters in Gmünd. **61**, 1475.
— Hruby, Baudurchführung der Eisenbahn Rakonitz—Lann. **61**, 1475.
— Wassilko, Führung eines Schnellzuges Wien—Lemberg—Czernowitz. **147**, 3468.
— Schoepfer, Eisenbahnviehverkehr. **147**, 3468.
— Maštalka, Fahrpreisermässignng für Arbeiter. **147**, 3469.
— Krempa, Stationserweiternngen in Zbydniow und Tarnobrzeg. **147**, 3469.
— Březnovsky, Unzukömmlichkeiten bei der Personenbeförderung Pilsen—Prag. **147**, 3469.
— Choc, Doppelgeleise Cerčan—Řičan. **147**, 3469.
— Spinčic, Abschlnssschranken bei Strassenübersetzungen. **148**, 3542.
— Ellenbogen, Gehaltszulage in Karlsbad. **148**, 3542.
— Ellenbogen, Reduktion des Zugsbegleitungspersonales auf der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn. **148**. 3542.
— Prochazka, Entlassung von Diurnisten bei der Staatsbahn-Direktion in Wien. **148**, 3543.
— Weiskirchner, Transport von Gartenprodukten. **148**, 3543.
— Hofmann, Fabr- nnd Frachtenermässigung für Staatsbeamte. **148**, 3543.
— Prochazka, Stabilisierung der Werkstättenarbeiter. **148**, 3544

b) Ungarn.

Gesetzentwürfe:

— Eisenbahn-Investitionen. **63**, 1488. **67**, 1568.

III. Eisenbahnrecht.

Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Bei Transporten innerhalb des Betriebsbereiches des österreichisch-ungarisch-russischen Eisenbahnverbandes sind Frankaturen für einen bestimmten Teil der Transportstrecke zulässig. **5**, 209.

Im Sinne des Art. 12, Abs. 4, des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890, R.-G.-Bl. ex 1892, Nr. 186, ist auch in jenen Fällen das an Fracht zu wenig Geforderte von dem Absender nachzuzahlen und das zu viel Erhobene von der Bahn zurückzuerstatten, wenn bei Berechnung des nach Abs. 3 desselben Artikels im voraus festzusetzenden ungefähren Frachtbetrages ein Fehler unterlaufen ist. **5**, 209.

Die Bestimmung des Art. 45, Abs. 3, des Internationalen Uebereinkommens, nach welchem bezüglich der Unterbrechung der Verjährung von Entschädigungsforderungen aus dem Frachtvertrage die Gesetze des Landes entscheiden, wo die Klage angestellt ist, gilt auch für die Hemmung der Verjährung. **5**, 209.

Als zu den Eisenbahnen gehörige Anlagen sind im Sinne des § 175 I h (§ 85 c) St.-G. zum Schutze der Bahnstrecken und der auf und neben denselben verkehrenden Menschen dienende Vorkehrungen auch dann anzusehen, wenn sie keinen Bestandteil des Bahnkörpers bilden, und wenn deren Wegnahme nicht mit der Gefahr einer Betriebsstörung verbunden ist. **6**. 281.

Ein Schmerzengeldanspruch erwächst aus einem Eisenbahnunfalle nur bei Körperverletzungen. **7**, 322.

Umfang der Haftpflicht der Eisenbahnen hinsichtlich des schädigenden Ereignisses: Nichthaftung für Unfälle ausserhalb des technischen Betriebes. **9**, 377.

Umfang der Haftpflicht der Eisenbahnen bei Körperverletzungen. Anspruch der verletzten Ehefrau auf eine Rente für ihre infolge der verminderten Arbeitsfähigkeit notwendig gewordene Stellvertretung in der Hauswirtschaft. Begriff und Zweck des Schmerzengeldes. **11**, 425.

Für einen Schaden, welcher dem Aufgeber eines Frachtgutes nach dem Zeitpunkte der Uebergabe desselben an das Zollamt erwächst, hat die Aufgabsbahn auf keinen Fall zu haften. **13**, 465.

Weder nach dem Internationalen Frachtrechts-Uebereinkommen noch nach dem Betriebsreglement ist die Empfangsbahn verpflichtet, die Zollabfertigungsgebühren vorschussweise zu berichtigen. Sie hat vielmehr ihrer Pflicht genüge geleistet, wenn sie das Gut an das Zollamt abgeliefert hat. Von diesem Zeitpunkte beginnt die in Art. 45 des Internationalen Frachtrechts-Uebereinkommens normierte Verjährung zu laufen. **13**, 465.

Zur Frage der Rechtsverbindlichkeit hücherlich einverleibte Schadenverzichtsreverse für den Ersteher und dessen Besitznachfolger bei der Zwangsversteigerung der betreffenden Liegenschaft. **16**, 536.

Der Beurteilung nach § 337 St.-G. unterliegt unter den Voraussetzungen des § 335 St.-G. auch das Schliessen der Türe eines Eisenbahnwaggons, wenn es die schwere körperliche Beschädigung eines Menschen herbeiführt. **29**, 821.

Der Zivilrichter ist bei seiner Entscheidung an den Inhalt der Strafverfügung einer Verwaltungsbehörde nicht gebunden (§ 268 Z.-P.-O.). **37**, 1002.

Ein Mangel des Berufungsverfahrens im Sinne des § 503, Z. 2, Z.-P.-O. liegt vor, wenn das Berufungsgericht nur auf Grund der Strafverfügung einer Verwaltungsbehörde Tatsachen festgestellt, hierbei aber die von den Parteien angebotenen Beweise über das Verschulden unberücksichtigt gelassen hat. **37**, 1002.

Das bloss mit dem Bahnstempel versehene, einer bahnamtlichen schriftlichen Empfangsbestätigung des Gutes entbehrende Frachtbrief-Duplikat ist, weil unvollständig, nicht geeignet, den Abschluss eines Frachtvertrages zu beurkunden. **41**, 1085.

Die Eisenbahn haftet auch für widerrechtliche Handlungen ihrer Organe in bezug auf deren dienstliche Tätigkeit (Fälschung von Frachtdokumenten), vorausgesetzt, dass der entstandene Schaden unmittelbar auf das Verhalten der Organe zurückgeführt werden kann. **41**, 1085.

Bei Enteignungen ist der ausserordentliche Wert, soweit er nicht der Wert der besonderen Vorliebe ist, zu ersetzen. Ein enteigneter Grund kann nicht als Baugrund bewertet werden, wenn derselbe von den verbauten Teilen entfernt liegt und ein Parzellierungsplan, sowie eine Baulinienbestimmung nicht vorliegt. **42**, 1101.

Ein Betrieb, welcher auf dem enteigneten Grunde zur Zeit der Enteignung noch nicht ausgeübt, sondern bloss beabsichtigt wird, kann bei der Bestimmung der Entschädigung nicht in Anschlag gebracht werden. **42**, 1101.

Der Umstand, dass der Enteigner für benachbarte Grundstücke aus speziellen Gründen freiwillig höhere Preise bezahlt hat, kommt bei Bemessung des allein massgebenden wahren Wertes nicht in Betracht. **42**, 1101.

Die Kosten des Verfahrens sind der Entschädigungssumme nicht zuzurechnen, sondern sind über Verlangen des Enteigneten separat zu bestimmen. **42**, 1101.

Das Verbot, mittels Eisenbahn (oder auf Schiffen) beförderte Tiere ohne vorausgegangene tierärztliche Beschau auszuladen (§ 10 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35), erstreckt sich auch auf das Umladen. **45**, 1176.

Die im § 3 des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, festgesetzte Exekutionsbefreiung der daselbst angeführten Bezüge der im öffentlichen Dienste stehenden Personen wird durch die im Art. IX, Z. 8, Einf.-Ges. zur E.-O. in Ansehung einer Exekutionsführung behufs Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes enthaltene Anordnung nicht berührt. **54**, 1332.

Schadenersatzansprüche auf Grund des § 10 b des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gehören auf den Zivilrechtsweg. Die im § 10 h des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes den Eisenbahnunternehmungen auferlegte Haftung für Schäden setzt voraus, dass das geschädigte Objekt zur Zeit des betreffenden Bahnbaues als solches schon vorhanden war. Ein Schadensverzichtrevers, an welchen der gewerbebehördliche Konsens für eine Betriebsanlage geknüpft ist, gilt auch gegenüber dem Besitznachfolger dieser Anlage. **58**, 1418.

Mit dem Tode des im Privatdienste dauernd Angestellten erlischt die im § 2 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, bezw. vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75, vorgesehene Exekutionsbeschränkung bezüglich der noch ausständigen Diensteshezüge desselben. **60**, 1457.

Der Betrieb der Staatseisenbahnen ist kein Regierungsgeschäft im Sinne des § 101 St.-G. **63**, 1486.

Die Verfälschung einer Monatskarte der k. k. österr. Staatsbahnen stellt sich nicht als Verfälschung einer öffentlichen Urkunde, sondern als Verfälschung einer Privaturkunde dar. **63**, 1486.

Im Falle der Tötung eines Menschen infolge eines Eisenbahnunfalles steht nicht nur den im § 1327 a. h. G.-B. genannten Personen, sondern überhaupt jenen ein Ersatzanspruch zu, welche durch den Tod des Verletzten Schaden erlitten haben. **66**, 1535.

Nach dem Eisenbahn-Haftpflichtgesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, steht im Falle der Tötung einer Person ein Ersatzanspruch gegen die Eisenbahn nicht bloss den im § 1327 a. b. G.-B. genannten Personen, sondern überhaupt jenen zu, welche durch den Tod des Verletzten Schaden erlitten haben, also auch alimentationshedürftigen Eltern. **72**, 1670.

Der Umstand, dass Frachtgebühren von einer Eisenbahnstation eingehoben wurden, kann für sich allein noch nicht den Gerichtsstand der Niederlassung nach § 87 Jur.-Norm. für diese Station begründen. **75**, 1747.

Das durch Signalpfiffe und durch Ablassen des Rauches aus einer Lokomotive verursachte Scheuwerden von Pferden auf einer neben dem Bahnkörper führenden Strasse und die hierdurch herbeigeführte körperliche Verletzung oder Tötung eines Menschen hat die Eisenbahnunternehmung nicht zu vertreten. **123**, 2593.

Wurden im Laufe einer Amortisierung von auf den Ueberbringer lautenden Wertpapieren samt den dazugehörigen Coupons die inzwischen fällig gewordenen Coupons eingelöst, so ist das Amortisierungsverfahren hinsichtlich dieser Coupons einzustellen. **124**, 2609.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht in Rechtsstritten die Vertretung des Eisenbahnärars gesetzlich nicht zu. Hierzu sind allein die k. k. Finanzprokuraturen gemäss §§ 1 und 2, I. Abs., der Verordnung des Gesamtministeriums vom 9. März 1898, R.-G.-Bl. Nr. 41, berufen. **138**, 2973.

Die gegen die Staatseisenbahn-Verwaltung oder gegen eine k. k. Staatsbahn-Direktion erhobenen Klagen sind von Gerichts wegen der zuständigen k. k. Finanzprokuratur zuzustellen. **138**, 2973.

Die Nichtbeachtung dieser Anordnungen begründet die Nichtigkeit des bereits eingeleiteten Verfahrens. **138**, 2973.

Eine sachliche Ueberprüfung der Disziplinarerkenntnisse der Disziplinarkammern bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht den Gerichten nicbt zn. **145**, 3290.

Das Hofdekret vom 16. Augnst 1841, Nr. 555 J.-G.-S., wonach die aus dem Dienstverhältnisse abgeleiteten Ansprüche der Staatsbediensteten an den Staat vom Rechtswege ausgeschlossen sind, findet auf die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen, soweit dieselben nicht wirkliche Staatsbedienstete sind, keine Anwendung. Die Gerichte sind daher zur Entscheidung über Ansprüche solcher Bediensteten gegen das k. k. Eisenbahnärar kompetent. **149**, 3581.

Entscheidungen des Reichsgerichtes.

Auf aus dem Dienstverhältnisse entspringende Ansprüche der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen findet — sofern diese Bediensteten nicht wirkliche Staatsbeamte sind — das Hofdekret vom 16. August 1841, J.-G.-S. Nr. 555, keine Anwendung und ist daher die zivilgerichtliche Geltendmachung solcher Ansprüche nicht ausgeschlossen. **55**, 1348.

Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes.

Der Verwaltungsgerichtshof erscheint zu Amtshandlungen über Beschwerden wegen verweigerter Zuerkennung von Witwenpensionen und Erziehungsbeiträgen an die Hinterbliebenen von Staatseisenbahnbediensteten nicht berufen. **15**, 511.

Notwendigkeit der behördlichen Bewilligung zur Errichtnng von Schutzdämmen (Oberösterr. Wasserrecht). **18**, 586.

Streitigkeiten aus dem Vertrage über die Einlösung der k. k. priv. Prag-Dnxer Eisenbahn durch den Staat sind von der Kompetenz des k. k. Verwaltungsgerichtshofes ausgeschlossen und gehören vor die ordentlichen Gerichte. **40**, 1070.

Die Gültigkeit und Verbindlichkeit einer allgemeinen Verordnung kann vom Verwaltungsgerichtshofe nur im Zusammenhange mit dem Erkenntnisse über die Gesetzmässigkeit einer auf Grund einer solchen Verordnung ergangenen speziellen Verfügung oder Entscheidung der Behörde überprüft werden. **40**, 1070.

Nach § 10 b des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes obliegt den Eisenbahnverwaltungen der Staatsverwaltung gegenüber nicht nur die Errichtung, sondern auch die fernere Erhaltung der feuersicberen Herstellungen. **43**, 1121.

Znr Frage der Erhaltung und Räumung eines zur Entwässerung der Bahnanlage dienenden, ausserhalb der Bahngrenzen gelegenen Wassergrabens. **48**, 1233.

Das wichtigste Merkmal einer „Betriebsleitung (Bauleitung)“ bildet die einheitliche Zusammenfassung und Durchführung der mit dem Betriebe verbundenen Agenden bei dieser Betriebsstelle. **53**, 1310.

Die General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ist in ihrer Eigenschaft als Hilfsorgan des Eisenbahnministeriums nur berufen, die Durchführung bereits bestehender Vorschriften, bczw. der auf Grund solcher Vorschriften erflossenen Entscheidungen zn überwacben, nicht aber bernfen, selbst Entscheidungen zu treffen, mit welchen den Eisenhahnverwaltungen neue Lasten auferlegt werden. **56**, 1379.

Den Eisenbahnbehörden steht in jedem Zeitpunkte das Recht zu, im Interesse der öffentlicben Sicherheit den Bahnunternehmungen Aufträge zu erteilen, welche über die in der Konzession oder im Baukonsense vorgeschriebenen Massnahmen hinausgehen; die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, solche Aufträge auszuführen, ohne hierfür eine Entschädigung in Anspruch nehmen zu können. **56**, 1379.

Wenn sich nach den Vorschriften der Bauordnung die Notwendigkeit einer neuen Konsentierung ergibt, so können hierbei an den Bauführer, soweit sicb die Wirkung der neuen Baubewilligung erstrecken soll, auch alle gesetzlichen Anforderungen gestellt werden, ohne Rücksicht darauf, ob irgendwelche Forderungen bei einer früheren, wohl dasselbe Territorium, aber nicbt denselben Baufall betreffenden Konsensverhandlung gestellt worden waren. **59**, 1434.

Wie bei jedem anderen Industriellen oder Wohngebäude erwirbt der Erbauer eines Bahnhofgebäudes das Recht darauf, dass ihm eine Kommunikation mit den öffentlichen Strassen nach den Bestimmungen des Konsenses erhalten werde. Dadurch nnterscheidet sich der Bahnhof von der übrigen Bahnstrecke, und das macbt ihn zum Bauplatze im Sinne des § 61 der Wiener Bauordnung, wobei es dann auf das Verbältnis der verbauten zu der von Strassenzügen umgebenen Area nicht ankommt. **59**, 1434.

Die Ausführung eines Bahnbaues, durch welche die Benützbarkeit der Vermögensobjekte des Anrainers beeinträchtigt wird, kann nicht konsentiert werden, ohne dass gleichzeitig die Ausführung jener Vorkehrungen und Herstellungen der Bahnunternehmung zur Pflicht gemacht wird, welche möglich und zur tunlicbsten Abwendung einer solchen Beeinträchtignng erforderlich sind. Dagegen hat erst in zweiter Linie die im § 10, lit. b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, vorgesehene Ersatzpflicht der Bahnunternehmung für solche Nachteile einzutreten, welche durch die eben angedeuteten Korrektivmassnahmen nicht abwendbar sind. **62**, 1473.

Diese Grundsätze können jedocb nur auf solche Fälle Anwendung finden, in denen auf seiten des Anrainers zur Zeit der über das Bauprojekt stattfindenden kommissionellen Erhebung ein Schaden im rechtlichen Sinne, also ein Nachteil an Vermögensrechten des Anrainers erkennbar ist. **62**, 1473.

Abschreibungen aus dem Titel der physischen Abnützung und Entwertung von Eisenbahnanlagen können bei der Bemessung der Erwerbsteuer einer Eisenbahnunternehmung nur unter der zweifachen Voraussetzung berücksichtigt werden, dass die betreffenden Abschreibungen tatsächlich buchmässig durchgeführt wurden, und dass die Höhe der bezüglichen, zur Abschreibung gelangten Beträge der wirklicb eingetretenen Wertminderung entspricht. **68**, 1578.

Bei Bahnen, welchen ein bestimmtes Reinerträgnis eines limitierten Anlagekapitales garantiert ist, sind Ausgaben zur Aufrechthaltung und Sicherung des Betriebes Betriebsauslagen, und zwar auch dann, wenn die Aufwendung derselben eine Werterhöhung der Bahnanlage im Gefolge hat. **69**, 1593.

Die angeführten Ausgaben können von der die Garantie geniessenden Unternehmung in die Betriebsrechnung eingestellt werden. **69**, 1593.

Ausgaben, welche nicht lediglich der Aufrechthaltung und Sicherung des Betriebes dienen, sondern zur Bewältigung höherer Ansprüche des Verkehres gemacht werden müssen, sind nicht mehr Betriebsauslagen, sondern Kapitalsvermehrungen, Investitionen. **69**, 1593.

Bezüglich der bezeichneten Aufwendungen kann weder der garantierende Staat verlangen, dass dieselben zu Lasten der Bahnunternehmung bestritten werden, noch die Bahnunternehmung, dass der Staat für diese Kosten aufkomme. **69**, 1593.

Investitionen können demnach bei garantierten Bahnen nur erfolgen, wenn sowohl der Staat als auch die garantierte Unternehmung über die Modalitäten der Bedeckung der betreffenden Auslagen einig sind. **69**, 1593.

Ist bei einer garantierten Babn die Verpflicbtung zur Legung des zweiten Geleises lediglich an die Bedingung der Erreichung eines gewissen Minimalrohertrages geknüpft, so müssen die Kosten dieser Geleiselegung bei Eintritt der bemerkten Voraussetzung vom Bauunternehmen selbst ohne jeden Anspruch an den garantierenden Staatsschatz getragen werden. **69**, 1593.

Beschlüsse des Gemeindeausschusses über Banparzellierungsprojekte sind anfechtbare Entscheidungen. (Mähr. Bauordnung.) **76**, 1761.

Zur Frage der Ausscbliessung von Industriebauten aus gewissen Gebietsteilen der Stadt Wien. **86**, 1949.

Die Konsentierung von Wasserwerken erfolgt nur für jene Wasserquantitäten, welche dem Bache nach dem Wasserregime naturgemäss zugehören. Als solche Gewässer können aber nicht angesehen werden jene Wasserquantitäten, die als Abfallwässer der Hauswirtscbaft, als Abwässer von Nntzwasserleitungen, Senkgruben u. s. w. dem Bacbe bisher zugeführt werden. **97**, 2129.

Die Einleitung derartiger Abwässer in den Bach ist selbst eine konsensbedürftige Wasserbenützung, welche auch im Falle der behördlichen Bewilligung immer nur ein Recht desjenigen bilden kann, dem die Bewilligung hierzu erteilt worden ist, ohne dass Dritte aus dieser Bewilligung ein Recht für die Fortdauer dieses Zustandes für sich abzuleiten vermöchten. **97**, 2129.

Die Expropriation vertretbarer Sachen (Schüttungsmaterial) für Zwecke der Bauhafthaltung eines Bergwerkes ist zulässig. **107**, 2305.

Das Expropriationsrecht ist nicbt dazu eingeräumt, um der öffentlichen Verwaltung oder den sonstigen gesetzlich begünstigten

Austalten und Unternehmungen die Erreichung eines bestimmten Zweckes überhaupt möglich zu machen, sondern um hierbei der Ausbeutung und Uebervorteilung vorzubeugen, da es ja praktisch kaum irgend einen Zweck gäbe, der nicht mit einem Aufwande unverhältnismässiger materieller Mittel auch ohne zwangsweisen Eingriff in fremde Rechte erreicht werden könnte. **107**, 2305.

Die Verteilung des Feilbietungserlöses aus einem im Wege der politischen Exekution gepfändeten Objekte, rücksichtlich dessen von seiten Dritter privatrechtliche Ansprüche erhoben werden, darf seitens der politischen Behörden nicht vorgenommen werden. **121**, 2610.

Das sich in unterirdischen Schichten fortbewegende Grundwasser kann als ein „fliessendes Wasser" im Sinne des Reichs-Wasserrechtsgesetzes vom 30. Mai 1869, R.-G.-Bl. Nr. 93, und des Wasserrechtsgesetz für Böhmen vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71, und somit auch als „öffentliches Gut" nicht angesehen werden, weil die §§ 3, 15 ff. cit. Landes-Wasserrechtsgesetzes nur in einem Bette fliessende Gewässer (natürliche oder künstliche Wassergerinne) im Auge haben. **127**, 2669.

Der Eigentümer einer Quelle hat ex lege einen Anspruch auf Schutz derselben nur innerhalb der Grenzen seines Grundbesitzes. **127**, 2669.

Oeffentliche Strassen können auch von Privatpersonen errichtet sein und erhalten werden; die Oeffentlichkeit einer Strasse hängt nur davon ab, dass sie dem allgemeinen Verkehre gewidmet ist und kein Privateigentum bildet. **136**, 2910.

Der Umstand allein, dass die Bahn eine Strasse bisher erhalten hat, beweist noch nicht, dass sie zu einer solchen Erhaltung verpflichtet sei; es kann dies ebensogut eine im eigenen Interesse vorgenommene freiwillige Leistung sein. Es müsste erst von der Gemeinde bewiesen werden, dass die Leistung nicht freiwillig war, bezw. es müsste der besondere Rechtstitel, welcher die Verpflichtung begründen würde, angegeben und nachgewiesen werden. **136**, 2910.

Bezüglich der Bauten auf Eisenbahngrundstücken kann in Niederösterreich das Recht der Baulinien- und Niveaubestimmung seitens der Gemeinde nicht in Anspruch genommen werden. **139**, 3053.

Zur Sistierung von Bauführungen auf Eisenbahngrundstücken sind die autonomen Baubehörden nicht kompetent; hierzu ist nur das Eisenbahnministerium berechtigt (Niederösterreich). **139**, 3053.

Wenn unter bestehenden Verhältnissen die Fortbelassung eines Verkehres in einer Station bei der Unzulänglichkeit der hierfür bestimmten Lokalitäten und Anlagen Uebelstände ergibt, so sind die Eisenbahnbehörden berechtigt, den Fortbetrieb ebenso wie bei der ursprünglichen Genehmigung einer Eisenbahnstation nach ihrem freien Ermessen an die Bedingung der hierfür erforderlich erachteten baulichen Herstellungen zu knüpfen. **142**, 3177.

Wenn jedoch die Einrichtung eines Verkehres in einer Station von der Bahnunternehmung nur freiwillig und auf Widerruf übernommen war, so kann bei Hervorkommen solcher Uebelstände der Auftrag der Eisenbahnbehörden nur alternativ auf Anpassung der Anlagen an die gegenwärtigen Verkehrserfordernisse oder auf Auflassung des betreffenden Verkehres lauten. **142**, 3177.

Der Eigentümer einer Quelle hat einen Anspruch auf wasserrechtlichen Schutz derselben nur innerhalb der Grenzen seines Grundbesitzes. **144**, 3261.

Der § 4c des Wasserrechtsgesetzes für Tirol gibt dem Grundbesitzer ein unbedingtes Recht auf das in Brunnenteichen, Zisternen oder anderen auf Grund und Boden des Grundbesitzers befindlichen Behältern eingeschlossene Wasser; er bedarf zur Schöpfung desselben keiner behördlichen Bewilligung. **144**, 3261.

Zur Entscheidung über Schadenersatzansprüche gemäss § 10b des Eisenbahnkonzessionsgesetzes (der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238) ist das Eisenbahnministerium berufen. **148**, 3540.

Als Schaden im Sinne des § 10b des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes kann nur ein Nachteil angesehen werden, welcher durch einen Eingriff in die rechtlich geschützten Güter (subjektive Rechte) eines anderen erfolgt. **148**, 3540.

Da aus dem Eigentumsrechte an einem Hause nicht das Recht abgeleitet werden kann, Bauführungen welcher Art immer in der nächsten Umgebung zu untersagen, begründet der mit Konsens der zuständigen Eisenbahnbehörde ausgeführte Bau eines Eisenbahndammes nicht die Verletzung eines Rechtes und einen Schaden im Sinne des § 10b des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes, wenn dadurch auch die freie Aussicht aus dem Hause beeinträchtigt wird. **148**, 3540.

Ein Individualrecht der einzelnen Gemeindemitglieder auf die jederzeit unveränderte Aufrechthaltung des Gemeingebrauches an einem öffentlichen Wege besteht nicht. Es kann daher die von der legalen Autorität angeordnete oder genehmigte Aenderung des bestehenden Kommunikationsweges, bezw. die Absperrung und Verlegung eines bisher im Gemeingebrauche gestandenen öffentlichen Weges als ein Eingriff in die gesetzlich geschützte Rechtssphäre eines einzelnen Gemeindemitgliedes und als ein Schaden im Sinne des § 10b des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes nicht betrachtet werden. **148**, 3540.

Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes in Wien.

Die Bahnanstalt haftet nicht für eine Verletzung, welche ein Reisender infolge des Herabfallens eines Gepäckstückes erleidet, welches im Gepäckträger ungenügend gesichert untergebracht war. **74**, 1725.

Entscheidungen der k. k. Landesgerichte.

Eine der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses, bezw. dem Zeitpunkte der Enteignungsanmerkung nach § 20 Ent.-Ges. nachfolgende Veräusserung oder Belastung der enteigneten Realität vermag die lastenfreie Abschreibung des enteigneten Grundstückes nicht zu hindern und ist zu letzterem Zwecke die Beibringung von Aufsandungserklärungen seitens späterer Eigentümer, sowie von Hypothekaufiassungs-Erklärungen seitens späterer Belastungsberechtigten nicht mehr notwendig. **12**, 451.

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Nachzahlungsforderungen im Sinne des § 61 Betr.-Regl. ist von den am Transporte beteiligten Bahnverwaltungen nur jene legitimiert, an welche die Zahlung geleistet wurde. Die Bestimmung des § 74, Abs. 3, Betr.-Regl. kann hierfür per analogiam nicht herangezogen werden. **121**, 2557.

„Gefärbter, entölter Fenchel" ist gemäss der Pos. S—10 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I zu tarifieren, weil in derselben „entölter Fenchel", und zwar schlechthin und ohne jede weitere Unterscheidung, zwischen gefärbtem und nicht gefärbtem aufgezählt wird. **121**, 2557.

Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte.

Wird das Bezugsaviso über eine angekommene Sendung seitens der Postanstalt irrtümlich einer anderen Person als dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger zugestellt und das Gut infolgedessen seitens der Eisenbahn einer anderen Person als dem frachtbriefmässigen Empfänger ausgefolgt, so haftet die Bahn für den hierdurch entstandenen Schaden nicht. **57**, 1395.

Die Eisenbahn ist weder berechtigt, noch verpflichtet, die Echtheit der Unterschrift des Empfängers auf dem Bezugsaviso zu prüfen. **57**, 1395.

Auf die Haftbefreiung des § 77 (2) des Eisenbahn-Betriebsreglements kann sich die Eisenbahn nicht berufen, wenn im Frachtbriefe nur auf einen vom Versender hinterlegten Generalrevers Bezug genommen, eine besondere Erklärung über die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung derselben vom Versender jedoch nicht abgegeben ist. Die Haftbefreiung der Eisenbahn nach § 77 (4) des Eisenbahn-Betriebsreglements tritt auch bei leicht zerbrechlichen Gütern nur ein, wenn der Bruch nach den Umständen des Falles aus der besonderen Gefahr der Gebrechlichkeit entstehen konnte. **59**, 1435.

Nach der Zusatzbestimmung XVII des Tarif-Teiles I, Abteilung A, vom 1. Jänner 1898 zu § 51 E.-B.-R. ist die nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung ausgeschlossen, wenn auch nur eine Wege- oder auch nur eine Abfertigungsvorschrift im Frachtbriefe gegeben ist. **61**, 1457.

Unter „Schaden" der §§ 86 und 87 E.-B.-R. ist auch der entgangene Gewinn zu verstehen. Wenn bei einem mit ver-

sicherter Lieferzeit zur Aufgabe gebrachten Gute die Lieferfrist nicht im Sinne des § 63 E.-B.-R. gewahrt ist, so haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht anf die Grösse der Verspätung für den nachgewiesenen Schaden bis zur Höhe des deklarierten Betrages des Interesses; sie kann sich zu ihrer Befreiung nicht auf die Bestimmung des § 69 (1) E.-B.-R., bezw. nicht darauf berufen, dass die Güter nur während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen sind. **70**, 1620.

Das Ausgleiten eines Reisenden auf den Stufen eines Bahnhofgehäudes ist nicht als eine Ereignung im Verkehre im Sinne des Haftpflichtgesetzes zn hetrachten. **87**, 1957.

Im Eisenbahnverkehre schliesst die Menge der zu befördernden Güter und die Raschheit des Transportes eine minntiöse Sorgfalt ans. **122**, 2573.

Für die durch eine falsche Bezettelnng des Gutes verursachte Verschleppnng desselben nach einer anderen als der Bestimmungsstation, bezw. die hierdurch hervorgernfene Verzögerung des Transportes haftet die Eisenbahn nicht nach § 88 Betr.-Regl., sondern nnr nach § 87 Betr.-Regl. **122**, 2573.

Bei den in der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I unter einer Sammelhezeichnung angeführten und durch das Zeichen ⊙ gekennzeichneten Artikeln zieht die Unterlassnng der genauen Spezifizierung des Gutes im Frachthriefe die Tarifierung nach der Normalklasse I nach sich. Ein eventnell nachträglich erbrachter Nachweis, dass das zur Beförderung gekommene Gut tatsächlich zu den in der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I tarifarisch hegünstigten Artikeln gehört habe, hleibt anf die Frachtberechnung ohne Einfluss. **137**, 2934.

Im § 79 Betr.-Regl. wird nicht hloss eine Rechtsvermutung aufgestellt, sondern dem Berechtigten die rechtliche Stellnng desjenigen eingeräumt, dem ein Gnt in Verlust geraten ist. Der Berechtigte, welchem das Gnt nicht innerhalh der Frist von 30 Tagen zur Verfügung gestellt worden ist, kann nach Ablauf dieser Frist den Ersatz des Wertes desselhen verlangen, auch wenn das Gut etwa nachträglich zustande gebracht wurde. **131**, 2753.

Gegen den Inhalt des Frachtbriefes, auch insofern es sich um hahnseitige Bestätignngen handelt, ist der Gegenheweis zulässig, weil ein Gegenbeweis gegen alle Urkunden, selbst öffentliche Urkunden, geführt werden kann. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Grenzen der Vollmacht des Ueberhringers des Frachthriefes nnd des Gutes zu überprüfen, sofern der Absender diese Vollmacht nicht ausdrücklich der Eisenbahn gegenüber in einer unzweifelhalten Weise eingeschränkt hat. Der frachtbriefmässige Absender muss die vom Ueherbringer für ihn im Frachtbriefe ahgegebenen Erklärungen, sofern sie nicht im Widerspruche mit der von ihm im Frachtbriefe ausgedrückten Willenserklärung stehen, auch gegen sich gelten lassen. Die gemäss § 55 (3) Betr.-Regl. abgegebenen Erklärungen werden dadurch nicht ungültig, dass die Eisenhahn den Zeitpunkt der tatsächlichen Absendung des Gutes auf dem Frachtbriefe durch die Aufdrückung eines hesonderen Stempels nicht ersichtlich gemacht und diesen Zeitpunkt dem Absender nicht mitgeteilt hat. **141**, 3137.

IV. Literatur.

Biscan. Was ist Elektrizität? **23**, 704.

Handel. Katechismus des exekutiven Eisenhahnverkehrsdienstes. **131**, 2756.

Hertzer. Handkommentar zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. **11**, 437.

Koestler. Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn. **23**, 704.

Leonhardt Gustav. Kompass, finanzielles Jahrhuch für Oesterreich-Ungarn. **125**, 2628.

Nietmann. Eisenbahnatlas. **7**, 324.

Perndt. Tafeln zum Ahstecken von Kreis- und Uehergangsbogen durch Polarkoordinaten. **23**, 704.

Proell. Praktische Beurteilung von Regulatoren und Regulierungsfragen. **23**, 704.

Reichel. Verwendung des Drehstromes für den Betrieb elektrischer Eisenbahnen. **43**, 1124.

Vodenka. Dentsch-böhmische und höhmisch-deutsche Stationsverzeichnisse. **15**, 516.

Walton. Kennt Ihr Euer Schiff? **11**, 437.

Almanach der k. k. österr. Staatshahnen. **54**, 1334.

Eisenbahn-Schematismus. **36**, 978. **43**, 1124.

Elektrische Bahnen. Zeitschrift für das gesamte elektrische Beförderungswesen. **83**, 1900.

Niederösterreichischer Amtskalender. **136**, 2914.

Sammlung der im Jahre 1902 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens herausgegebenen Normalien und Konstitutivurkunden, sowie der in diesem Jahre erteilten nnd verlängerten Vorkonzessionen. **32**, 882.

Statistische und tarifarische Daten der k. k. Staatsbahnen. **92**, 2034.

Vorschriften für das Entwerfen der Brücken mit eisernem Ueberbau auf den Preussischen Staatsbahnen. **101**, 2210.

V. Projektierte, noch nicht im Baue befindliche Lokomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.

Elektrische Bahnen:

— Triest-Caffaro. **4**, 153.
— Triest. **17**, 569.
— Tetschen. **17**, 569.
— Lees-Veldes—Veldes. **19**, 602.
— Teschen. **21**, 662. **98**, 2146.
— See-Unterach. **21**, 664.
— Stadt Budweis. **28**, 809. **103**, 2233.
— Palackýbrücke (Prag)-Hodkovička-Holeschowitzer Hafen. **44**, 1138.
— Bozen (Zwölfmalgrein)-Kollern. **44**, 1152.
— Eger-Franzensbad. **45**, 1169.
— Molina-Moëna. **51**, 1277
— Saifnitz-Lnschariberg. **57**, 1394. **137**, 2934.
— Mendelpass-Dermullo. **70**, 1613.
— Ischl-Kammer. **78**, 1793.
— Nusle-Kgl. Weinberge. **78**, 1793.
— Liesing-Laxenhurg. **93**, 2052.
— Bndweis-Wittingau. **106**, 2277.
— Gloggnitz-Semmering. **106**, 2277.
— Rumburg-Warnsdorf. **125**, 2628.
— Kemmelhach-Yhhs—Ybhs. **127**, 2669.
— Reichenberg und Umgebnng. **134**, 2849.
— Lovrana-Volosca-Abhazia-Mattuglie. **137**, 2933.
— Spalato-Metkovič. **137**, 2933.

Kleinbahnen:

— Judenau—Grammat-Neusiedl, Judenau-Neulengbach, Klosterneuburg-Sieghartskirchen, Helenenthal-Hinterbrühl, **5**, 209.
— Arco—Alle-Sarche. **19**, 601.
— Grammat-Neusiedl—Rekawinkel. **20**, 637.
— Gröbming-Stoderzinken (Dachstein). **20**, 637.
— Mähr.-Ostrau—Karwin. **22**, 683.
— Poln.-Ostrau—Karwin—Peterswald. **23**, 702. **98**, 2146.
— Czernowitz-Sadagora. **37**, 997.
— Freiland—Türnitz—Maria-Zell. **40**, 1069.
— Aujezd-Luhatschowitz—Salzbad-Luhatschowitz. **40**, 1070 **112**, 2398.
— Buhentsch-Lichtendorf. **45**, 1169.
— Payerhach-Hainfeld. **47**, 1217.
— Klosterneuhurg-Kahlenherg-Leopoldsherg. **47**, 1218.
— Pilsen-Černic-Stěnowic. **89**, 1989.
— Bruneck-Sand in Taufers. **90**, 2005.
— Hainfeld-Moosthal-Adamsthal. **103**, 2233.
— Trient-Riva. **112**, 2398.
— Oberhaid-Lippner Schwehe. **123**, 2595. **133**, 2816.

Lokalbahnen:

— Dandleb-Wamberg-Rokitnitz. **17**, 570. **68**, 1581. **110**, 2362.
— Troppau-Grätz. **30**, 844.
— Kuttenberg-Zrnč. **31**, 862. **45**, 1177. **117**, 2478.
— Komotau-Postelherg. **44**, 1137.
— Bischoflack-Eisnern. **47**, 1217. **128**, 2688 **132**, 2779.
— Kufstein-Kössen. **53**, 1309.
— Selčan-Přibram. **53**, 1309.
— Rakek-Bahenfeld. **91**, 2017

Lokalbahnen:

— Spittal a. d. D.-Gmünd. **91**, 2017.
— Weckelsdorf-Parschnitz. **108**, 2326. **110**, 2362. **120**, 2516.
— Neuhaus-Wobratein-Černowitz. **105**, 2264. **117**, 2478.
— Gross-Opatowitz—Skalitz—Boskowitz. **90**, 2007. **96**, 2116.
— Tischnowitz-Neustadtl (Saas-Tischnowitz). **1**, 6.
— Brünn-Lösch. **117**, 2478. **120**, 2547.
— Rosenthalbahn. **7**, 323. **20**, 645. **88**, 1974.

Normalspurige Lokalbahnen:

— Freiland-Türnitz. **6**, 282. **21**, 665. **51**, 1279.
— Skalitz-Boskowitz. **11**, 451.
— Karthaus—Walditz—Alt-Paka. **19**, 602.
— Libochowitz-Jenschowitz. **20**, 637. **122**, 2574. **123**, 2594.
— Dohřiš-Přihram. **21**, 661.
— Pohrlitz—Unter-Tannowitz. **22**, 683.
— Sanok-Przemyśl. **25**, 753.
— Petersdorf-Winkelsdorf. **33**, 895.
— Siebenbrunn-Engelhartsstetten. **39**, 1054.
— Sadowa-Dohalitz—Dobřenitz-Syrowatka. **40**, 1069.
— Zdounek-Nemotitz. **42**, 1103.
— Taus-Tachau. **26**, 779. **42**, 1103. **123**, 2595.
— Przemyśl-Sanok. **45**, 1169.
— Złoczów-Sassów-Usznia. **47**, 1218.
— Cilli-Hochenegg. **53**, 1309.
— Sudoměř-Altpaka. **55**, 1383. **65**, 1521. **131**, 2756.
— Lemberg-Stojanow. **55**, 1383.
— Wsetin—Gross-Karlowitz. **64**, 1505. **107**, 2307. **109**, 2342.
— Liebenau—Böhm.-Aicha. **64**, 1505.
— Marburg-Wies. **66**, 1537. **70**, 1623.
— Schodnica-Turka. **70**, 1613.
— Judenau—Altenmarkt-Thenneberg. **75**, 1747.
— Sadowa-Dohřenic. **78**, 1794. **123**, 2595.
— Judenau-Kapellen, **79**, 1813.
— Pilsen-Stěnovic. **80**, 1839.
— Arnau-Königinhof. **82**, 1880.
— Sonnenberg-Christophhammer. **86**, 1950.
— Aigen-Schwarzenberg. **86**, 1950. **105**, 2264.
— Zdounek-Nemotitz. **91**, 2018. **94**, 2088.
— Bludenz-Schruns (Montafonbahn). **98**, 2147. **92**, 2033. **126**, 2645. **140**, 3095.
— Zwettl-Martinsberg. **92**, 2033. **95**, 2101.
— Kunersdorf-Johnsdorf. **97**, 2146.
— Schatzlar-Ponikla. **99**, 2167.
— Stanislau-Poroby. **108**, 2325.
— Pilsen-Manetin. **107**, 2307. **109**, 2342.
— Braunau-Bürmoos (Weilhartbahn). **109**, 2342. **132**, 2779.
— Wegstädtl-Hirschberg. **107**, 2307. **120**, 2546. **125**, 2627.
— Braunau-Bürmoos (Weilhartbahn). **125**, 2628. **129**, 2713.
— Czeicz-Steinitz. **129**, 2713.
— Rohrbach-Berg—Obermühl. **134**, 2856.
— Złoczów-Sassów-Usznia. **132**, 2779.
— Zwickau-Gabel. **131**, 2756. **139**, 3055.
— Marburg-Wies. **139**, 3055.
— Tscheitsch-Steinitz. **139**, 3055.
— Ernstbrunn-Poisdorf. **140**, 3095. **144**, 3263.
— Zistersdorf-Dobermannsdorf (Hauskirchen). **144**, 3261.
— Reichenberg-Reichenstein. **144**, 3261.
— Pordgorze-Luhien. **144**, 3263.
— Polnau-Stecken—Polnau-Stadt. **149**, 3583.

Schmalspurige Lokalbahnen:

— Polnisch-Ostrau—Hruschau. **23**, 703. **31**, 862. **42**, 1103.
— Bezau-Schoppernau. **38**, 1021.
— Litschau-Neubistritz. **43**, 1123.
— Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell. **49**, 1247. **95**, 2101. **97**, 2131. **102**, 2223. **107**, 2307. **149**, 3584.
— Purkersdorf-Gahlitz. **63**, 1485.
— St. Andrä-Wördern—Sieghartskirchen. **63**, 1487.
— Gross-Gerungs—Ottenschlag. **90**, 2005.
— Neubistritz-Litschau. **90**, 2005.
— Marizell-Gusswerk. **91**, 2017. **139**, 3055. **140**, 3095.
— Przeworsk-Bachórz (Dynów). **132**, 2779.

Seilbahnen:

— Bozen (Zwölfmalgreien)-Kollern. **8**, 360.
— Nusle-Kgl. Weinberge. **12**, 451.
— Barcola (Triest)-Bovedo. **65**, 1517. **137**, 2934.

Waldbahn:

— Dolina-Turza wielka, **133**, 2817.

Zahnradbahn:

— Lupoglava-Monte Maggiore-Abbazia. **127**, 2669.

b) Ungarn.

Eisenbahnprojekte und Vorkonzessionen. **6**, 282. **10**, 412. **11**, 428. **13**, 469. **15**, 513. **16**, 539. **24**, 727. **27**, 795. **37**, 1006. **44**, 1152. **45**, 1177. **46**, 1204. **47**, 1219. **48**, 1237. **51**, 1281. **52**, 1297. **53**, 1313. **55**, 1350. **57**, 1403. **58**, 1422. **64**, 1506. **70**, 1623. **71**, 1642. **73**, 1699. **74**, 1729. **75**, 1749. **79**, 1814. **83**, 1899. **85**, 1935. **86**, 1950. **88**, 1974. **95**, 2102. **100**, 2190. **101**, 2207. **112**, 2399. **116**, 2462. **121**, 2559. **123**, 2595. **124**, 2611. **127**, 2671. **128**, 2689. **139**, 3055. **146**, 3421. **149**, 3584.

Halas-Rigyicza. **71**, 1642.

Kesztbely-Tapolcza. **48**, 1238.

VI. Oeffentliche, im Baue, bezw. im Betriebe befindliche Eisenbahnen.

a) Allgemeines.

Allgemeine österreichische Kleinbahn-Gesellschaft. **122**, 2576.
Allgemeine Waggonleihgesellschaft in Budapest. **41**, 1090.
Automobiltransport auf ungarischen Eisenbahnen. **127**, 2671.
Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft. **86**, 1952.
Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation. **78**, 1795.

Couponeinlösungen, Verlosungen, Rückzahlungen etc. **9**, 381. **11**, 436. **18**, 589. **22**, 685. **34**, 930. **40**, 1072. **46**, 1206. **53**, 1316. **58**, 1423. **65**, 1522. **70**, 1624. **76**, 1764. **87**, 1962. **92**, 2034. **96**, 2117. **110**, 2364. **115**, 2447, **121**, 2559. **129**, 2715. **139**, 3057.

Eisenbahnbauten: Stand mit

— November 1902. **5**, 212.
— Dezember 1902. **17**, 569. **24**, 726. **41**, 1087
— Jänner 1903. **20**, 644. **36**, 977.
— Februar 1903. **42**, 1104.
— März 1903. **52**, 1296. **53**, 1312.
— April 1903. **65**, 1520.
— Mai 1903. **77**, 1782.
— Juni 1903. **90**, 2006. **91**, 2019. **102**, 2221.
— Juli 1903. **105**, 2263.
— August 1903. **115**, 2446.
— September 1903. **128**, 2687. **129**, 2712.
— Oktober 1903. **143**, 3244.

Eisenbahn-Betriebsreglement:

— Vergleichende Zusammenstellung der Anlage 1, mit Anlage B des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr. **36**, 970. **37**, 998. **38**, 1023. **39**, 1047.

Eisenbahn-Direktoren-Konferenz. **6**, 285.

Eisenbahneröffnungen:

— Lokalbahn Gmünd—Gross-Gerungs (niederösterreichische Waldviertelbahn). Teilstrecke Steinbach—Gross-Pertholz—Gross-Gerungs. **28**, 809.
— Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. **49**, 1247.
— Elektrische Lokalbahn Tabor-Bechin. **72**, 1670.
— Lokalbahn Waidhofen a. d. Thaya-Zlahings. **74**, 1725.
— Lokalbahn Kaaden-Willomitz. **89**, 1989.
— Lokalbahn Pila-(Bolecin-)Jaworzno. **93**, 2052.
— Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor. **104**, 2249.
— Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau. **104**, 2249.
— Schmalspurige Strecke Sinj—Spalato. **108**, 2325.
— Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. **108**, 2325.
— Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg **109**, 2341.
— Lokalbahn Schweissing-Haid. **110**, 2362.
— Lokalbahn Swětlá—Ledeč-Kácow. **113**, 2413.
— Lokalbahn Jičin-Rowensko. **125**, 2625.
— Kleinbahn Kaltern-Mendel (Mendelhahn). **126**, 2645.
— Lokalbahn Lemberg- (Kleparow-) Janow Teilstrecke Janow-Jaworno. **135**, 2895.

Eisenbahnfahrplan-Konferenz. **5**, 213.

Eisenbahnverkehr in Oesterreich:

— November 1902. **10**, 397.
— Dezember 1902. **19**, 602.
— Jänner 1903. **34**, 913.
— Februar 1903. **44**, 1108.
— März 1903. **56**, 1365.
— April 1903. **67**, 1553.
— Mai 1903. **80**, 1825.
— Juni 1903. **94**, 2073.
— Juli 1903. **106**, 2278.
— August 1903. **118**, 2489.
— September 1903 **133**, 2802.
— Oktober 1903. **147**, 3453.

Eisenbahnverkehr in Ungarn:

— November 1902. **11**, 431
— Dezember 1902. **20**, 638.
— Jänner 1903. **35**, 948.
— Februar 1903. **45**, 1170.
— März 1903. **57**, 1397.
— April 1903. **70**, 1614.
— Mai 1903. **81**, 1860.
— Juni 1903. **96**, 2111.
— Juli 1903. **107**, 2308.
— August 1903. **119**, 2522.
— September 1903. **134**, 2851.
— Oktober 1903. **148**, 3534.

Eisenbahnverkehr in Bosnien und Herzegowina:

— November 1902. **11**, 435.
— Dezember 1902. **20**, 642.
— Jänner 1903. **35**, 652.
— Februar 1903. **45**, 1175.
— März 1903. **57**, 1400.
— April 1903. **70**, 1618.
— Mai 1903. **81**, 1864.
— Juni 1903. **96**, 2114
— Juli 1903. **107**, 2312.
— August 1903. **119**, 2526.
— September 1903. **134**, 2854.
— Oktober 1903. **148**, 3538.

Elektrizitätswerke Schuckert & Comp. in Liquidation. **17**, 571.
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. **141**, 3143.
Fahrbetriebsmittelausweis. **128**, 2688.
Fahrkartenverkauf in den Stationen. **103**, 2233.
Frankaturzwang für Fleischsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien-Markthalle. **71**, 1637.
Generalversammlungen. **11**, 437. **22**, 685. **34**, 930. **40**, 1072. **46**, 1206 **53**, 1316. **58**, 1423. **65**, 1522 **70**, 1624. **76**, 1767. **110**, 2364. **139**, 3057.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

— Aenderung der Eisenbahnliste. **3**, 121. **11**, 425. **18**, 585. **19**, 601. **23**, 701. **35**, 945. **38**, 1021. **46**, 1193. **51**, 1277. **55**, 1345. **59**, 1433. **61**, 1457. **68**, 1577. **68**, 1578. **72**, 1670. **77**, 1781. **93**, 2051. **98**, 2145. **109**, 2341. **115**, 2445. **120**, 2545. **132**, 2777. **148**, 3533.
— Geschäftsbericht. **25**, 753. **136**, 2909.
— Kilometrische Längen. **137**, 2935.
— Motorwagen in Ungarn. **45**, 1177.

Kommission für Verkehrsanlagen in Wien. **1**, 3. **52**, 1293. **71**, 1639. **93**, 2052. **114**, 2425.
Oesterreichisches Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. **3**, 124.
Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. **14**, 485. **30**, 846. **51**, 1282. **52**, 1298.
Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft in Liquidation. **89**, 1990.
Oesterreichische Schuckertwerke. **3**, 124. **81**, 1867. **110**, 2362. **141**, 3140.
Oesterreichische Union Elektrizitäts-Gesellschaft. **3**, 124. **96**, 2109.
Statistik der elektrischen Eisenbahnen, Drahtseilbahnen und Tramways mit Pferdebetrieb. **74**, 1725.
— Eisenbahnstatistik 1902. **146**, 3418.
Ungarische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. **48**, 1238.
Vereinigte Elektrizitäts-Gesellschaft. **3**, 123.
Verkehrsstörungen und Behebung derselben. **9**, 379, **20**, 645. **26**, 779. **37**, 1006. **38**, 1030. **47**, 1218. **48**, 1237. **60**, 1448. **71**, 1642. **74**, 1729. **77**, 1782. **78**, 1794. **87**, 1961. **88**, 1974. **90**, 2007. **91**, 2020. **144**, 3263.
— Verspätungen der Personenzüge. **4**, 154. **25**, 756. **32**, 881. **42**, 1105. **51**, 1279. **63**, 1488. **74**, 1728. **87**, 1958. **101**, 2207. **118**, 2504. **126**, 2646, **143**, 3245.
Zollgebühren, Aufgeld bei Zahlungen in Silber. **12**, 450. **24**, 725. **36**, 969. **47**, 1217. **60**, 1445. **72**, 1669. **84**, 1909. **98**, 2145. **110**, 2361. **123**, 2593. **136**, 2909. **150**, 3629.

b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

I. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.

Abfertigungsbefugnisse. **16**, 537. **27**, 794. **51**, 1280. **75**, 1749. **87**, 1959. **89**, 1989. **104**, 2250. **126**, 2647.
Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen. **123**, 2597.
Eilgutbeförderung mit Beförderungschein. **74**, 1729.
Entwässerungskanel in Krakau. **81**, 1859.
Ergebnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung. **73**, 1694.
Fahrbetriebsmittel. **134**, 2856. **138**, 2977. **139**, 3055.
Fahrplanangelegenheiten. **1**, 6.
Frankierungsmarken für Eilgut. **1**, 7.

Güternebenstellen:

— Bad Gastein. **53**, 1313. **109**, 2342.
— Kesselfall-Alpenhaus. **64**, 1506.
— Bad Lopuszna. **132**, 2779.

Güterwagen mit grosser Tragfähigkeit. **127**, 2671.

Haltestellen:

— Lenzing. **1**, 6.
— Keblau. **11**, 428. **106**, 2292.
— Bruch. **11**, 428.
— Kuchelbad. **12**, 453.
— Beraun-Závodi. **18**, 587.
— Inzersdorf. **23**, 703.
— Steindorf. **29**, 824.
— Schildberg. **41**, 1090.
— Drahobuditz. **42**, 1104.
— Traunkirchen-See. **48**, 1237.
— Ottschingberg. **48**, 1237.
— Brunnhausl. **49**, 1247.
— Bezegg. **49**, 1247.
— Panka. **55**, 1384.
— Budweis Linzer Vorstadt. **56**, 1384.
— Lobowa Stadt. **55**, 1384.
— Welletschin-Pastuchowitz. **58**, 1421. **75**, 1749.
— Unterbach. **62**, 1476. **63**, 1487.
— Sattendorf. **71**, 1642.
— Schützendorf. **74**, 1729.
— Lowczów. **75** 1749.
— Duban. **80**, 1840.
— Taus. **81**, 1859.
— Eisenau. **87**, 1961.
— Kulparków. **89**, 1989.
— Wyczolki **107**, 2307.
— Silber-Skalitz. **115**, 2447
— Wischkowa. **126**, 2646.
— Lohof. **126**, 2646.
— Grafenberg. **133**, 2817.
— Kohlbach. **133**, 2817.
— Zbirow. **137**, 2935.

Investitionsausgaben. **103**, 2235. **116**, 2463. **129**, 2714.
Plateauwagen von 70 t Tragfähigkeit. **93**, 2053.
Rollfuhrdienst in Pola. **124**, 2611.
— Grulich, **128**, 2688.
Schlafwagenverkehr Wien — Frankfurt und Wien — Karlsbad, **57**, 1403.
— Krakau—Itzkany. **111**, 2382.
— Innsbruck—Zürich. **116**, 2463. **134**, 2856.
Stadtbureau Karlsbad. **41**, 1090.
Stationseröffnung. **16**, 537. **51**, 1280.

Stationsnamen. **13**, 469. **29**, 824. **33**, 896. **36**, 977. **37**, 1006 **49**, 1247. **52**, 1297. **93**, 2053. **106**, 2292. **109**, 2342. **111** 2382. **114**, 2426.
Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau. Diensteinteilung. **120**, 2547.

Absdorf-Stockerau.

Aktiengesellschaft. **71**, 1637.
Firmaprotokollierung. **81**, 1866.
Generalversammlung. **85**, 1936.

Asch-Rossbach.

Generalversammlung. **78**, 1796.

Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz.

Firmaprotokollierung. **3**, 123. **17**, 571.
Generalversammlung. **18**, 1795.

Borki wielkie-Grzymałów.

Generalversammlung. **78**, 1795.

Bregenzer Waldbahn (Bregenz-Bezau).

Stationsnamen. **58**, 1421.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn.

Firmaprotokollierung. **52**, 1298.
Generalversammlung. **123**, 2596

Bukowinaer Lokalbahnen.

Generalversammlung. **78**, 1795.
Haltestelle Idzestie. **101**, 2206.

Chabówka-Zakopane.

Wasserableitung in km 43·0/1. **99**, 2167. **101**, 2200, **136**, 2912.

Chlumetz-Königstadtl.

Generalversammlung. **87**, 1964.

Chrudim-Holitz.

Aktiengesellschaft. **100**, 2189.

Delatyn-Kolomea-Stefanówka.

Generalversammlung. **111**, 2382.
Kollaudierung. **126**, 2646.

Deutschbrod-Saar.

Generalversammlung. **78**, 1795.

Dux-Bodenbach.

Generalversammlung. **51**, 1282.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.

Firmaprotokollierung. **3**, 124. **30**, 846. **141**, 3143.
Generalversammlung. **97**, 2131.

Fehring-Fürstenfeld.

Generalversammlung. **91**, 2020.

Friauler Eisenbahn.

Generalversammlung. **103**, 2235.

Fürstenfeld-Hartberg.

Generalversammlung. **91**, 2020.
Statuten. **83**, 1898.

Gailtalbahn.

Generalversammlung. **112**, 2399.

Gleisdorf-Weiz.

Generalversammlung. **120**, 2549.

Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs.

Firmaprotokollierung. **17**, 571. **30**, 846.
Generalversammlung. **109**, 2343.

Gurktalbahn.

Generalversammlung. **101**, 2208.

Hinter-Třeban—Lochowitz.

Kollaudierung. **33**, 895. **61**, 1461.

Janow-Jaworów.

Bauleiter. **15**, 513. **37**, 1006.
Bauvergebung. **9**, 379.
Betriebseröffnung. **129**, 2714.
Durchlässe. **127**, 2671.
Eisenkonstruktionen. **65**, 1520.
Geleisepläne. **74**, 1728.
Hochbauten und Wasserbeschaffungsanlagen. **53**, 1312. **79**, 1813
Mauerwerkspläne. **49**, 1247.
Oberbau. Typenpläne. **50**, 1265.
Pulsometeranlage. **110**, 2362.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **121**, 2559.
Unterbau. **30**, 845.
Wasserbeschaffungsanlage in Jaworów. **116**, 2462.

Jaworzno-Jaworzno Stadt.

Betriebskonsens. **121**, 2559.
Betriebseröffnung. **125**, 2627.

Jičin-Rovensko-Turnau.

Firmaprotokollierung. **141**, 3141.
Geleisepläne. **1**, 6.
Generalversammlung. **116**, 2463.
Nivellettenänderung. **21**, 665. **27**, 794.
Statuten. **96**, 2109.
Ueberfahrtsbrücke in km 0·6/7. **21**, 665.
Varianten. **27**, 794.
Waggonorückenwage. **23**, 703.

Kaadner Lokalbahnen.

Betriebskonsens. **27**, 794.
Durchlässe. **7**, 323.
Eisenkonstruktionen. **148**, 3544.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **90**, 2007. **101**, 2206.
Wasserstation in Willomitz. **61**, 1461.

Karawankenbahn.

Baukonsens. **17**, 569.
Bauvergebung. **92**, 2033. **99**, 2167. **110**, 2363.
Kraftübertragung von der Nordseite auf die Südseite des Wocheiner Tunnels. **29**, 823. **37**, 1006.
Politische Begehung. **13**, 469. **23**, 703. **36**, 976.
Wasseranlage in Bärengraben. **1**, 6. **9**, 379.

Karlsbad-Johanngeorgenstadt.

Firmaprotokollierung. **67**, 1569. **81**, 1867.
Generalversammlung. **87**, 1964.

Kimpolung-Dorna watra.

Betriebskonsens. **12**, 452.
Politische Begehung. **28**, 811. **40**, 1071.

Kolomeaer Lokalbahnen.

Generalversammlung. **119**, 2528.

Krakau-Kocmyrzów.

Firmaprotokollierung. **81**, 1867.
Generalversammlung. **101**, 2208.

Kremstalbahn.

Firmaprotokollierung. **67**, 1569.
Generalversammlnng. **45**, 1178.
Statutenänderung. **51**, 1277.

Lambach-Gmunden.

Umgestaltung auf Normalspur. **115**, 2447.

Lambach-Haag.

Firmaprotokollierung. **17**, 571. **52**, 1297.
Generalversammlung. **101**, 2209.

Lambach-Vorchdorf-Eggenberg.

Betriebskonsens. **108**, 2326.
Firmaprotokollierung. **141**, 3141.
Geleise-, Stationspläne und Hochbauten. **32**, 881.
Generalversammlung. **140**, 3096.
Hochbauten. **38**, 1030.
Kollaudierung. **135**, 2896.
Oberbau-Normalien. **52**, 1295.
Politische Begehung. **80**, 1840. **88**, 1974. **90**, 2007. **104**, 2250. **118**, 2504.
Statnten. **100**, 2189.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **98**, 2147.
Unterbau. **45**, 1177. **55**, 1384.
Wimsbachbrücke. **25**, 755.

Laun-Libochowitz.

Haltestelle Duban. **9**, 379.

Lemberg-Bełzec (Tomaszów).

Generalversammlung. **73**, 1700.

Lemberg-Czernowitz-Jassy.

Generalversammlung. **83**, 1900.

Lemberg-Kleparów-Jaworów.

Firmaprotokollierung. **17**, 571. **27**, 796. **33**, 896. **67**, 1570. **81**, 1868.
Generalversammlung. **27**, 796. **118**, 2505.
Statutenänderung. **38**, 1021.

Lemberg-Sambor.

Betriebseröffnung. **98**, 2147.
Eisenkonstruktionen. **23**, 702.
Hochbauten. **1**, 6.
Politische Begehung. **40**, 1071.

Lupków-Cisna.

Generalversammlung. **120**, 2549.

Mährisch-Budwitz—Jamnitz.

Generalversammlung. **66**, 1537.

Marienbad-Karlsbad.

Generalversammlung. **76**, 1764.

Mauthausen-Grein.

Firmaprotokollierung. **67**, 1569.
Generalversammlung. **103**, 2236.

Mühlkreisbahn.

Firmaprotokollierung. **52**, 1298.
Generalversammlung. **63**, 1490.
Statuten. **33**, 894.

Murtalbahn.

Firmaprotokollierung. **67**, 1570.
Generalversammlung. **27**, 796. **103**, 2235.
Statutenänderung. **26**, 777.

Netolitzer Lokalbahn.

Firmaprotokollierung. **52**, 1298.
Generalversammlung. **118**, 2506.

Neue Bukowinaer Lokalbahnen.

Generalversammlung. **78**, 1795.

Neuhaus-Neubistritz.

Generalversammlung. **67**, 1570.
Viehbeförderung. **73**, 1699.

Nixdorf-Rumburg.

Betriebskonsens. **12**, 452.
Ueberfahrtsbrücke in Rumburg. **49**, 1247.

Ostgalizische Lokalbahnen.

Firmaprotokollierung. **30**, 846. **52**, 1298. **113**, 2416. **141**, 3144.
Generalversammlung. **101**, 2208.
Statutenänderung. **75**, 1747.

Petersdorf-Grünthal.

Benützungskonsens. **8**, 360.
Kollaudierung. **80**, 1840.

Petersdorf-Ullersdorf-Winkelsdorf.

Bauinangriffnahme. **99**, 2167.
Mauerwerksanlagen. **145**, 3292.

Piła-Jaworzno.

Brückenkonstrnktion. **43**, 1123.
Eisenkonstruktion. **80**, 1839.
Firmaprotokollierung. **81**, 1868.
Generalversammlung. **106**, 2293.
Geleisepläne. **36**, 977.
Niveaukreuzungen. **74**, 1728.
Pupillarsicherheit des Prioritätsanlehens. **68**, 1577.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **86**, 1950.
Wasserbeschaffungsanlage in Jaworzno. **57**, 1403.

Pinzgauer-Lokalbahn.

Firmaprotokollierung. **81**, 1867.
Generalversammlung. **85**, 1937.

Plan-Tachau.

Generalversammlung. **108**, 2327.

Potscherad-Wurzmes.

Generalversammlung. **117**, 2480.

Prag-Dux.

Generalversammlung. **118**, 2506.

Przeworsk-Bachórz (Dynow).

Baukonsens. **17**, 569.
Bauvollendungsfrist. **40**, 1069.
Brückenprojekte. **26**, 779. **125**, 2627.
Geleisepläne. **79**, 1813.
Hauskanäle bei Aufnahmsgebäuden. **8**, 360.
Heizhäuser. **110**, 2362.
Hochbauten. **104**, 2250.
Mleczkaflussbrücke. **62**, 1476.
Politische Begehung. **23**, 703. **36**, 976. **80**, 1840. **86**, 1950.
Varianten. **21**, 664. **97**, 2131. **101**, 2206. **116**, 2462. **142**, 3180.
Wohngebäude in Bachórz. **13**, 469.

Pyhrnbahn.

Bauvergebung. **74**, 1728.
Blockwächterhaus in Ardning. **3**, 122.
Bosrucktunnel. **21**, 665.
Politische Begehung. **23**, 703.

Rakonitz-Laun.

Aktiengesellschaft. **150**, 3630.

Reichenberg-Gablonz-Tannwald.

Firmaprotokollierung. **3**, 124.
Generalversammlung. **115**, 2448.

Schlackenwerth-Joachimsthal.

Firmaprotokollierung. **52**, 1298.
Generalversammlung. **107**, 2315.

Schönwehr-Elbogen.

Firmaprotokollierung. **113**, 2415.
Generalversammlung. **78**, 1795.

Schwarzenau-Zwettl.

Firmaprotokollierung. **113**, 2415.
Generalversammlung **75**, 1752.

Schweissing-Haid.

Politische Begehung. **37**, 1006. **40**, 1071.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **102**, 2222.

Skawce-Trzebinia-Siersza wodna.

Politische Begehung. **95**, 2101. **96**, 2116. **136**, 2912.

Spalato-Sinj.

Bahneröffnung. **105**, 2264.
Drehscheiben in Spalato. **8**, 360.
Wasserbeschaffungsanlagen. **1**, 6.

Starkenbach-Rochlitz.

Aktiengesellschaft. **150**, 3630.
Firmaprotokollierung. **113**, 2415.
Generalversammlung. **115**, 2448.

Strakonitz-Winterberg.

Generalversammlung. **87**, 1964.

Světla-Ledeč-Kácow.

Betriebskonsens. **150**, 3633.
Brückenkonstruktionen. **11**, 428. **40** 1071. **42**, 1104.
Personenhaltestelle Ober-Ledeč. **35**, 947.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **91**, 2018.
Wasserstation Ledeč. **21**, 665.

Tabor-Bechyn.

Technisch-polizeiliche Prüfung. **65**, 1520.
Transportvorschriften.
— Bedingungsweise zum Transporte zugelassene Gegenstände. **58**, 1417.
— Spiritusbeförderung. **58**, 1418.
Verkehrsstellen. Situationspläne. **4**, 153.

Tannwald-Grünthal.

Ufermauer des Dessebaches. **4**, 133. **5**, 213. **61**, 1461.
Hochbauprojekte. **135**, 2896.

Tauernbahn.

Politische Begehung. **8**, 360.
Tauerntunnel. **23**, 703. **29**, 824.

Tirschnitz-Wildstein-Schönbach.

Firmaprotokollierung. **17**, 571.
Generalversammlung. **24**, 728.

Triest-Parenzo.

Firmaprotokollierung. **52**, 1293

Trzebinia-Skawce.

Kollaudierung. **20**, 645. **23**, 703.

Unterdrauburg-Wöllan.

Firmaprotokollierung. **67**, 1569. **81**, 1867. **113**, 2415.
Statutenänderung. **63**, 1485.

Unterkrainer Bahnen.

Firmaprotokollierung. **30**, 846. **113**, 2415.
Generalversammlung. **85**, 1937.

Valsuganabahn.

Generalversammlung. **86**, 1952.

Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings.

Bauvollendungsfrist. **37**, 997.
Stirnverladerampe in Waidhofen a. d. Thaya. **34**, 929.
Wasserstationsbrunnen in Waldkirchen. **13**, 469.

Welser Lokalbahnen.

Generalversammlung. **101**, 2209.

Wiener Stadtbahn.

Zeitkarten. **4**, 154.

Wippachtalbahn.

Firmaprotokollierung. **81**, 1867.

Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

Generalversammlung. **107**, 2315.

Wocheinerbahn.

Bauvergebung. **57**, 1403.

Wodnan-Moldauthein.

Generalversammlung. **116**, 2463.

Wodnan-Prachatitz.

Generalversammlung. **106**, 2293.

Wolframs-Teltsch.

Generalversammlung. **69**, 1599.

Wotic-Selčan.

Generalversammlung. **17**, 570. **108**, 2328.

Ybbstalbahn.

Firmaprotokollierung. **52**, 1297. **67**, 1569. **113**, 2415.
Generalversammlung. **103**, 2235.
Statutenänderung. **62**, 1473. **71**, 1637.

Zeltweg-Wolfsberg.

Firmaprotokollierung. **67**, 1569. **81**, 1867. **113**, 2415.
Generalversammlung. **69**, 1599.
Statutenänderung. **63**, 1485.

Zwittau-Polička.

Generalversammlung. **78** 1796.

II. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

Ausgabenpräliminare. **53**, 1313.
Bahnhof Szeged. **6**, 283.
Bremsvorrichtung. **128**, 2689.

Eisenbahnen:

— Balaton—György. **73**, 1699.
— Budapest—Lajosmizse. **27**, 794.
— Hodmezö—Vasarhely—Mako—Nagy-Szt. Miklos. **52**, 1297. **54**, 1334.
— Felsö—Eör—Tarcas—Felsö—Lövö. **41**, 1090.
— Halas—Bacsalmas—Rigyicza. **131**, 2756.
— Kecskemet—Tisza-Ugh. **27**, 794.
— Komorn—Neuhäusel. **55**, 1350.
— Ruma—Klenak—Saveufer. **10**, 314.

Fahrbetriebsmittel. **10**, 412. **24**, 727. **51**, 1281. **55**, 1350. **64**, 1506. **75**, 1750. **82**, 1880. **85**, 1935. **100**, 2190. **110**, 2363. **124**, 2611.
Fahrkartenbureau in Budapest. **48**, 1237.
Fahrkartenangelegenheiten. **77**, 1783.
Fahrordnungsangelegenheiten. **5**, 214.
Fahrscheinhefte. **65**, 1521.
Fahrtunterbrechungen. **1**, 6.
Gebühren im Güterverkehre. **5**, 214.
Gütertarif. **15**, 514.
Investitionen. **48**, 1237.
Ladegebühren. **15**, 514.
Lebensmitteltransporte. **77**, 1783.
Lokomotivbeschaffung. **10**, 412.
Personentarif. **1**, 7.
Reisegepäck. Abholen aus Wohnungen etc. **1**, 7.
— Tarif. **1**, 7.
— Abfertigung. **48**, 1237.
Schlaf-, Restaurations- und Büfettwagen. **54**, 1334.
Stationserweiterungen. **48**, 1237.
Stationsnamen. **68**, 1582. **93**, 2053. **136**, 2912. **146**, 3422.
Stationsverzeichnis. **82**, 1880.
Trajektverkehr zwischen Gombos und Erdöd. **9**, 379. **13**, 469.
Verladebahnhof Korhánköz. **65**, 1521.
Viehverladestationen. **9**, 379.
Wagenplachen. **77**, 1783.

c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österreichischem Gebiete.

I. Oesterreichische und gemeinsame österreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Firmaprotokollierung. **67**, 1570.
Fortsetzungslinie Kleischer Malzfabrik—Pokau. **31**, 862.
Generalversammlung. **123**, 2596.
Hauptbahnhof Reichenberg. **114**, 2426.

Böhmische Commercialbahnen.

Firmaprotokollierung. **81**, 1867.
Generalversammlung. **122**, 2576.

Böhm-Leipa—Steinschönau.

Remisen in Böhm.-Leipa. **50**, 1265. **62**, 1476.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **91**, 2018.
Wasserbeschaffungsanlage in Steinschönau. **46**, 1204. **70**, 1623.
— in Wolfersdorf und Ullrichsthal. **51**, 1279.
— in Böhm.-Leipa. **71**, 1642.

Böhmische Nordbahn.

Generalversammlung. **43**, 1124. **122**, 2576.
Haltestelle Ober-Preschkau. **106**, 2292.
Rollfuhrdienst in Jungbunzlau. **91**, 2020.
Station Parchen-Obersteinschönau. **114**, 2426.

Bozen-Meran.

Firmaprotokollierung. **3**, 123.
Generalversammlung. **109**, 2344.
Rollfuhrdienst in Lana-Burgstall. **101**, 2206.
Statuten. **23**, 702.

Brandeis a. d. Elbe—Neratovic.

Firmaprotokollierung. **141**, 3142.
Generalversammlung. **51**, 1282.

Buschtěhrader Eisenbahn.

Firmaprotokollierung. **67**, 1570. **81**, 1867.
Generalversammlung. **66**, 1538.
Haltestelle Teschnitz. **3**, 123. **48**, 1237.
Stationsnamen. **36**, 977.

Dampftramway vorm. Krauss & Comp.

Firmaprotokollierung. **81**, 1867.
Generalversammlung. **66**, 1538.
Stationsnamenänderung. **148**, 3544.
Statutenänderung. **64**, 1505.

Deutschbrod-Humpoletz.

Generalversammlung. **89**, 1990.

Friedländer Bezirksbahnen.

Aktiengesellschaft. **82**, 1898.
Ergänzungsbauten in Heinersdorf. **103**, 2234.
Mauerwerks- und Eisenkonstruktionen. **48**, 1237.

Rutschung in Hermsdorf. **52**, 1295.
Stationsnamen. **57**, 1403.
Variantenprojekte. **146**, 3421.

Gänserndorf-Gaunersdorf.

Aktiengesellschaft. **76**, 1761.
Aufnahmsgebäude. **88**, 1974. **106**, 2292. **143**, 3243.
Baukonsens. **42**, 1103. **150**, 3633.
Betriebskonsens. **106**, 2292. **142**, 3180.
Brückenobjekt in km 7·7/8. **3**, 122.
Brückenobjekt in km 8·3/4. **91**, 2020.
Durchlässe. **8**, 360. **9**, 379.
Eisenkonstruktionen. **25**, 755.
Feuersichere Herstellungen. **3**, 122. **14**, 489.
Haltestelle Kollnbrunn. **45**, 1177.
Wasserwerkspläne. **4**, 153.
Oberbaumaterialien. **47**, 1218.
Objekte mit Geländern. **64**, 1506.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **101**, 2206.
Uebergangssteg in Gänserndorf. **7**, 323.

Graz-Köflach.

Firmaprotokollierung. **3**, 123. **30**, 846.
Generalversammlung. **120**, 2648.

Rohitscher Lokalbahn.

Aktiengesellschaft. **39**, 1046.
Bauvergebung. **15**, 513.
Brückenwage. **94**, 2088.
Durchlässe. **68**, 1582.
Eisenkonstruktion. **92**, 2033.
Feuersichere Herstellungen. **127**, 2671. **128**, 2688.
Firmaprotokollierung. **67**, 1568.
Generalversammlung. **59**, 1436.
Hochbauten. **136**, 2912.
Oberbaumaterial. **51**, 1279.
Politische Begehung. **30**, 844. **61**, 1461.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **146**, 3421.
Unterbaunormalien. **65**, 1521.
Varianten. **46**, 1204. **90**, 2007.
Wasserversorgung für Grobelno. **140**, 3095.

Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Generalversammlung. **113**, 2416.

Innsbruck-Hall in Tirol.

Generalversammlung. **38**, 1033.

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn.

Generalversammlung. **49**, 1248.
Lokomotivremise in Berg Isel. **7**, 323. **27**, 794.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Abfertigungsbefugnisse von Schwansdorf. **147**, 3470.
Abfertigungsstelle Chrzanów. **13**, 469.
Azetylengasanstalt in Hradisch. **9**, 379.
— nächst Trzebinia. **22**, 684.
— in Bielitz. **50**, 1265.
Durchlässe. **1**, 6. **32**, 881.
Expresszug Petersburg-Wien-Nizza-Cannes. **43**, 1123. **128**, 2688.
Fahrgeschwindigkeit. **65**, 1521.
Geleiseerweiterung in Hallein. **128**, 2688.
Generalversammlung. **118**, 2506.
Haltestelle Chrzanow. **3**, 123.
— Pfiluk. **3**, 123.
— Rabensburg. **63**, 1487.
Inundationsbrücke an der Iglawa. **41**, 1090.
Kanalanlage für Teschen. **6**, 282.
Magazin in Dürnkrut. **55**, 1350.
Mostienbach-Regulierung. **13**, 469.
Petroleummagazin am Nordbahnhofe in Wien. **40**, 1071.
Rollfuhrdienst. **81**, 1859.
Stationserweiterungen. **62**, 1476. **74**, 1728. **85**, 1935.
Wasserleitung in Zauchtl. **25**, 755.
— Klein-Kuntschitz. **30**, 845.
— der Stadt Bielitz. **38**, 1030.
Wegübersetzung in Dzieditz. **16**, 536.
— Göding. 41, 1090.
Weichentürme in Olmütz. **128**, 2688.
Zugsmeldeposten. **78**, 1793. **81**, 1859. **110**, 2362. **118**, 2504. **121**, 2559. **123**, 2595. **142**, 3179.

Kaschau-Oderberg.

Automobilverkehr. **77**, 1783. **90**, 2008.
Firmaprotokollierung. **67**, 1570.
Haltestelle Mosty. **6**, 283. **7**, 323.

Königshof-Beraun-Koněprus.

Durchlässe. **68**, 1581.
Firmaprotokollierung. **52**, 1298.
Technisch-polizeiliche Prüfung der Flügelbahn cisarsky lom. **134**, 2856.

Korneuburg-Ernstbrunn.

Baubewilligung. **91**, 2018.
Bauvergebung. **105**, 2262.
Geleisepläne. **125**, 2627. **142**, 3179.
Hochbauten. **136**, 2912.
Oberbau. **111**, 2381.
Politische Begehung. **72**, 1676. **102**, 2223. **110**, 2362.
Unterbau. **108**, 2326.
Varianten. **149**, 3538.

Kühnsdorf-Eisenkappel.

Firmaprotokollierung. **17**, 571. **52**, 1297.

Laibach-Oberlaibach.

Generalversammlung. **69**, 1599.

Leoben-Vordernberg.

Generalversammlung. **78**, 1796.

Mährisch-schlesische Lokalbahn-Gesellschaft.

Aktiengesellschaft. **100**, 2190.
Firmaprotokollierung. **141**, 3143.
Generalversammlung. **140**, 3096.

Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass).

Baukonsens. **20**, 645.
Betriebseinstellung. **133**, 2817.
Hochbauten. **32**, 881.
Lokomotivremise und Güterschuppen in Kaltern. **125**, 2628.
Objekte. **61**, 1461.
Stationserweiterung in Kaltern. **92**, 2033.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **101**, 2206.
Tunnelprofil. **118**, 2504.
Varianten. **23**, 702.
Viadukt. **27**, 794. **45**, 1177.

Mori-Arco-Riva.

Generalversammlung. **135**, 2896.

Neumarkt-Suchahora.

Brücke über den Dunajec. **13**, 469.
Geleisepläne. **40**, 1071.
Hochbaupläne. **27**, 794.

Neutitscheiner Lokalbahn.

Betriebsleiter. **36**, 978. **76**, 1763.

Niederösterreichische Waldviertelbahn.

Eröffnung der Teilstrecke Steinbach—Gross-Gerungs der Linie Gmünd—Gross-Gerungs. **25**, 756. **28**, 809.
Firmaprotokollierung. **3**, 123. **52**, 1297. **141**, 3143.
Generalversammlung. **107**, 2315.
Rampen. **13**, 469.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **72**, 1676.

Nixdorf-Nieder-Einsiedel.

Hochbauanlagen. **65**, 1521.
Mauerwerkspläne. **63**, 1487.
Politische Begehung. **45**, 1177.
Reichsstrassenübersetzung in km 4·2/3. **91**, 2020.
Stationsanlagen. **47**, 1218.
Varianten. **49**, 1247. **68**, 1581.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Fahrgeschwindigkeit. **60**, 1448.
Güterumschlag in Laube. **8**, 360.
Konzessionsurkunde. Abänderung. **52**, 1293.

Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Firmaprotokollierung. **30**, 846.
Generalversammlung, **87**, 1963.
Haltestelle Simmering. **48**, 1237.
— Pardubitz. **49**, 1247.
— Nimburg-Zalabi. **111**, 2382.
Schlafwagenverkehr Wien—Karlsbad und Wien—Prag. **46**, 1204.

Ostrau-Friedlander-Eisenbahn.

Generalversammlung. **123**, 2597.

Otrokowitz-Zlin-Wisowitz.

Firmaprotokollierung. **81**, 1867.
Generalversammlung. **119**, 2528.

Pielachtalbahn.

Betriebsleiter. **23**, 703.
Firmaprotokollierung. **52**, 1297. **141**, 3143.
Generalversammlung. **91**, 2020.
Trassenrevision. **61**, 1461.
Trassenverlegung. **74**, 1725.

Polnisch-Ostrau-Hruschau.

Anschluss an die Station Hruschau. **43**, 1123.
Baubewilligung. **37**, 1006.
Baukonsens. **27**, 793.
Flussbettverengung der Ostrawitza durch den Bahnbau. **136**, 2912.
Geleiseherstellung. **126**, 2646.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **134**, 2856.
Varianten. **86**, 1950.

Polnisch-Ostrau—Karwin.

Politische Begehung. **103**, 2234.

Radkersburg-Luttenberg.

Generalversammlung. **115**, 2448.

Saitz-Czeicz-Göding.

Generalversammlung. **103**, 2235.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Firmaprotokollierung. **67**, 1570.
Generalversammlung. **101**, 2208.
Statutenänderung. **49**, 1247.

Salzkammergut-Lokalbahn.

Generalversammlung. **66**, 1537.

Stammersdorf-Auersthal.

Aktiengesellschaft. **76**, 1761.
Betriebseröffnung. **47**, 1219.
Firmaprotokollierung. **141**, 3141.
Generalversammlung. **91**, 2020.
Objekte. **92**, 2033.
Parallelweg. **29**, 823. **63**, 1487.
Perronträger in Obersdorf-Pillichsdorf. **8**, 539.
Rampe in km 7·2/3. **47**, 1218.
Tecbnisch-polizeilicbe Prüfung. **45**, 1177. **90**, 2007.

Steyrtalbahn.

Generalversammlung. **79**, 1815.

Stramberg-Wernsdorf.

Betriebsübernabme durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **4**, 153.
Generalversammlung. **109**, 2342.

Stubaitalbahn.

Aktiengesellschaft. **107**, 2305.
Baukonsens. **150**, 3633.
Firmaprotokollierung. **141**, 3142.
Generalversammlung. **145**, 3292.
Unterbau. **129**, 2713.
Varianten. **71**, 1641.

Südbahn.

Abfertigungsbefugnisse. **81**, 1859.
Eilgutdienst für Wagenladungen in Matzleinsdorf. **60**, 1448.
— in mehreren Haltestellen. **66**, 1537.
Firmaprotokollierung. **3**, 124.
Generalversammlung. **113**, 2416.
Haltestellen. **55**, 1384. **140**, 3095.
Motorwagenbetrieb. **112**, 2399.
Prioritäten. Uebereinkommen über Tilgungsmodalitäten. **128**, 2689.
Rollfuhrdienst in Wien-Südbahnhof und Wien-Meidling. **5**, 213.
— St. Michele. **17**, 570.
— Görz. **46**, 1204.
Schlafwagenverkehr Wien—Ala. **53**, 1313. **107**, 2307.
Stationsnamen. **65**, 1521. **79**, 1813. **87**, 1961.
Statuten. **1**, 3.

Swolenoves-Smečna.

Firmaprotokollierung. **81**, 1867.
Generalversammlung. **108**, 2327.

Ueberetscherbahn.

Firmaprotokollierung. **52**, 1298.
Generalversammlung. **120**, 2547.
Sicherung des Verkehres. **115**, 2445.
Statutenänderung. **68**, 1578.

Vinschgaubahn.

Aktiengesellschaft. **59**, 1433.
Firmaprotokollierung. **81**, 1866.
Generalversammlung. **75**, 1752.

Wien-Aspang.

Generalversammlung. **107**, 2315.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustadt.

Generalversammlung. **49**, 1248.

Wiener Lokalbahnen.

Betriebsleiter. **33**, 896.
Generalversammlung. **58**, 1422.
Firmaprotokollierung. **3**, 124. **17**, 571.

Zillertalbahn.

Firmaprotokollierung. **113**, 2416. **141**, 3143.
Generalversammlung. **58**, 1423.
Umladeperron und Kohlenschupfen in Jenbach. **128**, 2686.
Wagenremise in Jenbach. **99**, 2167. **145**, 3292.

Bergbahnen.

Achenseebahn.

Firmaprotokollierung. **52**, 1298.
Generalversammlung. **63**, 1490.

Gaisbergbahn.

Firmaprotokollierung. **113**, 2415.
Generalversammlung. **113**, 2416.

Kahlenbergbahn.

Betriebsdirektor-Stellvertreter. **147**, 3470.
Firmaprotokollierung. **30**, 846. **67**, 1569.
Generalversammlung. **87**, 1964.

Schneebergbahn.

Firmaprotokollierung. **81**, 1867.
Generalversammlung. **109**, 2344.

Schlossbergbahn in Graz.

Generalversammlung. **113**, 2418.

Elektrische Bahnen.

Aussig.

Benützungskonsens. **91**, 2018.
Betriebseröffnung. **45**, 1177.

Bielitz-Biala.

Generalversammlung. **53**, 1315.

Brünn.

Betriebseröffnung. **84**, 1915. **128**, 2688. **151**, 3695.
Generalversammlung. **108**, 2328.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **68**, 1581. **111**, 2381. **138**, 2977.

Brüx.

Betriebsleiter. **133**, 2817.
Generalversammlung. **108**, 2327.

Brüx-Johnsdorf.

Politische Begehung. **30**, 845. **50**, 1265.

Czernowitz.

Betriebsleiter. **68**, 1582.
Generalversammlung. **120**, 2548.

Dornbirn-Lustenau.

Betriebsleiter. **36**, 978.
Eröffnung. **5**, 213.
Generalversammlung. **151**, 3696.
Statuten. **85**, 1949.
Varianten. **13**, 469.

Gablonz.

Baukonsens. **150**, 3633.
Eröffnung. **10**, 411.
Generalversammlung. **118**, 2506.
Linienverlängerungen. **63**, 1487. **136**, 2912.
Politische Begehung. **69**, 1597. **110**, 2362.

Graz.

Baukonsens. **7**, 323.
Direktor- und -Stellvertreter-Bestellung. **145**, 3293.
Firmaprotokollierung. **141**, 3143.
Generalversammlung **120**, 2548.

Graz-Andritz.

Schöckelbachbrücke. **62**, 1476.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **40**, 1071.

Graz—Maria-Trost.

Generalversammlung. **113**, 2416.

Krakau.

Betriebsleiter. **4**, 153.
Betriebskonsens. **48**, 1237.

Firmaprotokollierung. **33**, 896. **141**, 3144.
Generalversammlung. **11**, 436. **58**, 1422.

Laibach.

Bau- und Betriebsvertrag. **43**, 1122.

Linz-Kleinmünchen-Ebelsberg.

Benützungskonsens. **3**, 122. **37**, 1006.
Betriebseröffnung. **23**, 703.
Füchselbachbrücke. **91**, 2020.

Linz-Urfahr.

Generalversammlung. **118**, 2505.

Neue Wiener Tramway.

Betriebsleiter. **21**, 665.

Oderberg Bahnhof-Oderberg Stadt.

Kollaudierung. **126**, 2646. **131**, 2756.

Pola.

Baubewilligung. **96**, 2116. **129**, 2713.
Oberbaupläne. **151**, 3695.
Werkstätten und Remisen. **92**, 2033.

Prag.

Betriebskonsens. **23**, 702. **103**, 2234. **149**, 3584.
Verbindungsgeleise. **117**, 2478. **129**, 2713. **139**, 3055.

Prag-Lieben-Wysočan.

Firmaprotokollierung. **141**, 3143.
Generalversammlung. **120**, 2548.

Reichenberg.

Generalversammlung. **116**, 2463.
Politische Begehung. **129**, 2712. **140**, 3095.

Teplitz.

Firmaprotokollierung. **81**, 1868.
Generalversammlung. **58**, 1423.
Statutenänderung. **53**, 1309.

Tetschen-Bensen.

Politische Begehung. **104**, 2250.

Trient-Malé (Nonstalbahn).

Varianten. **69**, 1597.

Triest.

Firmaprotokollierung. **113**, 2415.
Generalversammlung. **6**, 285. **112**, 2399. **120**, 2549.
Betriebsleiter. **72**, 1676.

Triest-Scorcola-Opčina.

Betriebskonsens. **21**, 664.

Wien.

Baukonsens. **1**, 3. **8**, 359. **11**, 427. **14**, 488. **14**, 489. **17**, 569. **20**, 645. **40**, 1071. **82**, 1880. **131**, 2755. **149**, 3583. **150**, 3632. **151**, 3695.
Benützungskonsens. **3**, 121. **6**, 282. **8**, 359. **9**, 379. **36**, 976. **43**, 1122.
Betriebsleiter. **39**, 1054. **99**, 2167.
Eröffnung neuer Linien. **3**, 122. **8**, 360. **9**, 379. **10**, 411. **13**, 468. **34**, 929. **41**, 1090. **63**, 1487. **68**, 1582. **74**, 1729. **79**, 1813. **80**, 1840. **95**, 2101. **95**, 2102. **96**, 2116. **110**, 2363. **117**, 2478. **145**, 3292. **151**, 3696.
Geleiseanlagen am Betriebsbahnhofe Grinzing. **65**, 1520. **104**, 2250.
Geleiseverbindung mit Wiener Lokalbahnen. **139**, 3055.
Geleisekreuzung mit der Donauländebahn. **123**. 2594.
Politische Begehung. **18**, 587. **31**, 862. **33**, 895. **36**, 976. **39**, 1054. **56**, 1383. **62**, 1475. **65**, 1520. **68**, 1581. **69**, 1597. **75**, 1749. **88**, 2974. **91**, 2018. **94**, 2088. **124**, 2610. **128**, 2688. **131**, 2755.
Technisch-polizeiliche Prüfung. **3**, 123. **27**, 793. **32**, 880. **66**, 1536. **68**, 1581. **72**, 1676. **78**, 1793. **90**, 2007. **91**, 2018. **99**, 2167. **102**, 2222. **112**, 2399. **116**, 2462. **121**, 2559. **125**, 2627. **138**, 2977. **144**, 3263. **145**, 3292. **150**, 3632.
Verwaltungsgebäude am Fuchsenfeld-Meidling. **39**, 1054.

II. Ungarische Eisenbahnen.

Barcs-Pakracz. **83**, 1900.
Békés-Csaba—Vésztö. **109**, 2342.
Budapester Stadtbahn. **52**, 1297. **79**, 1814. **87**, 1961.
Budapester Strassenbahnen. **5**, 214. **16**, 539. **57**, 1403.
Dunakesz-Alag. **44**, 1152.
Göllnitztalbahn. **68**, 1582.
Kaba-Nádadvár. **68**, 1582.
Marmaroser Salzbahnen. **74**, 1730.
Tapolcza-Keszthely. **73**, 1699.
Töke-Varanno. **73**, 1699.
Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. **83**, 1899. **146**, 3421.

VII. Diverses.

Allgemeines.

Betriebslängen der Vereinsbahnen. **16**, 541.
Betriebskrankenkassen der österreichischen Privatbahnen. **1**, 3.
Branntwein zum Motorenbetrieb. Abgabenfreie Verwendung. **144**, 3264.
Briefpostsendungen nach Ostasien über Sibirien. **122**, 2576.
Durchgangsverkehr Paris—Berlin—Moskau—Peking. **136**, 2913.
Eisenbahnfachunterricht an der Handelsakademie in Linz. **20**, 646.
Eisenbahnministerium. Diensteinteilung. **127**, 2672.
— Eisenbahnarchiv. **128**, 2689.
— Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen. **129**, 2715.

Enteignungsverfahren in Eisenbahn-Angelegenheiten. Verzeichnis der Sachverständigen:

Oberlandesgericht Lemberg. **12**, 455. **37**, 1008.
— Zara. **17**, 572.
— Krakau. **23**, 704.
— Triest. **25**, 758.
— Graz. **37**, 1008.
— Wien. **76**, 1764.
Giroverkehr der Oesterr.-ungar. Bank. Beitritt der Staatsbahn-Direktionen. **52**, 1297.

Industrie- und Landwirtschaftsrat. **9**, 381. **14**, 485. **150**, 3636.
Kongress des internationalen Strassenbahn- und Kleinbahnvereines. **97**, 2131.
Krankenkassen der Privatbahnen. Ergebnisse. **150**, 3630.
Lehrkurs zur Ausbildung von ungarischen Eisenbahnbeamten. **101**, 2207.
Motorwagen auf Lokalbahnen. **33**, 896.
Postnachnahmen im Eisenbahnverkehre. **27**, 795.
Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. **12**, 455. **13**, 470. **17**, 572. **21**, 728. **33**, 896. **39**, 1056. **41**, 1092. **53**, 1315. **146**, 3422.
Wohlfahrtseinrichtungen. **105**, 2265.

Personalien.

Exzellenz Wittek Ritter v., Heinrich, J.Dr. **108**, 2328.

Adamovits Theodor. **116**, 2464.
Amberg Rudolf v. **58**, 1424. **83**, 1900. **138**, 2978.
Attems Graf, Viktor. **106**, 2293.
Axmann Rudolf. **151**, 3696.
Bachnicki Stefan, J.Dr. **83**, 1900.
Banhans Freiherr v., Karl, J.Dr. **150**, 3636.
Baravalle Edler v. Brackenburg, Hermann. **125**, 2628.
Baron Robert. **125**, 2628.
Bartl Johann. **53**, 1317.
Bartl Rudolf. **127**, 2672.
Bartmanski Edmund. **53**, 1317.
Bazika Eduard. **141**, 3144.
Becher Ernst. **5**, 214.
Bechmann Edmund, J.Dr. **80**, 1840.
Bees-Chrostin Freiherr v., Josef. **28**, 812. **46**, 1206.
Berg Johann. **47**, 1222.
Bergauer Johann. **25**, 758.
Blaha Ernst. **141**, 3144.
Boehm Hugo, J.Dr. **69**, 1600.
Boess Hermann, J.Dr. **72**, 1676. **127**, 2672.
Borowiczka Freiherr v. Themau, Arthur. **58**, 1424.
Brandmayer Christian. **47**, 1222.
Breda Stefan. **98**, 2148.
Bredl Franz. **5**, 214.
Breisky Karl. **28**, 812.
Brěsciani Otto. **69**, 1600.
Britto Ritter v., Hugo, M.Dr. **148**, 3544.
Brüll Richard. **5**, 214. **98**, 2148.
Cadlolo Hans. **80**, 1840.
Camerlander Freiherr v., Rudolf. **26**, 780.
Casper Emil. **5**, 214.
Cramer Ritter v., Erich, J.Dr. **127**, 2672.
Danielec Michael. **53**, 1317.
Deinlein Alfred. **141**, 3144.
Deschka Franz, J.Dr. **140**, 3096.
Desoyer Viktor. **80**, 1840.
Dobrowolny Julius. **39**, 1056.
Donheimer Ritter v., Hereth Adolf, J.Dr. **151**, 3696.
Dückher Freiherr v., Karl, J.Dr. **36**, 978.
Ebner v. Ebenthal, Natalis. **5**, 214.
Eger Ritter v., Alexander, J.Dr. **5**, 214. **138**, 2978.
Eisank Friedrich. **5**, 214.
Enderes Ritter v., Bruno. **127**, 2672.
Engelsberg Siegmund, J.Dr. **151**, 3696.
Fiedler Johann. **47**, 1222.
Fischl Max. **83**, 1900.
Forster Ritter v., Zdenko, J.Dr. **149**, 3584.
Frank Josef. **98**, 2148.
Franke Ritter v. Hochwart, Bruno, J.Dr. **28**, 824.
Freisinger Josef. **132**, 2789.
Friedrich Rudolf. **53**, 1317.
Fritsch Otto. **142**, 3180.
Gassner Heinrich. **53**, 1317.
Gelinek Moriz. **5**, 214.
Geutebrück Albert, J.Dr. **103**, 2236.
Geyer Gustav. **120**, 2549.
Giongo Elias. **5**, 214.
Glaser Karl. **5**, 214.
Glessig Marius, J.Dr. **80**, 1840. **106**, 2293.
Goll Franz. **29**, 824.
Gölsdorf Karl. **127**, 2672.
Gormasz Josef Leo, J.Dr. **94**, 2088.
Graf Heinrich. **39**, 1056.
Grassl Eduard. **151**, 3696.
Grimme Hermenegild. **5**, 214.
Grobois Edler v. Brückenau, Theodor. **58**, 1424.
Grund Otto. **151**, 3696.
Gubrynowiez Ladislaus. **93**, 1900.
Gutkowski Stanislaus. **116**, 2464.
Hanke Philipp. **127**, 2672.
Hartinger Robert. **83**, 1900.
Heidenreich Anton. **47**, 1222.
Heinbold Richard. **5**, 214.
Herrdegen Karl, J.Dr. **138**, 2978.
Herzog Ferdinand. **53**, 1317.
Hirt Alexander. **80**, 1840.
Hirt Heinrich. **46**, 1206. **127**, 2672.
Hnidey Viktor, J.Dr. **13**, 470.
Hofmann Alois. **36**, 978.
Hofmann v. Aspernburg, Moriz. **29**, 824.
Holzinger Anton. **29**. 824.
Horak Franz, J.Dr. **47**, 1222. **77**, 1783.
Horcziczka August. **98**, 2148.
Horhahn Franz. **5**, 214.
Horoszkiewicz Josef. **98**, 2148. **138**, 2978.
Hruška Josef, J.Dr. **12**, 455.
Hübl Johann. **141**, 3144.
Hula Wenzel. **14**, 490.
Hulles Hermann. **98**, 2148.
Huszak Johann. **5**, 214.
Ingenhaeff Freiherr v., Adolf. **53**, 1317.
Ivancich Nikolaus. **64**, 1508.
Janni Josef. **5**, 214.
Jeiteles Richard. **69**, 1599.
Kafka Theodor, J.Dr. **82**, 1880.
Kaiser Karl. **1**, 8.
Kienesperger Friedrich. **127**, 2672.
Kislinger Josef. **50**, 1266.
Koch Friedrich. **39**, 1056.
Kosinski v. Rawicz, Stanislaus. **66**, 1539.
Koutský Josef. **47**, 1222.
Kramer Viktor. **127**, 2672.
Krassny Ednard. **138**, 2918.
Kranss Josef. **47**, 1222.
Krauss Tullius. **36**, 978. **46**, 1206. **80**, 1840. **83**, 1900.
Kremser Johann. **98**, 2148.
Kreysa Franz. **127**, 2672.
Kříš Anton. **132**, 2789.
Kröpfe Richard. **141**, 3144.
Krupski Ignaz. **53**, 1317.
Kubin Franz. **50**, 1266.
Kühnelt Josef. **95**, 2103.
Kunz Johann. **31**, 863.
Kuranda Kamill. **150**, 3636.
Lacina Martin. **29**, 824.
Lamberger Alexander. **138**, 2978.
Lang Christian. **151**, 3696.
Linhart Hironymus. **47**, 1222.
Lobmeyr Oskar. **15**, 516.
Löhr Ritter v., August. **53**, 1317.
Maass Rudolf. **75**, 1752.
Madritsch Thomas. **98**, 2148.
Makarewicz Spiridion. **120**, 2549.
Marek Karl. **150**, 3636.
Maresch Franz. **47**, 1222.
Marquet Edler v., Richard, J.Dr. **58**, 1424.
Martin de Otto, J.Dr. **83**, 1900.
Martinolich Anton. **64**, 1508.
Mauthner Isidor. **83**, 1900.
Merlicek Eduard. **141**, 3144.
Michalowski Ritter v., Jaroslav. **39**, 1056.
Miliczek Ferdinand. **69**, 1600.
Moczydłowski v., Anton. **29**, 824.
Moraw Ferdinand. **98**, 2148.
Müller Adolf. **64**, 1508.
Müller Otto, J.Dr. **144**, 3265.
Nachbaur Michael. **138**, 2978.
Nessler Julius. **98**, 2148.
Obentraut Ritter v., Max, J.Dr. **83**, 1900.
Obitsch Eduard. **5**, 214.
Odzieizynski Anton. **53**, 1317.
Oelwein Arthur. **25**, 758.
Otta Ladislaus. **80**, 1840.
Ozog Kasimir, J.Dr. **120**, 2549.
Paranbeck Johann, J.Dr. **50**, 1266.
Pastor Moriz. **39**, 1056.
Pawluszkiewicz August, J.Dr. **83**, 1900.
Peichel Ritter v., Josef. **5**, 214.
Peratoner Ferdinand. **39**, 824.
Perner Franz. **28**, 812. **39**, 1056.
Piasecki Ritter v., Felix. **25**, 758.
Piber Rudolf. **98**, 2148.
Pichler Ritter v., Max. **58**, 1424.
Pichler Ferdinand. **132**, 2789.
Planker-Klaps Ritter v., Emil. **5**, 214.
Posch Ludwig. **25**, 758.
Post Adolf. **58**, 1424.
Prini Johann, J.Dr. **15**, 516.
Prochazka Josef. **47**, 1222.
Prossy Eustach. **98**, 2148.
Przychocki Freiherr v., Stanisl. **151**, 3693.
Puchta Max. **138**, 2978.
Pusswald Freiherr v., Oskar. **7**, 324.
Radivo Franz. **64**, 1508.
Reinhardt Ritter v., Heinrich. **80**, 1840.
Reinhart Josef. **98**, 2148.
Ressig Alfred. **7**, 324. **90**, 2008. **151**, 3696.
Rille Ferdinand. **98**, 2148.
Rischner Josef, J.Dr. **64**, 1508.
Ritter Rudolf. **53**, 1317.
Rodler Wilhelm. **28**, 812.
Roessler Ritter v., Marius, J.Dr. **23**, 704.
Robaczek Ignaz. **151**, 3696.
Röll Viktor, Dr. **69**, 1600.
Rosner Karl. **58**, 1424.
Roubik Wenzel. **141**, 3144.
Ruef Max, J.Dr. **83**, 1900.
Ruff Ritter v., August. **142**, 3180.
Runge Ottomar. **5**, 214.
Rybicki Ritter v., Stanislaus. **39**, 1056.
Rziha Josef. **72**, 1676.
Šafařik Wenzel. **36**, 978.
Sarnthein Graf, Otto. **13**, 470.
Schaller Karl. **5**, 214.
Schenk Franz. **98**, 2148.
Schiller Eduard. **98**, 2148.
Schlesinger Heinrich, J.Dr. **13**, 470.
Schloss Karl. **98**, 2148.
Schneller Edler v. Mohrthal, Otto. **141**, 3144.
Schoen Ritter v. Perlashof, Josef, J.Dr. **26**, 780.
Schürer v. Waldheim, Friedrich. **52**, 1298.
Schuster Edler v. Bonnott, Rudolf, J.Dr. **23**, 704.
Schützenhofer Viktor. **17**, 572. **127**, 2672.
Schwarz Josef. **52**, 1298.
Sehn Ludwig. **98**, 2148.
Seinfeld Nathan, J.Dr. **120**, 2549.
Seligmann Friedrich. **4**, 155.
Siegmund Hans. **35**, 955.
Sikora Oskar. **5**, 214.
Skakal Wenzel. **97**, 2132.
Solecki Leo. **120**, 2549.
Söllner Karl. **39**, 1056.
Speil Ritter v. Ostheim, Albert, J.Dr. **142**, 3180.
Spiess Anton. **113**, 2418.
Spiller Johann. **47**, 1222.
Stefanovicz Jaroslav. **141**, 3144.
Steiner Salomon, M.Dr. **148**, 3544.
Stella Stefan. **138**, 2978.
Stibral Franz, J.Dr. **25**, 758.
Stibral Ritter v., Moriz, J.Dr. **26**, 780.
Stitzenberger Adolf. **36**, 978.
Stockhammer Gustav, J.Dr. **80**, 1840.
Stöckl Johann. **36**, 978.
Stolfa Heinrich. **5**, 214.
Střibrny Gottlieb. **97**, 2132.
Strigl Ritter v., Adolf. **83**, 1900. **106**, 2293. **151**, 3696.
Suhor Karl. **64**, 1508.
Svatoš Franz. **15**, 516. **140**, 3096.
Tokarski Peter. **116**, 2464.
Tunkler Ritter v. Treuinfeld, Alfred. **138**, 2978.
Turezky Josef, J.Dr. **127**, 2672.
Vida Eugen. **5**, 214.
Villavicencio de Josef. **26**, 780.
Wachauer Anton. **141**, 3144.
Waniek Viktor. **141**, 3144.
Wagenbauer Franz. **141**, 3144.
Wagner Karl. **69**, 1600.
Weinmeister Josef. **5**, 214.
Werner Siegfried, J.Dr. **60**, 1448.

Wilhelm Felix. **69**, 1600.
Winkler Ferdinand, J.Dr. **5**, 214.
Wissiak Michael. **47**, 1222.
Wojtuszynski Anton. **47**, 1222.
Wraschtil Wilhelm. **28**, 812.
Wurth Karl. **28**, 812.
Würth Viktor. **31**, 863.
Zambelli v., Alexander. **29**, 824.
Zimmermann Josef, J.Dr. **26**, 780.

Lagerhausangelegenheiten.

Lagerhaus in Innsbruck.

— Lagerstand. **9**, 383. **25**, 758. **38**, 1033. **42**, 1107. **53**, 1317, **66**, 1539. **91**, 2021. **103**, 2236. **116**, 2464. **133**, 2817. **146**, 3422.

Lagerhaus der Stadt Wien.

— Lagerstand. **9**, 384. **24**, 730. **38**, 1034. **42**, 1107. **53**, 1318. **66**, 1540. **76**, 1784. **89**, 1991. **104**, 2252. **116**, 2465. **129**, 2715. **144**, 3266.
— Rechnungsabschluss. **39**, 1056.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager in Wien II.

— Lagerstand. **9**, 383. **24**, 729. **37**, 1008. **38**, 1034. **42**, 1107. **43**, 1124. **53**, 1317. **69**, 1570. **77**, 1783. **89**, 1991. **104**, 2251. **116**, 2463. **144**, 3265.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Abfertigungsvorschriften. **18**, 589. **122**, 2576.
Eigentumsmerkmale der Güterwagen. **6**, 285.
Entschädigungsbeträge im Bereiche des Vereines. **38**, 1032.
Fahrscheinhefte. **61**, 1462. **107**, 2316. **113**, 2416.
Vereinsbahnstrecken-Verzeichnis. **6**, 285.
Vereinsbetriebsreglement. **69**, 1599.

Vereinsgüterwagenparkverzeichnis. **6**, 285. **18**, 589. **20**, 646. **53**, 1316. **66**, 1538. **74**, 1730. **88**, 1976. **107**, 2316. **137**, 2936.

Vereins-Kilometerzeiger. **6**, 285. **18**, 589. **20**, 646. **53**, 1316. **66**, 1538, **74**, 1730. **88**, 1976. **107**, 2316. **108**, 2328. **123**, 2597. **137**, 2936.
Vereinsreiseverkehr. **40**, 1072.
Vereinswagenübereinkommen. **18**, 589.
Verzeichnis gleichnamiger Eisenbahnstationen. **65**, 1522. **123**, 2597.

Zu- und Abrechnung neuer Vereinsbahnstrecken **2**, 76. **6**, 285. **13**, 470. **15**, 515. **18**, 589. **23**, 704. **39**, 1056 **41**, 1092. **44**, 1154. **61**, 1462. **65**, 1522. **66**, 1538. **74** 1730. **86**, 1952. **88**, 1976. **89**, 1991. **97**, 2132. **101**, 2210 **103**, 2236. **107**, 2315. **108**, 2328. **113**, 2416. **120**, 2549 **122**, 2576. **134**, 2857. **137**, 2936.

B. Ausland.

Afrika.

Eisenbahn Kap-Kairo. **45**, 1178.

Amerika.

Eisenbahnlängen. **83**, 1899.
Eisenbahnverkehr. **114**, 2426.
Eisenbahnwesen. **81**, 1859.
Elektrischer Betrieb. **47**, 1220. **89**, 1990.
Feuerfeste Wagen. **116**, 2463.
Petroleumfeuerung. **8**, 360.
Schlafwagen auf Strassenbahnen. **74**, 1730.
Signalwesen. **10**, 413. **30**, 845.
Veracruz-Pacific-Eisenbahn. **38**, 1031.
Verschiebemaschine mit Kran. **40**, 1072.

Argentinien.

Statistik. **22**, 684.

Asien.

Bagdad-Bahnprojekt. **93**, 2054.

Australien.

Statistik. **22**, 684. **51**, 1282.

Belgien.

Ladestelle Anvers (Kiel). **144**, 3264.
Schwebebahn Antwerpen-Brüssel. **22**, 684.

Bulgarien.

Schnellzug Sofia—Burgas. **100**, 2190.

China.

Schantung Eisenbahn. **6**, 284.

Dänemark.

Betriebseröffnung neuer Linien. **29**, 824.

Deutsches Reich.

Abfertigungsbefugnisse von Verkehrsstellen. **1**, 7. **50**, 1265.
Benützung der D-Züge. **129**, 2714.
Betriebsergebnisse. **16**, 539. **17**, 570.
Briefmarkenverkauf durch Bahnhofbuchhändler. **12**, 453.
Dampffähre Warnemünde-Gjedser. **120**, 2546.
Drahtlose Telegraphie. **42**, 1105.
Eisenbahnlängen. **69**, 1598.
Eisenbahn-Telegraphen-Werkstätten. **37**, 1007.
Eröffnung von Bahnlinien. **11**, 428, **21**, 666, **44**, 1153. **49** 1248. **64**, 1506. **74**, 1729. **89**, 1990. **105**, 2264. **113** 2414. **122**, 2575. **138**, 2977.
Eröffnung von Verkehrsstellen. **1**, 7. **12**, 452. **21**, 665. **27**, 795. **44**, 1153. **49**, 1247. **63**, 1488. **75**, 1750. **88**, 1975. **104**, 2250. **113**, 2414. **122**, 2575. **150**, 3634.
Fahrbetriebsmittel. **55**, 1350. **86**, 1951. **134**, 2856.
Güterbeförderungsdienst. **79**, 1814.
Kleinbahnen. **9**, 380. **12**, 453. **41**, 1091.
Länge der Eisenbahnen. **5**, 214.
Nebenbahnen. **88**, 1975.
Platzkarten. **55**, 1350.
Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. **13**, 470. **17**, 571. **65**, 1522.
Schalldämpfungsversuche auf der Berliner Stadtbahn. **9**, 380.
Schnellfahrtsversuche auf der Militärbahn Berlin-Zossen. **131**, 2756.
Staatsvertrag zwischen den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxenburger Eisenbahn. **35**, 954.
Stationsnamen. **1**, 7. **17**. 571.
Statistik. **18**, 587. **21**, 662.
Tarifkommission. **13**, 470.
Zollfreiheit von Eisenbahndienstgut. **14**, 489.
Zugsverspätungen. **11**, 428. **88**, 1975.

Anhalt.

Elbestrombauten. **128**, 2689.

Baden.

Betriebsergebnisse der Eisenbahnen. **6**, 283.
Eisenbahnnetz. **44**, 1153.
Jahresabschluss für die Staatsbahnen und Bodenseeschiffahrt. **144**, 3264.
Schnellzugsmaschinen. **38**, 1031.
Stationsnamen. **103**, 2234.
Staatsvertrag über die Eisenbahn Weinheim-Lampertheim. **2**, 75.

Bayern.

Bahnerhaltung. **103**, 2234.
Beförderung frostempfindlicher Frachtstücke in erwärmten Güterwagen. **133**, 2817.
Betriebseinnahmen. **18**, 587. **92**, 2034. **134**, 2856.
Eisenbahneröffnung. **2**, 75. **4**, 154.
Eisenbahnprojekte. **112**, 2399. **115**, 2447.
Eisenbahnschwellen. **42**, 1105.
Fahrbetriebsmittel. **97**, 2131.
Fahrdienstvorschrift. **96**, 2116.
Freifahrtsordnung. **14**, 489.
Güterbeförderung. **16**, 540. **22**, 684.
Motorwagen. **27**, 795. **41**, 1092.
Neu- und Erweiterungsbauten. **144**, 3264
Platzkarten. **113**, 2414.
Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten. **124**, 2611.
Stationsnamen. **2**, 75. **4**, 154.
Tarifänderungen. **119**, 2521.
Telephonie im Eisenbahnbetriebe. **31**, 862.
Wartezeiten. **122**, 2575.
Zugabfertigungsverfahren. **20**, 645.

Braunschweig.

Konzessionen. **125**, 2628.

Oldenburg.

Strafverfügungen gegen Bahnpolizei-Uebertretung. **20**, 645.

Preussen.

Abfertigungsbefugnisse von Verkehrsstellen. **5**, 214. **6**, 283. **9**, 380. **11**, 429. **87**, 1961. **100**, 2190.
Anpflanzungen auf den Bahnböschungen. **11**, 429.
Arbeiterkarten. **80**, 1840.
Aschenbecher in den Personenwagen. **2**, 75.
Ausgleichsfonds für die Staatseisenbahnverwaltung. **66**, 1537.
Bahnübergänge. **63**, 1489.
Beförderung von Milch. **3**, 123.
Berliner Stadtbahn. **13**, 470.
Eisenbahnbetriebsrevisionen. **9**, 380.
Eisenbahn-Direktionen. **95**, 2102.
Eisenbahnverstaatlichung. **85**, 1936.
Elektrischer Betrieb auf den Vorortestrecken in Berlin. **72**, 1676.
Engkuppelung der Eisenbahnwagen im Vorortverkehre Berlin. **29**, 824.
Eröffnung neuer Linien. **6**, 283. **27**, 795. **47**, 1219.
Eröffnung von Verkehrsstellen. **14**, 489. **131**, 2756.
Fahrbetriebsmittel. **11**, 429. **16**, 539. **22**, 684. **61**, 1461. **80**, 1840.
Fahrordnungsangelegenheiten. **6**, 283.
Frachtermässigung für Roheisenqualitäten. **105**, 2264.
Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen. **2**, 74.
Gewichtsermittlung für Wagenladungsgüter. **32**, 882.
Güterabfertigung. **16**, 540.
Güternebenstellen. **5**, 214.
Güterverkehr in Hamburg und Altona. **144**, 3263.
Güterwagen mit 20 und 30 t Tragfähigkeit. **103**, 2234. **122**, 2575.
Handreisegepäck. **77**, 1783.
Inspektionsbezirke. **37**, 1007.
Kleinbahnen. **6**, 283. **15**, 514. **16**, 540. **39**, 1054. **40**, 1071. **66**, 1537. **97**, 2131.
Läutetafeln auf Wegübergängen. **2**, 75.
Luftdruckbremse. **66**, 1537.
Nebeneisenbahnen. **86**, 1951.
Personenwagentype der Staatsbahnen. **30**, 845.
Plakate in Personenwagen IV. Klasse. **37**, 1007.
Platzkarten. **2**, 75. **26**, 779.
Sammelkarten. **3**, 123.
Schlafwagenverkehr. **49**, 1248.
Sicherung der Eisenbahnzüge beim Halten ausserhalb der Stationen. **37**, 1007.
Speisewagenbetrieb. **16**, 540.
Spiritusglühlicht im Eisenbahnbetrieb. **38**, 1030.
Stationsnamen. **3**, 123. **10**, 413. **17**, 571. **22**, 684. **69**, 1598. **78**, 1794. **79**, 1814. **82**, 1880. **86**, 1951. **90**, 2008. **93**, 2053. **94**, 2088 **102**, 2223. **103**, 2234. **106**, 2292. **142**, 3180.
Verkehrsleistungen auf den Staatsbahnen. **89**, 1990.
Warteräume auf den Bahnhöfen. **68**, 1582.

Sachsen.

Ambulanz- und Lazarettwagen. **22**, 684.
Avisokarten. Portopflichtigkeit. **10**, 413
Betriebsergebnisse der Eisenbahnen. **11**, 429. **16**, 540. **101**, 2208.
Betriebsreglement. **106**, 2293.
Konzessionierung der Linie Adorf-Landesgrenze. **109**, 3056.
Elektrische Bahnen. **55**, 1351.
Elektrische Beleuchtung der Personenwagen. **39**, 1055.
Frankaturen und Nachnahmen. **118**, 2505.
Heizapparate für Güterwagen. **124**, 2611.
Hilfszüge bei Unfällen. **116**, 2462.
Kohlenverkehr. **13**, 470.
Motorwagen. **25**, 757.
Rechnungsabschluss der Staatsbahnen. **73**, 1700.
Selbstentlader für den Frachtenverkehr. **51**, 1281.
Stationsnamen. **53**, 1314. **90**, 2008. **103**, 2238. **131**, 2756.
Verkehrsanzeiger. **72**, 1676.

Württemberg.

Bahnsteige. **6**, 283. **69**, 1598.
Betriebseinnahmen. **16**, 540. **92**, 2034.
Dienstwohngebäude. **38**, 1031.
Elektrische Heizvorrichtung auf der Ulmer Strassenbahn. **22**, 684.
Fahrdienstvorschrift. **94**, 2088.
Feuerschutz in den D-Zügen. **107**, 2314.
Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen. **144**, 3264.
Notbeleuchtung der Bahnhöfe. **122**, 2575.
Sachschaden im Eisenbahnbetrieb. **86**, 1951.
Unterkunft und Verpflegung des Unterpersonales. **12**, 453.
Verwaltungsbericht der Verkehrsanstalten. **25**, 757.

Frankreich

Automobilwagen. **6**, 284. **15**, 514. **53**, 1314.
Bahnhofbeleuchtung mit Spiritusgas. **79**, 1814.
Betriebsergebnisse der Eisenbahnen. **6**, 284. **121**, 2559.
Büfett-Kioske. **11**, 429
Eisenbahn-Konzessionen. **10**, 413.
Eisenbahneröffnungen. **79**, 1814. **107**, 2314.
Eisenbahnlängen. **47**, 1219. **53**, 1314.
Eisenbahnverstaatlichung. **83**, 1899.
Eisenbahnwagen mit 50 t Tragfähigkeit. **107**, 2314.
Elektrische Bahnen. **6**, 284. **58**, 1422. **95**, 2102.
Elektrische Sicherung fahrender Züge. **38**, 1031.
Fischtransporte **72**, 1676.
Gemeinnützigkeits-Erklärungen. **53**, 1314. **58**, 1422.
Kohlenwagen mit 50 t Tragfähigkeit. **116**, 2463.
Kühlwagen für den Lebensmitteltransport. **70**, 1623.
Lokalbahnen. **94**, 2088.
Motoromnibusse. **47**, 1219.
Pariser Stadtbahn. **22**, 684.
Schnellzugslokomotiven. **47**, 1220.
Wagenbeleuchtung. **72**, 1676.

Grossbritannien.

Betriebseinnahmen. **87**, 1961. **115**, 2447.
Elektrischer Betrieb. **66**, 1537. **89**, 1990.
Elektrische Zugsbegleitung. **92**, 2034.
Motorwagen. **47**, 1220. **109**, 2342.

Personenverkehr. **75**, 1750.
Strassenautomobile. **107**, 2314.
Wassernehmen der Züge während der Fahrt. **69**, 1598.

Holland.

Nebeneisenbahnen. **53**, 1314.

Japan.

Betriebsergebnisse. **114**, 2426.
Eisenbahnnetz. **37**, 1007. **107**, 2314.
Eisenbahnen in Korea. **113**, 2414.

Italien.

Ausstellung von Verkehrsmitteln in Mailand. **86**, 1951.
Bahnbauten. **17**, 571.
Betriebsergebnisse der Eisenbahnen. **15**, 514. **103**, 2235.
Betriebsverträge. **64**, 1508.
Blockstation im Tunnel durch den Giovi. **84**, 1915.

Eisenbahnen:

— Adriatische Bahnen. **15**, 514. **73**, 1699. **76**, 1763.
— Alessandria-Orada. **76**, 1763.
— Elektrische Bahnen. **42**, 1105. **55**, 1351. **57**, 1404. **90**, 2008. **108**, 2326. **144**, 3264.
— Massa-Maritima-Follonica. **6**, 284.
— Mittelmeerbahn. **15**, 514. **29**, 824.
— Sizilianische Eisenbahnen. **22**, 684.
— Venedig-Tezze. **54**, 1334.
Motorwagen für Vollbahnen. **132**, 2779.
Regierungskommission zum Studium der Eisenbahnfragen. **6**, 284
Selbstfahrer auf den sizilianischen Bahnen. **144**, 3264.
Tarifmassnahmen. **108**, 2326.

Luxemburg.

Stationsnamen. **13**, 470.

Niederlande.

Abfertigungsbefugnisse von Verkehrsstellen. **10**, 413.
Eröffnung neuer Linien. **14**, 490. **22**, 684. **26**, 779. **44**, 1153. **74**, 1729.
Gesetzliche Bestimmungen über den Betrieb der Bahnen. **7**, 324.
Güterlieferfrist. **6**, 284. **11**, 429.
Kleinbahnen. **103**, 2234.

Norwegen.

Gütertarif. **2**, 75.

Portugal.

Statistik. **22**, 684. **76**, 1763. **110**, 2363.

Rumänien.

Organisation der Eisenbahnverwaltung. **13**, 470.

Russland.

Betriebsergebnisse der Eisenbahnen. **6**, 284. **58**, 1422. **87**, 1961. **106**, 2293. **140**, 3096.
Direkter Eisenbahnverkehr Europa—Sibirien—China. **61**, 1462. **117**, 2478.
Eisenbahnbauten. **122**, 2575.
Eisenbahneröffnungen. **18**, 587. **83**, 1999. **106**, 2293.
Eisenbahnlängen. **57**, 1404.
Eisenbahnprojekte. **76**, 1783. **98**, 2147. **119**, 2521. **147**, 3470.
Eisenbahnunfälle. **84**, 1916.
Eisenbahnverkehr. **75**, 1751.
Fahrgeschwindigkeit. **43**, 1123.
Finnländische Bahnen. **8**, 360.
Haftpflicht für Versäumung der Lieferfrist. **23**, 704.
Lokomotivlaternen. Beleuchtung. **44**, 1153.
Passagierbillette. **75**, 1751.
Rundreiseverkehr. **43**, 1123.
Schlafwagenverkehr. **47**, 1220.
Sibirische Bahnen. **55**, 1351. **109**, 2342.
Waggonverteilungskomitee. **121**, 2559.
Warschau-Kalisch. **6**, 285.

Schweden.

Bahneröffnungen. **123**, 2595.
Elektrischer Betrieb der Staatsbahnen. **18**, 587.
Gütertarif. **2**, 75.

Schweiz.

Albulabahn. **75**, 1751.
Arbeiterfahrkarten. **65**, 1522.
Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen. **11**, 429. **123**, 2595.
Betriebsergebnisse. **18**, 587. **38**, 1030. **96**, 2116.
Eisenbahnnetz. **45**, 1178.
Elektrischer Betrieb. **119**, 2521.
Eröffnung neuer Bahnlinien. **11**, 429. **61**, 1461. **66**, 1537, **83**, 1899. **91**, 2020. **94**, 2088.
Gültigkeitsdauer der Eisenbahnfahrkarten. **46**, 1205.
Invalidenversorgung. **55**, 1350.
Jungfraubahn. **75**, 1751.
Jura-Simplon-Bahn. **29**, 824. **55**, 1351.
Kreiseinteilung der Bundesbahnen. **9**, 380. **11**, 429.
Lohnreglement. **55**, 1351.
Lokomotiven. **51**, 1281.
Personentarif. **50**, 1266. **55**, 1351.
Simplontunnel. **125**, 2628.
Tarif für den Güterverkehr. **124**, 2612.
Verband schweizerischer Eisenbahnen. **38**, 1031.
Voranschlag der Bundesbahnen. **131**, 2754.

Serbien.

Betriebsergebnisse. **94**, 2088.

Spanien.

Betriebseinnahmen. **107**, 2315.

Türkei.

Europäische und kleinasiatische Eisenbahnen. **10**, 413.

C. Schiffahrt.

Allgemeines.

Elbeschiffahrt. **26**, 780.
Europäische Donaukommission. **55**, 1346. **132**, 2778. **138**, 2974. **140**, 3093.
Freudenauer Hafen in Wien. **12**, 454. **29**, 824.
Kanalisierung. Donau-Oder. **86**, 1952. **124**, 2612.
— Moldau-Elbe. **65**, 1517.
— Budweis-Donau. **113**, 2413.
Pionierübungen auf der Elbe. **27**, 795.
Ruderfahrzeuge. Eichung. **18**, 588. **32**, 882.
Schiffahrtsverkehr auf dem Pruth. **55**, 1382.
— im Wiener Donaukanale. **57**, 1404. **113**, 2417.
— auf der Elbe. **116**, 2461.
— auf den oberösterreichischen Flussstrecken. **117**, 2480.
— auf dem Donaustrome bei Wien. **133**, 2817.
— auf der Moldau-Elbe. **30**, 845. **125**, 2626.
Seeverkehr. Verhandlung im Industrierate. **135**, 2896. **137**, 2935. **141**, 3139.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Fahrkartenangelegenheiten. **35**, 954. **37**, 1007. **106**, 2293. **107**, 2315.
Fahrordnungsangelegenheiten. **22**, 684. **24**, 728. **25**, 758. **30**, 845. **33**, 896. **35**, 954. **44**, 1154. **47**, 1220. **51**, 1282 **109**, 2343. **147**, 3471.
Geschäftsbericht. **63**, 1489.
Güteraufnahme. **7**, 324. **24**, 728.
Haltestelle Gruia. **84**, 1916.

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Firmaprotokollierung. **3**, 124. **81**, 1867.
Radschleppdampfer Kaiser Wilhelm II. **47**, 1221.

Prager Moldau- und Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Geschäftsbericht. **22**, 685.

Oesterreichischer Lloyd.

Betriebsreglement. **129**, 2709. **130**, 2729.
Dampferabfahrten. **11**, 436. **16**, 541. **22**, 685. **25**, 757. **28**, 812. **31**, 862. **34**, 929. **36**, 978. **39**, 1055. **42**, 1106. **44**, 1154. **47**, 1220. **50**, 1266. **53**, 1314. **55**, 1384. **62**, 1476. **64**, 1508, **70**, 1623. **73**, 1700. **75**, 1751. **78**, 1794. **84**, 1916. **87**, 1962. **90**, 2008. **93**, 2054. **96**, 2117. **99**, 2168. **102**, 2223. **105**, 2265. **108**, 2326. **111**, 2382. **114**, 2427. **117**, 2479. **120**, 2547. **123**, 2595. **126**, 2650. **129**, 2714. **132**, 2789.

Dampferfahrten:

— „Afrika“. **69**, 1599.
— „Austria“. **6**, 285. **12**, 454. **66**, 1537. **147**, 3471.
— „Corinthia“. **26**, 779.
— „China“. **6**, 285. **46**, 1205. **102**, 2224. **147**, 3471.
— „Electra“. **38**, 1032.
— „Erzherzog Franz Ferdinand“. **26**, 280. **38**, 1031. **85**, 1936. **110**, 2363.
— „Gisela“. **14**, 490. **47**, 1221. **98**, 2147. **110**, 2363.
— „Imperator“. **18**, 588. **26**, 779. **43**, 1123. **46**, 1205. **66**, 1537. **71**, 1642. **118**, 2505. **147**, 3471.
— „Imperatrix“. **2**, 76. **14**, 490. **24**, 728. **38**, 1031. **53**, 1314. **59**, 1436. **147**, 3471.
— „India“. **12**, 454. **47**, 1221. **69**, 1599. **110**, 2363. **118**, 2505.
— „Istria“. **6**, 285. **38**, 1032. **98**, 2147. **109**, 2343.
— „Kobe“. **98**, 2147
— „Lynorta“. **142**, 3180.
— „Maria Valerie“. **23**, 703. **31**, 863. **98**, 2147. **147**, 3471.
— „Marquis Bacquehem“. **24**, 728. **38**, 1031. **69**, 1599. **76**, 1764.
— „Melpomene“. **46**, 1205. **109**, 2344.
— „Moravia“. **18**, 588. **44**, 1154. **57**, 1404. **117**, 2479.
— „Nippon“. **14**, 490. **24**, 728. **115**, 2447.

Dampferfahrten:

— „Ocean“. **31**, 863.
— „Orion“. **18**, 588. **24**, 728. **69**, 1599. **125**, 2628
— „Persia“. **102**, 2223.
— „Silesia“. **47**, 1221. **63**, 1489. **102**, 2223. **120**, 2547.
— „Tirol“. **47**, 1221. **76**, 1764 **110**, 2363.
— „Trieste“. **12**, 454. **26**, 779. **63**, 1489. **71**, 1642.
— „Urano“. **18**, 588. **59**, 1436.
— „Vindobona“. **47**, 1221. **57**, 1404. **117**, 2479.
— „Woolwich“. **31**, 863.
Firmaprotokollierung. **81**, 1867.

Ungarn.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft:
— Ausstellungsobjekte nach Malta. **9**, 381.
— Dampferverkehr. **15**, 515. **37**, 1008. **49**, 1248. **61**, 1462. **74**, 1730. **86**, 1951. **113**. 2415. **126**, 2650.
— Generalversammlung. **47**, 1222.
— Donauregulierung. **92**, 2034.
— Fiumaner Hafen. **92**, 2034.
— Schiffsverkehr am Eisernen Thore. **33**, 896.
— Schiffswerfte in Fiume. **53**, 1315.
Ungarisch-kroatische Seeschiffahrt. **53**, 1315.
Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt. **5**, 214.

Ausland.

Amerika.

Sault St. Marie Kanäle. **43**, 1123.

Deutsches Reich.

Binnenschiffahrt. **40**, 1072.
Betriebsumfang der grösseren Dampfschiffahrtsgesellschaften und Reedereien auf dem Rhein. **142**, 3180.
Dortmund-Ennskanal. **10**, 414.
Ludwig-Donau-Main-Kanal. **130**, 2733.
Oderhafen. Kosel. **10**, 414.
Rheinflotte. **109**, 2343.
Strom- und Hafenbauten am Rhein. **117**, 2480.

Preussen.

Schiffahrtsverkehr auf den Wasserstrassen Berlins. **43**, 1123.

Russland.

Handelsschiffahrt. **6**. 285.

D. Viehtransporte und Seuchenangelegenheiten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen. **1**, 8., **4**, 155. **15**, 515. **18**, 588. **24** 729. **35**, 954. **38**, 1032. **43**, 1124. **48**, 1238. **53**, 1316. **59**, 1436. **66**, 1538. **73**, 1701. **85**, 1937. **89**, 1991. **98**, 2148. **101**, 2209. **102**, 2224. **109**, 2344. **116**, 2463. **123** 2597. **130**, 2733. **136**, 2913.

Tarif-Index für das I. Quartal 1903.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Lokaltarife.

A. Allgemeines.

Frachtermässigung für Gegenstände der Ausstellung der landwirtschaftlichen Zentralgesellschaft für das Königreich Böhmen in Prag. **4**, 158.
— Weihnachtsausstellung des steiermärkischen Kunstvereines in Graz. **4**, 158.
— Kunstausstellnng in Königsberg i. Pr. **6**, 290.
— Dentschen Gauausstellung für Handel, Industrie und Landwirtschaft in Schluckenau. **30**, 849.
— Kunstausstellung in München. **36**, 980.
— im Jahre 1903 in Malta stattfindenden Musterausstellung österreichisch-ungarischer Industrie. **37**, 1009.
— Milchausstellung in Przemyśl. **37**, 1010.
— Weltausstellung in St. Louis. **37**, 1010.
Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche dasselbe Anwendung findet. Oesterreich **18**, 585. **35**, 945; Dänemark **11**, 425. **23**, 701; Deutschland **19**, 601; Niederlande **23**, 701; Russland **3**, 121. **35**, 945.
Gütertarif der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Bahnen. Einführung des Tarifnachtrages I. **15**, 518.
— — des Nachtrages III. **20**, 648.
— Neuausgabe des Teiles I, Abteilung A. **20**, 649.
— Abteilung B. Deklassifikation von Ofenbruch etc. **23**, 706.
— Einführung des Tarifnachtrages IV. **33**, 900.

B. Gemeinsame Bahnen.

Kaschau-Oderberger Bahn. Eröffnung der Station Mosty für den Eilgutverkehr. **4**, 157. **6**, 283. **7**, 323.
— Modifizierung des Anhanges zum Lokalgütertarife. **7**, 325. **36**, 979.
— Ausgabe des Nachtrages II zum Lokalgütertarife der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Lokalbahnen und Aenderung einiger im Anhange zu diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze. **19**, 625. **37**, 1009.
— Verkehrsstörung und Behebung derselben. **26**, 779. **37**, 1006.
— Ausgabe des Nachtrages III zum Lokalgütertarife, **33**, 900.
Südbahn-Gesellschaft. Einführung neuer Bestimmungen für den Rollfuhrdienst in Wien. **2**, 78. **5**, 213.
— Verkehrsstörung. **2**, 80.
— Eröffnung der Haltestelle Balaton-Keresztur-fürdö. **5**, 213.
— Einführung einer besseren Zugsverbindung zwischen Zágráb und Banjaluka. **5**, 214.
— Aenderung der Fahrordnung im Bereiche der Linie Zágráb—Sunja—Doberlin. **5**, 214.
— — auch namens einiger von ihr betriebenen Linien. Berichtigung des Anhanges zu den Lokalgütertarifen. **7**, 326.
— Auflassung der I. und Einführung der II. Wagenklasse bei den gemischten Zügen auf der Lokalbahn Laibach-Oberlaibach. **9**, 386. **11**, 428.
— Einführung eines Rollfuhrdienstes in St. Michele. **14**, 492. **17**, 570.
— Duckfehler-Berichtigung im Stationstarife der Südbahn. **19**, 625.
— Einführung von Personenzugs-Abonnementskarten. **23**, 706.
— Ausgabe des Nachtrages V zur Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Lokal-, Verbands- und Transitverkehr. **26**, 781.
— Ausgabe des Nachtrages I zum Lokalgütertarife. **33**, 901.
— Ausgabe besonders ermässigter Sonn- und Feiertags-Rückfahrkarten im Verkehre mit Triest. **36**, 979.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Eröffnung der Haltestelle Lenzing. **1**, 6. **3**, 126.
— Beförderung lebender Tiere auf der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit der Teilstrecke von Herrnwalde nach Schönlinde. **1**, 6. **2**, 80.
— Festsetzung von temporären Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen rücksichtlich der in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen. **1**, 10. **7**, 326.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **1**, 11. **2**, 80. **3**, 126. **4**, 158. **5**, 215. **6**, 290. **8**, 362. **10**, 416. **12**, 458. **15**, 518. **20**, 645. **26**, 779. **27**, 798. **29**, 826. **30**, 849.
— Schliessung der Fahrkartenausgabe in Domsdorf. **3**, 122.
— Abänderung der Bezeichnung des Artikels Holz der Güterklassifikation. **3**, 125.
— Einführung neuer Fahrpreise zwischen Wien und Karlsbad. **9**, 386.
— Eröffnung der Haltestelle Kuchelbad für den beschränkten Eilgutverkehr. **10**, 415. **12**, 452.
— Eröffnung der Station Keblau für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr. **11**, 428, 440.
— — der Personenhaltestelle Bruch. **11**, 428. **12**, 458.
— Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wien-Hauptzollamt. **11**, 439.
— Berichtigung eines Frachtsatzes in der Zusammenstellung für den Kohlenverkehr. **11**, 439.
— Aenderung der Bezeichnung der Station Sandhübel. **13**, 469. **37**, 1006.
— Einführung des Nachtrages VI zum General-Gütertarife der österr. Staatsbahnen. **15**, 518.
— — des Nachtrages VII. **22**, 687.
— — des Nachtrages VIII. **34**, 933.
— Berichtigung des Nachtrages I zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1. **17**, 573.
— Tarifierung von Wollwaschfett. **17**, 574.
— Tarifierung von Sendungen, welche in Papier eingeschlagen zur Aufgabe gelangen. **17**, 574.
— Eröffnung der Haltestelle Beraun-Zavodi für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen. **18**, 587, 591.
— Tarifierung von Malzwein. **19**, 623. **30**, 849.
— Eröffnung der Station Inzersdorf für den unbeschränkten Güterverkehr. **22**, 687. **23**, 703.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Stadtbureaus in Karlsbad. **24**, 731. **27**, 794.
— Aenderung der Stationsbezeichnung Buchs. **27**, 798. **29**, 824.
— Eröffnung der Haltestelle Steindorf für den beschränkten Gepäcksverkehr. **29**, 824.
— Einführung der Nachträge II zum Lokalgütertarife, Teil II, Hefte 1, 2. **32**, 883.
— Reexpeditionsbegünstigung für Holz bei Einlagerung im Lagermagazine der Firma B. Terner in Radautz. **32**, 884.
— Einführung des Nachtrages IV zum Stationstarife für den Verkehr zwischen Stationen der österr. Staatsbahnen und den Stationen Divača, Ebenfurth, Graz (S.B.) etc. **34**, 932.
— Einführung eines neuen Tarifes für den Rollfuhrdienst in der Station Wilten. **35**, 957.
— Schliessung der Fahrkarten-Ausgabestelle „Am Gemärke“. **37**, 1006.
Achenseebahn. Neuauflage der Tarife. **30**, 848.

Aussig-Teplitzer Bahn. Einführung ermässigter Rückfahrkarten von Drum nach B.-Leipa. **9**, 386.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **10**, 416. **19**, 626. **26**, 779. **37**, 1006.
— Veränderte Schreibweise von Artikeln im Lokalgütertarife nebst Anhang. **36**, 979.
Bozen-Meraner Bahn. Aenderung eines Frachtsatzes für Wein im Ausnahmetarife IVa. **25**, 759.
Böhmische Nordbahn. Verzeichnis der Ladeflächen und Ladegewichte der gesellschaftlichen Güterwagen. **20**, 648.
Gablonzer elektrische Strassenbahnen. Eröffnung der Linie Reichenau—Johannesberg für den Frachtgutverkehr. **10**, 411.
Gaisbergbahn. Neuauflage der Tarife. **36**, 979.
Graz-Köflacher Bahn. Ausgabe des Tarif-Nachtrages I. **33**, 900.
Kahlenbergbahn. Einführung neuer Tarife und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden. **23**, 707.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Uebernahme des Betriebes der Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf. **1**, 10.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **1**, 11. **3**, 126. **7**, 326.
— Versetzung der Relation Chrzanów (Haltestelle)—Szczakowa in die 2. Zone. **3**, 123.
— Fahrkartenausgabe in der Haltestelle Přilnk. **3**, 123.
— Umgestaltung der Abfertigungsstelle Chrzanów - Frachtenstation in eine Station für den Gesamtverkehr etc. **11**, 439. **13**, 469.
— Berichtigung des Lokalgütertarifes für das Hauptbahnnetz anlässlich der Eröffnung der Station Chrzanów für den Gesamtverkehr. **13**, 472.
— Teilweise Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien. **15**, 518.
— Anfhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Floridsdorf. **28**, 814.
— Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya. **34**, 932.
Leoben-Vordernberger Bahn. Ausgabe des Tarif-Nachtrages II. **33**, 901.
Lokalbahn Bozen - Kaltern (Ueberetscherbahn). Einführung des II. Nachtrages zu den Sonderbestimmungen zum Betriebsreglement und zu den Tarifen. **4**, 157.
Lokalbahn Cilli-Wöllan. Einführung des Nachtrages I zum Lokalgütertarife. **11**, 440; des Nachtrages II. **33**, 901.
Lokalbahn Friedland-Heinersdorf. Ermässigung des Frachtsatzes für Porzellan in Wagenladungen. **24**, 731.
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach. Ausgabe des Nachtrages II zum Lokalgütertarife. **33**, 901.
Neutitscheiner Lokalbahn. Einstellung des Gesamtverkehres in der Strecke Zauchtel—Nentitschein. **8**, 362. **9**, 379.
Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt. Eröffnung der Teilstrecke Steinbach — Gr. - Pertholz — Gr. - Gerungs der Linie Gmünd — Gr. - Gerungs der Niederösterr. Waldviertelbahn. **24**, 732. **25**, 756. **30**, 842.
— Herabsetzung der Auf- und Abladefrist für Wagenladungsgüter auf der Niederösterr. Waldviertelbahn. **28**, 813.
Oesterreichische Nordwestbahn. Eröffnung des Güterumschlagdienstes in Laube. **8**, 360.
— Einführung von Stationstarifen. **13**, 471.
— Einführung eines Stationstarifes für einfache Fahrkarten. **19**, 623.
Oesterreichische Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Lokalbahnen. **14**, 482.
— Einführung eines Ausnahmetarifes für raffiniertes Petroleum etc. von Pardubitz nach Stationen der Süd-Norddentschen Verbindungsbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn und für leere Petroleumfässer in umgekehrter Richtung. **21**, 826.
— — von Frachtsätzen für ledig in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen zur Aufgabe gelangendes lebendes Geflügel. **32**, 884.
Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn. Gültigkeitsverlängerung des Verzeichnisses der Ladeflächen und Ladegewichte der gesellschaftlichen Güterwagen. **9**, 386.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **10**, 416. **19**, 627. **26**, 779. **28**, 814. **29**, 826. **31**, 867.
Steiermärkische Landesbahnen. Einführung des Nachtrages VII zu den Sonderbestimmungen und Tarifen für den Betrieb der Landesbahnen Preding-Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz und Kapfenberg-Au-Seewiesen. **4**, 158.
Eisenbahn Wien-Aspang, zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn. Einführung des Nachtrages II znm Personentarife der Schneebergbahn und Ausgabe eines Gemeinschaftspersonentarifes. **33**, 899.

D. Ungarische Bahnen.

Ungarische Staatsbahnen. Einführung eines nenen Personen- und Reisegepäck-Zonentarifes im internen ungarischen Verkehre. **1**, 7. **24**, 728.
— Einführung neuer Tarifsätze im internationalen Personen- und Reisegepäcksverkehre. **1**, 7.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **7**, 326. **9**, 379. **10**, 416. **11**, 440. **13**, 469. **14**, 489. **15**, 518. **19**, 619. **24**, 728.
— Eröffnung von Viehverladestationen. **9**, 379. **24**, 728.
— Herabsetzung der Ladegebühren. **15**, 514.
— Einführung des Anhanges zum Eil- und Frachtguttarif. **15**, 514.

E. Auswärtige Bahnen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. **2**, 76. **6**, 285, **13**, 470. **15**, 515. **23**, 704.
— Ansgabe von Vereinskilometerzeigern und von Nachträgen zu solchen. **6**, 285. **20**, 646.
— Ausgabe des Nachtrages I zum Verzeichnisse der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten festen Radstände und Radbrüche der Eisenbahnfahrzeuge. **6**, 285.
— Ausgabe des alphabetischen Verzeichnisses der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen. **6**, 285.
— — von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen und von Nachträgen zu solchen. **6**, 285. **20**, 646.
— Betriebslängen der zu den Vereinsbahnen gehörigen Strecken. **16**, 541.
Deutsche Bahnen. Einführung eines Notstandstarifes für Steinkohlen von Löwen nach Berlin. **6**, 292.
— Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November 1902. **11**, 428; im Dezember 1902. **21**, 665.
— — von Verkehrsstellen im Monate November 1902. **12**, 452; im Dezember 1902. **21**, 665; im Jänner 1903. **27**, 795.
— Einführung neuer Tarife zum Teil I. **21**, 667.
— — nener, bezw. Aufhebung bestehender Tarife nebst Nachträgen. **22**, 687.
— Erweiterung des Rohstofftarifes. **36**, 981.
Eisenbahngütertarif. Einführung eines neuen Teiles A, B. **32**, 884.
Eisenbahnverkehrsordnung. Aenderung der Anlage B. **1**, 11.
— Einführung eines Anhanges zur Anlage B. **13**, 473.
Ausnahmetarif für Düngemittel nnd Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. Aenderung des Warenverzeichnisses. **1**, 12.
— Geänderte Fassung der Ziffer 1 des Rohstofftarifes. **6**, 290.
— Erweiterung des Ausnahmetarifes auf direkte Verkehre. **12**, 458.
— Streichung und Aufnahme von Anmerkungen. **26**, 782.
Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen etc. Einbeziehung der Station Plastowo. **1**, 12.
Ausnahmetarif für Umschlagsgüter, die infolge plötzlichen Eintrittes strengen Frostes mit der Eisenbahn statt anf dem Wasserwege nach der Bestimmungsstation weiterbefördert werden. Erweiterung desselben. **17**, 575.
Badische Staatsbahnen. Nenausgabe des Anhanges zu den direkten Gütertarifen. **36**, 980.
— Einführung des Nachtrages I zum Badischen Tiertarife. **37**, 1011.
Bayerische Staatsbahnen. Heft C, Abschnitt II. Ergänzungen im Tarifkilomcterzeiger. **1**, 11.
— Eröffnung der Lokalbahn Rübleinshof-Allersberg. **2**, 75.
— Aenderung des Stationsnamens Adelsdorf. **2**, 75.
— Aenderung des Stationsnamens Wasserburg a. Inn. **4**, 154.
— Eröffnung der Lokalbahn Wasserburg a. Inn Bhf. - Wasserburg a. Inn Stadt. **4**, 154.
— Eröffnung der Lokalbahn Ochenbruck—Allersberg. **4**, 154.
— Heft C, Abschnitt II. Neue Fassung der Ziffer 1 des Rohstofftarifes. **5**, 215.
— Einbeziehung der Station Abbach in den Ansnahmetarif für gebrannten Kalk. **5**, 215.
— Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände. **6**, 290. **12**, 458. **19**, 627. **31**, 867. **37**, 1011.
— Frachtermässigungen zugunsten der bayerischen Spiegel- und Tafelglasindustrie. **14**, 494.
— Heft D. Ergänzung. **15**, 519.
— Aenderungen im Kilometerzeiger. **17**, 575.
— Heft D. Aenderung, Wegfall von Tarifzuschlägen. **22**, 687.
— Neuausgabe des Heftes B. **24**, 732.
— Heft C, Abschnitt I B. Ergänzung der Güterklassifikation des Spezialtarifes II. **24**, 732.
— Nenausgabe des Heftes C, Abschnitt I B. **24**, 732.
— Heft D. Wegfall der Znstreifgebühr für Langholz-Sendungen in der Station Selb. **26**, 782.
— Heft D, Abfertigung lebender Tiere in der Haltestelle Neuhof. **26**, 782.
— Heft C, Abschnitt II. Streichung einer Bestimmung im Ausnahmetarife 2 g. **37**, 1011.

Bayerische Staatsbahnen. Bayerische Lokalbahn-Gesellschaft. Frachtermässigungen aus Anlass des plötzlich eingetretenen Frostes. **6**, 292.
Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatshahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Aenderung, betreffend Anwendung der Bestimmung in § 38 der Tarifvorschriften. **17**, 575.
— Einbeziehnng neuer Stationen. **22**, 687.
Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitt-Tarif. Einführung des Tarifnachtrages VII. **23**, 707.
— Einbeziehung neuer Stationen. **36**, 981.
Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Erweiterung der Abfertignngsbefugnisse des Haltepnnktes Aspach. **17**, 571,
Preussische Staatshahnen. Eröffnung des Haltepunktes Wolfshagen in Pom. **1**, 7.
— Verwechslung der Station Veltheim mit anderen Stationen gleichen Namens. **1**, 7.
— Erweiternng der Ahfertignngsbefugnisse des Haltepunktes Otze. **1**, 7.
— Aendernng der Bezeichnung des Personenhaltepunktes Steeg. **3**, 123.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Bohelwitz. **5**, 214.
— Errichtnng einer Güternebenstelle in Kriescht. **5**, 214.
— Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Cassel. **6**, 283.
— Eröffnnng der Offenbacher Hafenbahn für Wagenladungsgüterverkehr. **6**, 283.
— Erweiterung der Ahfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Bischofswalde. **9**, 380.
— Aenderung des Namens desselben. **10**, 413.
— Verkehrsbeschränkung auf der Station Lorenzdorf. **11**, 429.
— Errichtung einer besonderen Kohlenabfertigungsstelle auf der Mathildegrube. **12**, 453.
— Eröffnnng des Haltepunktes Allenau für den Personen- und Gepäcksverkehr. **14**, 489
— Aenderung des Stationsnamens Czelusein. **17**, 571.
— Aendernng des Stationsnamens Hörstmar. **22**, 684.
— Eröffnnng von Wassernmschlagstellen. **28**, 814.
— Aufnahme der Station Pölitz in den Ausnahmetarif für Schiffsbaneisen. **35**, 958.
Preussisch-Hessische Staatshahnen, Oldenbnrgische Staatsbahnen und Reichseisenbahnen. Einführung eines Ausnahmetarifes für Grubenholz. **4**, 158.
— Einbeziehnng der Station Ahlen in den Ausnahmetarif für Grubenholz. **24**, 732.
— Erweiternng des Ausnahmetarifes für Grnbenholz. **27**, 799.
Sächsische Staatshahnen. Einführung des Nachtrages VI zum Personen- und Gepäckstarife, Teil II. **1**, 10. **2**, 77.
— — des Nachtrages VII. **37**, 1010.
— Aenderung von Frachtsätzen im Verkehre zwischen Stationen des sächsisch-österreichischen Grenzhezirkes. **1**, 10.
— Einführung des Nachtrages III zum Sächsischen Binnentarife, Teil II, für lebende Tiere. **36**, 979.
Württembergische Staatshahnen. Bestimmungen im Lokalgüterverkehre. **23**, 708.
Italienische Bahnen. Eröffnung der Linie Massa Marittima—Follonica. **6**, 284.
Lnxemhurgische Staatsbahnen. Aenderung des Stationsnamens Nörzingen. **13**, 470.
Niederländische Bahnen. Lieferfristverlängerung für Güter wegen Störung des Wasserverkehres. **6**, 284. **10**, 413. **11**, 429.
— Erweiternng der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Bunnik. **10**, 413.
— Eröffnung der ersten Teilstrecke von Zwolle nach Ommen der Nordostbahn. **14**, 490. **22**, 684.
Russische Bahnen. Eröffnung von Eisenhahnlinien in Finnland. **8**, 360.
— Rnssischer Eisenbahn-Gütertarif. Aenderung der Tarifierung für Tabak. **23**, 707.
— — Tarifierung von Glastafeln. **25**, 760.
— — Tarifierung von Kupfer auf der Perm-Bahn. **36**, 981.
Schweizer Bahnen. Neuausgabe des Gütertarifes Gürhetalhahn—S.C.B. **7**, 327.
— Ergänzung der Anlage V zum Transportreglement. **10**, 416.
— Eröffnung des Betriehes anf der elektrischen Bahn Freiburg-Murten. **11**, 429.
— Rückvergütungs-Frachtsätze für Transporte von Blech Basel—Luzern und Transporte von Röhren Luzern—Basel. **19**, 627.
— Gütertarif Basel. Ergänzung. **19**, 627.
— Gütertarif Genf trs., Verrières trs. etc. Ausgabe des Nachtrages III. **20**, 650.
— Umrechnnng der deutschen Mark- in Frankenwährung. **25**, 760.
— Aenderung, betr. Kündigung einer Vorschrift. **31**, 867.

F. Dampfschiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Güteraufnahme in und nach mehreren Stationen. **4**, 157. **7**, 324. **8**, 362. **21**, 667. **23**, 706. **24**, 728.
— Eröffnung der Güteraufnahme in Wien, Pozsony und Budapest. **4**, 157. **8**, 362. **19**, 626, 627. **23**, 706.
— Ausgahe einer Neuauflage des Frachtentarifes, **9**, 386.
— Eröffnung der Güterschiffahrt im inneren Saveverkehre. **17**, 573. **23**, 706.
— Eröffnung der Güteraufnahme in Regensburg, Passau, Linz, Korneubnrg. **19**, 626, 627. **23**, 706.
— Refaktie-Tabelle. **20**, 647.
— Getreide- und Mahlprodukte- (Kleie-) Exportverkehr. **20**, 647.
— Einführung des III. Nachtrages zum Spezialtarife für Sendungen von Getreide. **20**, 648.
— Fahrordnung für die längs des serbischen Donau- und Saveufers verkehrenden Passagierschiffe im gemischten Dienste. **22**, 684.
— Fahrplan des Lokalschiffes zwischen Semlin—Belgrad und Pancsova, gültig für die Monate März bis September 1903. **25**, 758.
— Fahrplan des Lokalschiffes zwischen Semlin und Belgrad, gültig für die Monate März bis September 1903. **25**, 758.
— Einführung des Nachtrages I zum Frachtentarife. **25**, 759.
— Eröffnnng der Güteraufnahme auf sämtlichen Strecken. **26**, 781. **27**, 798.
— Einführung eines Spezialtarifes für gedörrte Pflanmen und Pflaumenmns. **29**, 825.
— Frühjahrsfahrplan für die Strecken Engelhartszell—Linz und Melk—Krems. **30**, 845.
— Ausgabe kombinierter Tour- nnd Retourbillets von Wien nach Deutsch-Altenburg nnd Hainhurg nnd nmgekehrt. **37**, 1007.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd. Aufhebung von Frachtsätzen im Tarife für den Donau-Orientverkehr via Galatz. **23**, 706.
— Einführung eines Tarifes für den Donau-Orientverkehr via Galatz. **29**, 825.
Adria, Ungarische Seeschiffahrts-Gesellschaft. Kostenfreie Beförderung von Ausstellungsobjekten nach Malta. **9**, 381.
Prager Moldau- und Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Böhmen. Fahrplan für die Strecke Prag—Stěchowitz nnd vice versa. **30**, 845.
Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft. Zeitweise Einstellung von Schiffskursen auf der Save. **5**, 214.
Getreideverkehr von Stationen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt nach Bayern. Berichtigungen im Ausnahmetarife I. **6**, 291.
Getreideverkehr von Stationen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrt nach Bayern mit Umschlag in Passau. Berichtigungen von Ziffern im Nachtrage III etc. **6**, 291.

II. Tarife für den direkten Verkehr der österreichischen, ungarischen, bezw. bosnisch-herzegowinischen Bahnen untereinander.

A. Personen und Gepäck.

Böhmische Nordhahn. Oesterreichische Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verhindungsbahn. Kuttenberger Lokalhahn. Berichtigungen des Tarifes für den direkten Personenverkehr. **6**, 289.
Buschtěhrader Eisenbahn. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Oesterr.-nngar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Einführung von Schnellzugs-Rückfahrkarten zwischen Wien und Komotau etc. **20**, 649.
Buschtěhrader Eisenbahn. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung direkter Fahrkarten. **25**, 759.
Galizisch-Böhmischer Personenverkehr. Einführung neuer Fahrkarten. **25**, 759.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft. Einführung ermässigter Fahrpreise für Hof- und Staatsbedienstete zwischen Wien St.E.G., der K.F.N.B.—Prag St.E.G., bezw. Bodenbach. **6**, 290.
Oesterreichische Staatsbahnen. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung von in einer Verkehrsrichtung hereits hestehenden Fahrpreisen auch in der Gegenrichtung. **13**, 472. **29**, 826.
— Einführung direkter Fahrpreise. **25**, 759.
Oesterreichische Staatshahnen. Oesterreichische Nordwestbahn. Druckfehlerberichtigung eines Fahrpreises in der Relation Ober-Cerekwe—Wien. **6**, 289.
— Berichtigung einer Stationsbezeichnung im direkten Personenverkehre. **12**, 457.

Oesterreichische Staatsbahnen. Oesterreichische Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung von Fahrpreisen für die direkte Abfertigung von Arbeitern. **23**, 705.
Oesterreichische Staatsbahnen. Südbahn-Gesellschaft. Einführung von Fahrpreisen. **28**, 813.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ungarische Staatsbahnen. Einführung neuer direkter Militär-Fahrpreise. **15**, 517.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Oesterreichische Nordwestbahn. Einführung neuer Fahrpreise. **31**, 865.
Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr. Einführung des Nachtrages I zum Hefte III. **9**, 386.
— Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Tarif-Hefte 1. **23**, 706.
— Einführung von Fahrpreisen für die Strecke Freistadt i. S.—Teschen und vice versa. **27**, 797.
— Berichtigung von Fahrpreisen im Hefte IV. **27**, 797.
Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Station Wien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Aussig, Komotau, Lobositz, Czernosek und Böhm.-Leipa. Einführung den Tarifnachtrages I. **31**, 865.
Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Lokalbahn Brandeis-Neratowitz und Stationen der Böhmischen Nordbahn. Einführung des Tarif-Teiles II. **31**, 866.
Reichenau a. K.-Solnitzer Lokalbahn. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz. Fahrtbegünstigung für Mitglieder touristischer Vereine. **23**, 707; Aufhebung derselben. **30**, 865.
Südbahn. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Einführung ermässigter Fahrpreise. **28**, 814.
Westungarisch-Niederösterreichischer Personenverkehr über Ebenfurth. Ermässigung von Frachtsätzen. **16**, 543.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Böhmische Nordbahn. Oesterreichische Nordwestbahn etc. etc. Einführung eines neuen Tarifes. **30**, 848.
Böhmisch-Tiroler Verband. Einführung des Tarif-Nachtrages I. **33**, 899.
Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen. Oesterreichische Staatsbahnen (Süddalmatinische Linien). Berichtigung des Lokalgütertarifes, Teil II. **1**, 9.
Bozen-Meraner Bahn. Oesterreichische Staatsbahnen. Südbahn. Einführung des Tarif-Teiles II. **7**, 326
Donau-Umschlagsverkehr via Linz. Einbeziehung von Stationen der Kremstalbahn. **34**, 931.
Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Aenderung der Nomenklatur für einzelne Artikel in den Verbandstarifen. **2**, 79.
— Berichtigung eines Frachtsatzes im Tarife, Teil II, Heft 1. **13**, 471.
— Umgestaltung der Abfertigungsstelle Chrzanów-Frachtenstation in eine Station für den Gesamtverkehr und Auflassung der Haltestelle Chrzanow; ferner Berichtigungen von Frachtsätzen. **17**, 573.
— Aenderung des Titels der Tarife. **29**, 825.
Galizisch-Wiener Verband. Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Teile II. **2**, 77.
Künstlicher Verbandsverkehr. Verschiebung des Einführungstermines von Kartierungssätzen. **2**, 77.
Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Verband. Berichtigungsblatt zum Anhange des Tarif-Teiles II. **6**, 290.
Nordwestböhmischer Verband. Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Teile II, Heft 1. **19**, 626.
— Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Teile II, Heft 2. **19**, 626.
Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verband. Berichtigung des Ausnahmetarifes Nr. 22. **17**, 573.
Oesterreichischer Verband. Gültigkeitsverlängerung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Prager Bahnhöfen und den Stationen der Böhmischen Nordbahn und Böhm.-Leipa. **2**, 77.
— Aufhebung einiger Frachtsätze im Tarif-Teile III, Heft 1. **4**, 158. **10**, 415.
— Aufhebung von Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Rakonitz, Častolowitz etc. **17**, 574.
— — von Frachtsätzen für Bier im Nachtrage I zum Teil II. **32**, 883.
Oesterreichische Staatsbahnen. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung eines Tarif-Anhanges. **5**, 215.
Oesterreichische Staatsbahnen. Südbahn. Frachtberechnung für die Beförderung von Gütern im Verkehre zwischen den österreichischen Staatsbahnen und der Südbahn. **32**, 884.
Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Ergänzung der Tarifbestimmungen im Tarif-Teile II, Heft 5. **1**, 10.
— Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Teile II, Heft 5. **6**, 289.
— Berichtigung eines Frachtsatzes im Teile II, Heft 1. **14**, 482.
— Ausserkraftsetzung der im Teile II, Heft 4, enthaltenen Frachtsätze für Baumwollwaren von Mähr.-Trübau nach Budapest etc. **14**, 482.
— Einführung eines neuen Tarifes. **19**, 624.
— Einführung von Kartierungssätzen. **19**, 624.
— — eines neuen Anhanges zum Tarif-Teile II, Heft 3. **19**, 624.
— Aenderung der Nomenklatur der Pos. Kupfer im Anhange zum Tarif-Teile II, Heft 1. **26**, 781.
— Druckfehler-Berichtigung im Tarif-Teile II, Heft 3, und im Anhange hierzu etc. **30**, 847. **36**, 980.
— Einführung des Tarif-Teiles II, Heft 10. **32**, 883.
— Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Teile II, Heft 3. **32**, 884.
Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Erweiterung der Reexpeditionsbegünstigung für das öffentliche Lagerhaus in Czegléd. **11**, 440.
Südbahn. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Einführung ermässigter Stationstarife. **13**, 471.
Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages II zum Anhange des Tarif-Teiles II, Heft 1 und 2. **3**, 125.
— Druckfehler-Berichtigung. **18**, 591.
Ungarisch-Adriatischer Verband. Aenderung von Frachtsätzen des Tarif-Teiles II, Heft 2, sowie des Anhanges hierzu. **9**, 385. **17**, 573.
— Ausdehnung der Reexpeditionsbegünstigung in den siebenbürgischen Lagerhäusern in Kolozsvár. **10**, 415.
Westungarisch-Oesterreichischer Verband. Ausgabe von Kartierungs-Frachtsätzen. **19**, 624, 625.
— Ausgabe eines neuen Tarifheftes. **19**, 625.
— Berichtigung des Nachtrages IV zum Tarif-Teile II, Heft 1. **26**, 781.
— Berichtigung des Nachtrages II zum Teile II, Heft 3. **27**, 798.
— Berichtigung eines Druckfehlers im Tarif-Teile II, Heft 3. **28**, 813.
— Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu den Kartierungsfrachtsätzen für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern. **29**, 826.
Westungarisch-Oesterreichischer Verband. Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Verband. Verlängerung der Gültigkeitsdauer mehrerer Tarife. **19**, 624.

C. Spezialtarife für einzelne Transportartikel.

Böhmisch-Tiroler Verband. Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes für Eisen etc. **7**, 325.
Galizisch-Ungarischer Verband. Reexpeditionsbegünstigung für Spiritus. **35**, 958.
Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag. Verkehrsbeschränkung einzelner Stationen. **31**, 865.
Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Kommerzialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, Oesterr. Staatsbahnen und der Lokalbahn Swoleňowes-Smečna. Berichtigung des Frachtsatzes der Relation Franz Josef-Stollen-Milin. **19**, 623.
— Frachtberechnung für Sendungen ab Brüx A.T.E. und Dux. **21**, 667.
— Berichtigung des Frachtsatzes Schwaz-Klattau. **29**, 826.
Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf. Einbeziehung der Bestimmungsstation Littai in den Tarif. **22**, 687.
Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Erhöhung der Frachtsätze im Hefte 1 nach Stationen der Zsitvavölgyer Lokalbahn. **11**, 439.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Verband. Aenderung der für Eisen- und Stahlwaren bestehenden Ausnahmetarife und Frachtermässigungen. **4**, 157.
Viehverkehr aus Galizien und der Bukowina nach Wien (Nordbahn). Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Teile II. **2**, 77.
Westungarisch-Oesterreichischer Verband. Aenderung der für Eisen- und Stahlwaren bestehenden Ausnahmetarife und Frachtermässigungen. **6**, 289.
Westungarisch-Steierischer Verkehr. Aenderung der für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaren bestehenden Frachtermässigungen. **8**, 362.

III. Tarife für den direkten Verkehr mit und unter auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Bayerisch-Böhmischer Personen und Gepäcksverkehr. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **21**, 667.
— Einführung von Rückfahrkarten von Nürnberg nach Karlsbad. **31**, 865.
Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen und Aenderung der Preise der Hundefahrkarten. **11**, 440.
— Einführung eines Gepäcksfrachtsatzes München—Graz **37**, 1009.
Deutsch-Italienischer Personen- und Gepäcksverkehr über die Gotthardbahn. Einführung eines neuen Tarifes. **3**, 126.
Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf. Einführung eines Berichtigungsblattes zum Tarife und zur Anteilstabelle. **32**, 883.
Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz. Einführung eines Ergänzungsblattes. **24**, 731.
— Einführung direkter Fahrpreise. **33**, 900.
Deutsch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Oderberg und Oświęcim. Einführung des II. Berichtigungsblattes. **23**, 705.
— Aenderung der mit Fahrkarten III. Klasse benützbaren Zugsgattung. **29**, 825.
— — des Fahrpreises von Dresden nach Budapest. **37**, 1009.
Elsass-Lothringisch-Süddeutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen. **23**, 705.
Englisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personenverkehr. Einführung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen im Teil II, Heft F. **24**, 731.
Französisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über Herbesthal-Köln-Aschaffenburg. Einführung von Fahrpreisen nnd Gepäckstaxen im Teil II, Heft E. **24**, 731.
Kombinierter Bahn- und Schiffsverkehr. Neuauflage des Personentarifes im direkten Verkehre. **34**, 933.
Norddeutsch-Orientalischer Personenverkehr. Verschiebung der Einführung des neuen Tarifes. **6**, 289.
— über Oderberg und Bodenbach. Einführung eines Berichtigungsblattes. **23**, 706.
Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen Reichenberg und Seidenberg. Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Tarif. **1**, 9.
Nordwestdeutsch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Wiedereinführung aufgehobener Fahrpreise. **6**, 289.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **33**, 899.
Oesterreichisch-Rumänischer Personenverkehr über Itzkany. Einführung neuer Fahrpreise. **12**. 457.
Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr. Einführung und Berichtigung von Fahrpreisen. **12**, 457.
Oesterreichisch-Ungarisch-Deutsch-Englischer Verband Wiedereinführung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen im Tarif-Teile II, Heft G. **11**, 440.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Verschiebung der Einführung des neuen Personentarifes. **6**, 289. **12**, 458. **15**, 518.
— Druckfehlerberichtigung im Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr. **35**, 957.
Rheinisch-Westfälisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg. Einführung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen. **23**, 705.
Rheinisch-Westfälisch-Hessisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen **11**, 439.
Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Aenderung von Fahrpreisen. **33**, 899.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

I. Güterverkehr der österr.-ungar. Bahnen.

a) Mit Deutschland.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Erweiterung der Gültigkeit der Frachtermässigung für Wolle etc. **14**, 482.
— Einführung direkter Frachtsätze für Kleesaaten ab Budweis. **27**, 797.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Wiedereinführung der Ausnahmetarife für Düngemittel etc. **15**, 518
Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich und Westösterreich. Aenderung der Kontrollbestimmungen für die im Rückvergütungswege gültigen Frachtsätze für Malz. **34**, 933.
Güterverkehr zwischen Stationen des Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirkes etc. Erweiterung des Ausnahmetarifes 10. **12**, 458.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Verlängerung der Gültigkeit des Ausnahmetarifes für Düngemittel. **8**, 361.
— Einführung des Nachtrages XIV zum Tarifhefte 1. **18**, 591.
— Aufnahme der Station Orzesche in den Teil II, Heft 2. **19**, 621.
Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Ausgabe des Nachtrages IV zum Tarifhefte 1 und des Nachtrages VI zum Tarifhefte 2. **19**, 625.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Ausserkraftsetzung des Tarif-Teiles IV, Heft 3. **29**, 825.
Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 8. **31**, 866.
Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Anwendung der Frachtsätze des 2. Anhanges zum Tarif-Teile II, Heft 4, für getrocknete Pflaumen. **2**, 77.
— Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Teile II, Heft 1. **7**, 325.
— Ausscheiden der Stationen Emden und Papenburg. **17**, 573.
— Ergänzung des Nachtrages I zum Tarif-Teile II, Heft 1. **23**, 705.
Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Verkehr mit Ungarn. Verlängerung der Gültigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Rohbenzin. **3**, 126.
Sächsisch-Ungarischer Verband. Einführung von Tarifnachträgen. **31**, 866.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung neuer gemeinschaftlicher Tarifhefte A, B. **20**, 648.
— Ergänzung des Ausnahmetarifes für Wein in den Tarifen, Teil II, Heft 4, 5, 6. **26**, 781.
— Einführung von Nachträgen zum Tarif-Teile II, Hefte C, D. **33**, 900.
Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Einführnng ermässigter Frachtsätze für Weintrauben etc. **12**, 457.
Tirol-Vorarlberg-Süddeutscher Güterverkehr. Erneuerung der Gültigkeit des Ausnahmetarifes für Thomasschlackenmehl. **2**, 80. **8**, 362.
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Verlängerung der Gültigkeit von Ausnahmetarifen. **1**, 9.

b) Mit Belgien und den Niederlanden.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführnng des Nachtrages II zum Tarif-Teile II, Heft 1. **20**, 649.
— Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Teile II, Heft 3. **23**, 706.
— Berichtigung von Frachtsätzen im Nachtrage II zum Tarif-Teile II, Heft 2. **31**, 865.
Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Teile II, Heft 3. **8**, 362.
— Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Teile II, Heft 1. **9**, 386.

c) Mit Frankreich.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verband. Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz. Einhalten der erreichbar billigsten Frachten für Güter aller Art zwischen Wien I und Wien-Hauptzollamt und Paris. **10**, 415.

d) Mit der Schweiz.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Teil I, Abteilung B. Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften. **12**, 458.
— Teil II, Heft 1, 3. Beschränkung der Anwendung des Ausnahmetarifes XV. **23**, 705.
— Teilweise Aufhebung von Frachtsätzen im Teil II, Heft 1, 2. **31**, 866. **35**, 958.
Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Einführung des Nachtrages I zum Tarife für den Verkehr zwischen Genf trans. etc. und österreichischen Stationen. **7**, 326.
— Einführung von Frachtsätzen im Verkehre Genf trs., Verrières trs. und Delle trs. und Reichenberg A.T.E. **29**, 825.
Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr. Einführung des Nachtrages II zu den Ausnahmetarifen. **29**, 826.

e) Mit Italien.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr. Druckfehlerberichtigung des Frachtsatzes der Relation Weissenbach—Pontebba **5**, 215.

f) Mit Russland.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife, Teil I. **7**, 325.
— Einführung des Nachtrages IV zum Gütertarife, Teil III. **30**, 848.

g) Mit Rumänien, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Direkter Güterverkehr zwischen Oesterreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Einführung von Tarifnachträgen und einer Neuausgabe des Tarif-Teiles II, Heft 3. **19**, 623. **33**, 900.
Direkter Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Einführung des Nachtrages II zum Betriebsreglement. **29**, 825.
Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verband. Einführung der Dienstanweisungen Nr. 1. **13**, 472.
— Einführung der Dienstanweisungen Nr. 2. **27**, 797.
— — der Tarifnachträge IV. **37**, 1010.

II. Güterverkehr.

a) Unter den deutschen Bahnen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif. Zirkular, betreffend Aufhebung von Frachtsätzen. **31**, 867.
Direkter Güterverkehr Bayerns mit deutschen Bahnen. Ausdehnung des Geltungsgebietes der für Zucker jeder Art zur Ausfuhr über See gewährten Fristverlängerung. **13**, 472.
— Aenderung der Ziffer 1 des Rohstofftarifes. **17**, 575.
Bayerisch-Sächsischer Verbandsverkehr (Heft 1, 2). Einbeziehung der Station Seulbitz. **6**, 290.
Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Gütertarif. Einbeziehung der Station Sassnitz-Hafen. **14**, 494.
Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Einbeziehung der Station Sassnitz-Hafen. **19**, 627.
Berlin-Stettin-Sächsischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Sassnitz-Hafen. **21**, 667.
Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Sassnitz-Hafen. **17**, 575.
— Einbeziehung der Station Wüstenfelde. **35**, 958.
Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Einbeziehung neuer Stationen. **17**, 575. **35**, 958.
— Einführung neuer Nachträge. **20**, 649.
— — einer nenen Bestimmung. **27**, 799.
— — des Nachtrages V zum Tarifhefte B 4. **28**, 814.
— Einbeziehung der Station Neu-Isenburg. **35**, 958.
Gruppentarif I. Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Gütertarif I/III. Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Dextrin, Stärke etc. **31**, 867.
Gruppentarif I. Ostdeutscher Güterverkehr. Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Güterverkehr. Einführung einer Bestimmung zu § 58 der Eisenbahnverkehrsordnung. **24**, 732.
Gruppenwechseltarife, I, II/V, III/V. Aufnahme einer neuen Bestimmung. **20**, 650.
— Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 58 der Eisenbahnverkehrsordnung. **23**, 707.
Gruppentarif II. Einbeziehung der Station Schermeisel in den Ausnahmetarif 6a. **15**, 519.
Gruppentarif II und Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Saarau. **13**, 472.
Gruppentarif III. Berlin-Stettin-Nordostdeutscher etc. Güterverkehr. Einführung ermässigter Frachtsätze für Düngemittel. **36**, 980.
Gruppen- und Wechseltarife der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen etc. Erweiterung des Tarifes auf die per Bahn beförderten Umschlagsgüter. **15**, 519.
— Neue Fassung der Ziffer 6 des Rohstofftarifes. **36**, 980.
— Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10 t. **36**, 980.
Gütertarif der Gruppe I, Bromberg, Danzig, Königsberg etc. Einführung des Tarifnachtrages I. **23**, 707.
Gütertarif für den Berlin-Stettin-Schlesischen Güterverkehr. Vereinfachte Abfertigung mit Markenverwendung für Eil- und Frachtstückgüter. **35**, 959.
Gütertarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. Anhang. Vereinfachte Abfertigung mit Markenverwendung für Eil- und Frachtstückgüter. **28**, 814.
Hessisch-Bayerischer Gütertarif. Einbeziehung neuer Stationen. **16**, 544.
Magdeburg-Halle-Bayerischer Güterverkehr. Ausgabe des Tarifnachtrages 13. **20**, 650.
Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif. Zirkular, betreffend Verwechslung von Stationen gleichen Namens. **14**, 494.
Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. Einführung eines Tarifnachtrages. **35**, 958.
Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände trans., Theil II. Aendernng, bezw. Zergliederung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 1. **23**, 707.
Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. Einbeziehung der Station Mundenheim. **35**, 958.
Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung von Nachträgen. **16**, 543.
— Einbeziehung neuer Stationen in das Tarifheft 1. **35**, 958.
Norddeutsch-Sächsischer Verkehr. Heft Nr. 1. Geänderte Entfernungen in der Kilometertafel III. **16**, 544.
— Einführung eines neuen Tarifheftes 1. **27**, 798. **28**, 814.
Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Einbeziehung nener Stationen. **23**, 707.
Nordostdeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Geänderte Fassung im Warenverzeichnisse des Rohstofftarifes. **6**, 290.
Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. Ausgabe des Tarifnachtrages 9. **24**, 732.
Ost-Mittel-Südwestdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung der Station Rheinau. **19**, 627; der Station Singen. **19**, 627.
— Einbeziehung der Station Ludwigshafen a. Rh. **23**, 707.
— — mehrerer Stationen in das Tarifheft 2. **26**, 782.
— — der Station Mannheim-Industriehafen. **27**, 799.
Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. Ausgabe des Nachtrages VI. **17**, 574.
Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. Einführung ermässigter Frachtsätze für Schwefelkiesabbrände. **12**. 458.
— Einbeziehung neuer Stationen. **12**, 458.
— — der Station Gera. **27**, 799.
Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung neuer, bezw. ermässigter Frachtsätze. **27**, 799.
— Einbeziehung der Station Friedrichshütte. **31**, 867.
Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung der Station Kalscheuren. **19**, 627.
Ostdeutscher Privatbahnverkehr. Aendernng des Warenverzeichnisses des Rohstofftarifes etc. **6**, 292.
Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif. Einbeziehung neuer Stationen. **26**, 782.
Rheinisch-Frankfurt-Sächsischer Verband. Einführung von Tarifnachträgen. **25**, 759. **26**, 781.
— Einbeziehung der Station Neu-Isenburg. **36**, 980.
Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif. Einbeziehung der Station Oberursel. **31**, 867.
Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Gütertarif. Zirkular, betreffend Station Voerde. **6**, 291.
— Ausgabe des Tarifnachtrages X. **15**, 519.
Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verkehr. Ergänznng des Seehafen-Ausnahmetarifes vem 1. Oktober 1901. **14**, 494.
Sächsische Staatsbahnen. Berlin-Stettin-Sächsischer etc. Güterverkehr. Aenderung des Warenverzeichnisses im Rohstofftarif. **6**, 292.
Schlesisch-Sächsischer Verband. Ermässignng von Frachtsätzen des Ansnahmetarifes für Schwefelkiesabbrände. **17**, 575.
— Einbeziehung der Station Reinerz. **23**, 707; der Station Fürth. **37**, 1011.
Schlesisch-Süddeutscher Güterverkehr. Teil II, Heft Nr. 1. Einbeziehung der Station Myslowitz in den Zink-Ausnahmetarif. **16**, 543.
— Heft Nr. 2. Einbeziehung der Station Myslowitz in den Zink-Ausnahmetarif. **16**, 543.
Staatsbahnwechseltarife mit der Gruppe I und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Einbeziehnng der Haltestelle Thorn-Uferbahn. **27**, 799.
Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensbnrg und Deggendorf Donaulände, Teil II. Aenderung, bezw. Zergliederung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 1. **22**, 687.
— Eintragung von Frachtsätzen im Nachtrage I. **36**, 981.
Südwestdeutscher Verband. Aenderung des Warenverzeichnisses im Rohstofftarife. **13**, 473.
— Einbeziehung der Station Aspach. **20**, 650; der Haltestelle Michelau. **21**, 667.
— — neuer Stationen in das Tarifheft 8. **27**, 798.
— Rückvergütungsfrachtsätze im Verkehre nach Konstanz etc. **27**, 799.
— Einbeziehung neuer Stationen in das Tarifheft 1. **27**, 799.
— — neuer Stationen in das Tarifheft 5. **35**, 958.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. Aenderung der Fassung des Warenverzeichnisses im Rohstofftarife. **12**, 458.
— Uebergang der Eisenberg-Crossener Bahn in den Staatsbetrieb. **37**, 1011.
Württembergisch-Bayerischer Gütertarif. Teil II. Zirknlar, betreffend Anwendung des Ausnahmetarifes für Holzsägemehl. **17**, 575.
Württembergisch - Südwestdeutscher Verband. Aufhebung des 5. Heftes. **14**, 493.
Württembergisch-Südwestdeutscher Verband. 2. Heft. Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr. Ansgabe des Nachtrages VII. **21**, 667.
Württembergisch-Südwestdeutscher Verband. Verkehr der Rhein- nnd Mainhafenstationen mit Bayern. Ausgabe des Tarif-Nachtrages I. **6**, 292.

b) der ausländischen Bahnen nntereinander und der deutschen mit diesen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr. Teil II, Heft 2. Ermässignng der Nettofrachtsätze für Chamottesteine. **1**, 12.
— Teil II, 1. Heft. Ergänzung des Ausnahmetarifes 15. **1**, 12.
— Beschränkung der Gültigkeit der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 15. **18**, 591.
— Rückvergütungsfrachtsätze im Verkehre über Genf, resp. Verrières—Lindau. **24**, 732.
— Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern-Schweizerische Centralbahn. Ermässigung der Frachtsätze für Chamottesteine. **1**, 12.
— — für den Güterverkehr Bayern-Schweizerische Nordostbahn. Ermässigung der Frachtsätze für Chamottesteine. **1**, 12.
Belgisch-Deutsche Verbände. Berichtigung des Nachtrages I zum Tarif-Teile I, Abteilung B. **10**, 416. **14**, 493.
Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Einbeziehung neuer Stationen. **19**, 627. **36**, 980.
Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland, Serbien, Bulgarien und der Türkei (via Oesterreich-Ungarn). Einführung des Nachtrages V zum Gütertarife. **19**, 623. **30**, 848.
— Einführung des Nachtrages II zum Betriebsreglement. **29**, 825.
— — des Nachtrages VI zum Gütertarife. **33**, 899.
Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen. Teil II, a, Heft 3. Ausgabe des Tarif-Nachtrages I. **13**, 473.
— Ausgabe des Nachtrages IV zum Teil II A, Heft 7. **20**, 650.
— Einführung von Nachträgen. **37**, 1011.
— Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. Einführung des Tarif-Nachtrages III znm Hefte 3 des Teiles II A. **6**, 290.
— — Einführung des Nachtrages V zum Hefte 8 des Teiles II A. **15**, 519.
— — des Nachtrages IV zum Hefte 6 des Teiles II A. **23**, 708.
— — des Nachtrages IV zum Kilometerzeiger. **31**, 867.
Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Verlängerung der Gültigkeit des Ausnahmetarifes für Wein etc. **9**, 386.
— Ausgabe von Tarifnächträgen und Ergänzung des Tarifes, Teil II, Abteilnng B. **24**, 732.
— Einbeziehnng der Station Milano Porta Romana in den italienischen Ausnahmetarif Nr. 1. **27**, 797.
— Einbeziehung der Station Sinzing in den Spezialtarif III b und der Station Salzburg in die Ansnahmetarife Nr. 21, 23, 24. **27**, 798, 799.
Deutsch-Südfranzösischer Güterverkehr. Rückvergütungsfrachtsätze im Verkehre über Genf—Verrières. **15**, 519.
Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif. Zirkular, betreffend Sendungen von Düngemitteln von Differdingen. **17**, 575. **22**, 687.
Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). Einführung des Nachtrages VII zum Hefte 1 b nnd des Nachtrages VI zum Hefte 1 c. **14**, 494.
— — Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften. **35**, 959.
Englisch-Deutsche Verbände. Teil I. Aenderung einer Bestimmung des Nebengebührentarifes der englischen Ostbahn. **24**, 731.
Niederländisch-Bayerischer Gütertarif. Neue Fassung des Ausnahmetarifes 16. **14**, 495.
Niederländisch-Deutsch-Russischer Gütertarif. Aenderung der Tarifierung für Serpentin und Jaspis. **14**, 494.
— Einbeziehung der Station Breslau Stadthafen. **15**, 519.
— Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Nachtrage I des Teiles II. **19**, 627.
— Aenderungen im Nachtrage I. **19**, 627.
— Zulassung eines grösseren Frachtbrief-Formulares für Sammelladungen. **34**, 933.
— Ausgabe des Tarif-Nachtrages I. **37**, 1011.
Niederländischer Verkehr mit den Preussisch-Bayerischen und Sächsisch-Bayerischen Grenzstationen. Einführung eines neuen Tarifes. **6**, 292.
Norddeutsch-Schweizerischer Gütertarif. Teil II, Heft 2, II. Abteilung. Aenderung einer Bestimmung im Nachtrage I. **20**, 650.
— Aufnahme von Frachtsätzen für Mühlenerzeugnisse. **35**, 958.
— Einbeziehung der Station Wülfel. **37**, 1010.
Rumänisch-Deutscher Verband. Verkehr mit Norddeutschland. Einführung der Dienstanweisung Nr. 20. **10**, 415,
— Einführung des Nachtrages IV zum Tarif-Teile II, Heft 1. **34**, 932.
Russisch-Chinesischer Güterverkehr. Einführnng direkter Tarife. **16**, 543.
Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. Ausdehnung der Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 31. **14**, 494. **19**, 627.
— Teilweise Aufhebung des Tarifes. **37**, 1011.
Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. Einführung von Frachtsätzen im Tarif-Teile II, Heft 1, für den Verkehr mit Markersdorf—Taura. **28**, 813.
Schweizerisch-Italienische Gütertarife. Teil I, Abteilung B. Einführung des Tarifnachtrages V. **1**, 12. **6**, 291.
— Gültigkeitsverlängerung der Taxen des Ausnahmetarifes für Wein. **17**, 575.

C. Spezialtarife für einzelne Transportartikel.

a) Für Eisen nnd Stahl etc.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- nnd Bleihüttenbetriebe. Neuausgabe des Tarifes. **12**, 458.
— Einbeziehung der Station Ratingen Ost. **18**, 591.
— Einbeziehung neuer Stationen. **20**, 650. **34**, 933.
— Ausgabe des Tarif-Nachtrages X. **23**, 708.
Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Aufnahme neuer Artikel in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl. **17**, 575. **24**, 733.
Frankfurt a. M.-Bayerischer Gütertarif. (Verkehr der Rhein- nnd Mainhafenstationen mit Bayern.) Ausdehnung des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl. **19**, 628.
Französisch-Deutscher Güterverkehr. Einführung eines Spezialtarifes für Schiffsbaueisen. **35**, 959.
Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher und Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. Einbeziehung der Station Hammersbeck in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl. **37**, 1011.
Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung der Station Maltsch in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl. **37**, 1011.
Ostdeutscher Güterverkehr I/II. Einführung ermässigter Ausnahmesätze für Eisen und Stahl. **35**, 959.
Süd-Ostpreussischer Güterverkehr. Einführung eines Seehafen-Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl. **6**, 290.

b) Für Getreide.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr. Berichtigungen im Nachtrage IV zum Ausnahmetarife Nr. I für Getreide. **8**, 362.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Ermässigte Kartierungsfrachtsätze für Mahlprodukte im Verkehre von Wien etc. **12**, 457.
— Verkehr mit Ungarn. Ermässigte Kartierungsfrachtsätze für Mahlprodukte im Verkehre von Wien etc. **12**, 457.
Elbe-Umschlagsverkehr. Reexpeditionsgebühr in Melnik für Getreide etc. **8**, 361.
Niederländisch-Deutsch-Russischer Verband. Teil V, Abt. A. Einführung neuer ermässigter Frachtsätze im Ausnahmetarife für Getreide. **19**, 627.
Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarife für Getreide. Teil II, Heft 2. **23**, 705.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Aenderung des Tarif-Teiles III, Heft 2, für Getreide. **8**, 361.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Einbeziehung des Lagerhauses der Württemhergischen Staatsbahnen in Friedrichshafen als Reexpeditionsstelle für Getreide etc. **32**, 883.
Schweizerisch-Italienische Gütertarife. Teil II, Abt. B. Taxierung von Getreide in loser Schüttung. **6**, 291.
— Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Getreide. **14**, 494.

c) Für Holz.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) Einbeziehung der Station Grafenau in den Ausnahmetarif für Holz etc. **20**, 650.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Einführnng direkter Frachtsätze für Holz. **28**, 814.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif. Einbeziehung der Station Rufach in den Ausnahmetarif für Stammholz. **26**, 781.
Ostdeutscher Privatbahnverkehr. Einführung eines Ausnahmetarifes für zu Grubenzwecke des Bergbaues bestimmte Rundhölzer. **15**, 518.
— Einbeziehung von Stationen. **16**, 543.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Berichtigung der Nomenklatur für Holz im temporären Anhange zu den Tarifen. **7**, 325.
Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Gütertarif. Einführung des Ausnahmetarifes 1 b für Holz. **37**, 1011.
Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Erweiterung des Ausnahmetarifes für Grubenholz. **16**, 544.
Rumänisch-Deutscher Verband. Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes für Holz im Verkehre mit Süddeutschland. **37**, 1010.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Erhöhung der Frachtsätze für Holz im Verkehre mit den Stationen Frankfurt a. M, Hanau. **30**, 848.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Teil IV, Heft 2. Erhöhung der Frachtsätze für Holz im Verkehre mit der Station Bockenheim. **33**, 900.
— Aufhebung des Ausnahmetarifes für Holz und Rinden, sowie von Einzelfrachtsätzen für Holz. **33**, 901.
Tirol - Vorarlberg - Süddeutscher Güterverkehr. Tarif-Teil II, Heft 1. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen für Holz. **31**, 866.

d) Für Kohle und Kokes.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. Einführung des Tarif-Nachtrages V. **4**, 158.
— Einbeziehung der Ladestelle Kranichbruch. **10**, 416.
Niederschlesischer Kohlenverkehr nach den Sächsischen Staatsbahnen. Vorschriften, betreffend den Verkehr nach den Stationen Ebershach und Warnsdorf. **6**, 292.
— Einbezichung der Station Groitzsch. **23**, 708.
Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichisch - Schlesischer Kohlenverkehr. Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen im Nachtrage I. **28**, 813.
Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. Einbeziehung neuer Stationen **36**, 980.
Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Tarif-Heft II. Einführung neuer Frachtsätze für die Station Teschen Ks. Od. **4**, 157.
— Tarif-Heft II. Einführung von Frachtsätzen nach Arad-Poltura. **8**, 361.
— — Aufhebung der Frachtsätze nach Villány. **16**, 543.
— Erhöhung der Frachtsätze nach Mánya und Verebély im Tarif-Hefte I. **31**, 865.
Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer und Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Aufnahme der Station Körös. **31**, 866.
Oberschlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr nach Wien St.E.G. (Arsenal). Einführung des Tarifnachtrages I. **8**, 361.
Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Jedlersdorf und Zellerndorf. Einführung des Tarifnachtrages I. **8**, 362.
Oberschlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde. Einführung des Nachtrages VII. **19**, 626.
Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Einbeziehung der Station Groitzsch. **19**, 627.
Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. Einbeziehung der Haltestelle Bobelwitz. **7**, 326.
Rheinisch - Westfälisch - Berlin - Stettin - Ostdeutscher Kohlenverkehr. Ausgabe des Tarifnachtrages VII. **6**, 292.
— Ausgabe des Tarifnachtrages VIII. **19**, 627.
Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **28**, 814.
Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft 1. Verkehr mit Bayern. Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifes für Steinkohlen. **13**, 474.
Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Ausgabe des Nachtrages III zum Ausnahmetarife für Steinkohlen. **6**, 292.

e) Für Petroleum.

Artikeltarif für die Beförderung von Petroleum etc. auf den russischen Bahnen. Regulativ für die Anwendung der Frachtsätze im Exportverkehre. **36**, 931.
Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Einführung von Frachtsätzen für Petroleum. **35**, 958.

f) Für Spiritus.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Spiritus. **14**, 491.

g) Für Tiere.

Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren zwischen der Bayerischen und Sächsischen Staatsbahn. Einbeziehung der Station Wiesenburg. **23**, 708.
Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Aenderung des Fahrgeldes für Tierbegleiter. **13**, 472.
Binnen- und Südwestdeutscher Verband. Aenderung der Tarifvorschriften im Tierverkehre. **27**, 799.
Deutsch-Schweizerische Gütertarife, Teil I, Abt. B. Bestimmungen über die Beförderung lebender Tiere etc. **25**, 760.
Hanseatisch-Ostdeutscher Tiertarif. Ausgabe des Tarifnachtrages 1. **36**, 980.
Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband. Neue Entfernungen und Frachtsätze für Tiersendungen. **15**, 519.
Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Aenderung des Fahrgeldes für Tierbegleiter. **13**, 472.
Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Tiertarif. Aufhebung von Tarifbestimmungen. **21**, 667.
— Einführung eines Tarifnachtrages. **25**, 759. **37**, 1011.
Nordostdeutsch-Sächsischer Verband, Teil II. Aenderung im Tarife für die Beförderung lebender Tiere. **25**, 759.
Ost-Mittel-Südwestdeutscher Tiertarif. Aenderung von Tarifvorschriften. **26**, 781.
Ostdeutscher Privathahnverkehr. Ost - Mittel - Südwestdeutscher Gütertarif. Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Güter- und Tiertarif etc. Einbeziehung der Station Eisenberg etc. **34**, 933.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Hornvieh und Pferden als Frachtgut. **7**, 325.
Preussisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren. Aenderung der Schnittfrachtsätze für die Station Culm. **13**, 473.
— Abfertigung von Tiersendungen, die für den Schlacht- und Viehhof der Stadt Posen bestimmt sind. **19**, 627.
Preussisch - Hessischer Staatsbahn - Tiertarif. Hanseatisch-Ostdeutscher Tiertarif. Ausserkrafttreten von Tarifbestimmungen. **21**, 667.
Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer und Thüringisch - Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Ermächtigung zur Ausstellung von Bescheinigungen für Zucht- und Weidetiere. **37**, 1011.
Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Aenderung der Tarifvorschriften für die Beförderung lebender Tiere. **26**, 781.
Sächsischer Binnenverkehr. Berlin-Stettin-Sächsischer etc. Verkehr. Aenderung von Bestimmungen in den Tiertarifen. **19**, 626. **22**, 687.
Schlesisch-Sächsischer Tiertarif. Aenderung, betreffend Transport von Pferden. **31**, 867.
— Einführung des Tarifnachtrages 6. **37**, 1010.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages IV zum Tarife für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel aus Ungarn nach Süddeutschland. **20**, 648.
— Einführung des II. Nachtrages zum Tarife für die Beförderung von Zuchtvieh als Frachtgut von Donaueschingen nach Budweis. **31**, 866.
Ungarisch-Deutscher Viehverkehr. Einführung des Tarifnachtrages III. **34**, 933.

h) Für Zucker.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 2. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Zucker aller Art. **13**, 473.
Elbe - Umschlagsverkehr. Reexpeditionsgebühr in Melnik für Zucker. **8**, 361.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland. Verlängerung der Reexpeditionsfrist für russischen Zucker. **15**, 518.
Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif. Anwendung des Ausnahmetarifes 14 a für Rohzucker. **22**, 687.
Sächsische Staatsbahnen. Berlin-Stettin-Sächsischer etc. Verkehr. Aenderung tarifarischer Bestimmungen für Zucker zur Ausfuhr. **13**, 472.
Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. Einführung eines Frachtsatzes für Zuckertransporte von Rossitz nach Chur. **8**, 361.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarif-Index für das II. Quartal 1903.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Lokaltarife.

A. Allgemeines.

Frachtermässigung für Gegenstände der Geflügel- und Vogelausstellung in Regensburg. **41**, 1095. **49**, 1254.
— Grossen Berliner Kunstausstellung. **41**, 1095.
— Automobilansstellung in Wien. **42**, 1110.
— Kunstausstellnng in Pilsen. **42**, 1110.
— Internationalen Ausstellung für Kunstphotographien in Budapest. **42**, 1110.
— Internationalen Kunstausstellung in Budapest. **42**, 1110.
— Geflügel- und Kaninchenausstellung in Elbogen. **42**, 1110.
— Permanenten Kunstausstellung in Brünn. **42**, 1111.
— Ausstellung für Hunde aller Rassen in Bromberg. **42**, 1111.
— — in Augsburg. **60**, 1451.
— Allgemeinen Ausstellung für Volkswohl in Baden b. Wien. **43**, 1126.
— Allgemeinen land- nnd forstwirtschaftlichen Ausstellung in Eger. **43**, 1126.
— Kunstausstellung in Graz. **43**, 1126.
— — in Salzburg. **61**, 1464.
— Internationalen photographischen Ausstellung zu St. Petersburg. **48**, 1239. **58**, 1427.
— Ausstellung von Gartenindustrie-Erzeugnissen in Wien. **49**, 1253.
— Pferdeausstellung und gewerblichen Spezial- und Sportausstellung in Wien. **49**, 1253.
— Stierschauen in Niedcrösterreich. **49**, 1253.
— Landwirtschafts-, Industrie- und Gewerbeausstellung in Trebitsch. **49**, 1253.
— Ostböhmischen Gewerbe-, Landesknltur- und ethnographischen Ausstellung in Pardubitz. **49**, 1253.
— Kunstausstellung in Venedig. **49**, 1254.
— Kaninchenausstellung in Krems. **53**, 1320.
— Ausstellung von Jagdhunden aller Rassen in Prag. **53**, 1320.
— Hundeausstellung in Bremen. **58**, 1427.
— Ausstellung von landwirtschaftlichem Kleinvieh in Raudnitz. **61**, 1464.
— Landwirtschaftlich-industriellen Regionalausstellung in Hořitz. **61**, 1464.
— Internationalen Hundeausstellung in Fürth i. W. **69**, 1606.
— Kärntner Landes-Tierschau in Klagenfurt. **71**, 1644.
— Ausstellungen von Knnst-, Industrie- und Gewerbeerzeugnissen etc. in Linz. **71**, 1645.
— Kunstausstellung in Graz. **71**, 1645.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche dasselbe Anwendung findet. Belgien **46**, 1199; Dänemark **46**, 1199; Deutschland **46**, 1195; Frankreich **46**, 1200; Italien **46**, 1201; Luxemburg **46**, 1201; Niederlande **38**, 1021. **46**, 1202. **72**, 1670; Oesterreich-Ungarn **46**, 1193. **51**, 1277. **68**, 1577. Russland **46**, 1202. **61**, 1457; Schweiz **46**, 1203. **55**, 1345. **59**, 1433. **68**, 1578.

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Bahnen, Abt. B. Tarifierung von Holzfässchen und Holztönnchen zur Käse- und Russenverpackung. **49**, 1252.

B. Gemeinsame Bahnen.

Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen. Streichung einer Bestimmung, betreffend Abfertigung von Tierbegleitern. **65**, 1523.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des Nachtrages III zum Lokalgütertarife. **40**, 1075.
— Ergänzung des Anhanges zum Lokalgütertarife, Teil II. **60**, 1449.

Südbahn-Gesellschaft. Aenderung von Sonn- und Feiertags-Rückfahrkartenpreisen im Verkehre mit Triest. **43**, 1125.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **43**, 1126. **46**, 1213. **47**, 1219.
— Aktivierung des Rollfuhrdienstes in Görz. **44**, 1157. **46**, 1204.
— Ermässigte Sonn- und Feiertagskarten. **46**, 1212.
— Ausgabe von Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen von Graz nach Peggau, Frohnleiten und Mixnitz. **47**, 1223.
— Ausgabe ermässigter Rückfahrkarten für die Pfingst-Sonderzüge Wien—Graz und Graz—Wien. **51**, 1283.
— Beschränkung des Schlafwagenverkehres Wien—Ala auf die Strecke Wien—Lienz. **51**, 1283. **53**, 1313.
— Einführung der Nachträge I zum Teile II, Heft 1, und zum Teile II, Heft 2. **52**, 1300.
— Eröffnung der Haltestelle Mittewald a. d. Drau als Station für den Gesamtverkehr. **53**, 1319. **56**, 1384.
— — der Personenhaltestelle Rattenberg als Abfertigungsstelle für Holzsendungen in ganzen Wagenladungen. **53**, 1319. **56**, 1384.
— Aktivierung der Fahrkartenausgabe in der Haltestelle Pflersch. **53**, 1319. **56**, 1384.
— Verkehr von Sonderzügen in eigener Regie nach Adelsberg und zurück am Pfingstmontag 1903. **54**, 1335.
— Eröffnung des neuen Bahnhofes in Siófok. **55**, 1350.
— Ausgabe ermässigter kombinierter Karten anlässlich der Rennen in Kottingbrunn. **55**, 1354.
— Aktivierung des Eilgutdienstes für Wagenladungen in Wien-Matzleinsdorf. **57**, 1407. **60**, 1448.
— Einführung des Gepäcksgutdienstes von und des Eilgutdienstes nach Haltestellen. **63**, 1493. **66**, 1537.

C. Oesterreichische Bahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **38**, 1030. **43**, 1126. **45**, 1181. **46**, 1212. **47**, 1218. **49**, 1253. **52**, 1301. **54**, 1337. **55**, 1355. **68**, 1582. **70**, 1629. **71**, 1642.
— Aenderung der Bezeichnung der Station Sandhübel. **38**, 1035.
— Schliessung der Fahrkarten-Ausgabestelle „Am Gemärke". **38**, 1036.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Schildberg. **41**, 1090. **42**, 1110.
— Ganzjähriger Betrieb des Stadtbureaus in Karlsbad. **41**, 1090.
— Frachtberechnung für Motorfahrräder und Automobile als Eilgut. **41**, 1093.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Drahobuditz. **42**, 1105, 1110.
— Einführung des Nachtrages IX zum General-Gütertarife. **42**, 1110.
— — des Nachtrages X. **58**, 1427.
— Aenderung des Stationsnamens Lingenau. **43**, 1123, **48**, 1239.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Brunnhäusl. **44**, 1158. **49**, 1247.
— — der Personenhaltestellen Bezegg und Bersbuch. **44**, 1159. **49**, 1247.
— Einführung eines neuen Tarifes der 15—30tägigen Abonnements. **44**, 1159.
— Ausgabe von Berichtigungsblättern. **44**, 1159.
— Einführung eines Gütertarifes für die Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl nnd Wolframs-Teltsch-Zlabings. **45**, 1179.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Herabsetzung der Zuschlagsgebühren für die Benützung des Schlafwagens. **46**, 1210.
— Aenderung der Bezeichnung der Stationen Königswart-Sangerberg und Sedlitz-Škvořetitz. **46**, 1211. **49**, 1247.
— — der Bezeichnung der Haltestelle Traunkirchen-See. **48**, 1337.
— Eröffnung der Haltestelle Ottischnigberg für den Personen- und Gepäcksverkehr. **48**, 1237.
— Aktivierung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Karlsbad. **48**, 1239. **50**, 1265
— Kohlenverkehr. Berichtigung von Frachtsätzen. **48**, 1239.
— Personen- und Gepäcksverkehr mit direkten Fahrkarten und zusammenstellbaren Fahrscheinen nach Bad-Gastein und Hof-Gastein von Stationen der österr. Staatsbahnen und anderer Bahnen über Lend-Gastein, sowie von Bad-Gastein nach Stationen der österr. Staatsbahnen und anderer Bahnen über Lend-Gastein während der Badesaison 1903. **49**, 1249.
— Tarifierung des Artikels eiserne Löffel. **49**, 1253.
— Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, 2, 3. **50**, 1267.
— Eröffnung der Expositur und der Güternebenstelle in Bad-Gastein. **53**, 1313.
— Einführung des Nachtrages IV zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2. **54**, 1336.
— Eröffnung der Halte- und Ladestelle Panka für den Gesamtverkehr. **54**, 1336. **56**, 1384.
— Verkehrsstörung in der Strecke Wrau—Eule. **55**, 1353. **60**, 1448, 1450.
— Eröffnung der Haltestelle Budweis-Linzer Vorstadt. **56**, 1384, 1386.
— — der Personenhaltestelle Lobowa Stadt. **56**, 1384. **63**, 1492.
— Einführung des Schlafwagenverkehres Wien—Frankfurt a. M. und Wien—Karlsbad. **57**, 1403.
— Ermässigung der Ueberfuhrsgebühr zwischen Graz St.B., sowie Graz S.B. und Graz-Karlau St.B. **58**, 1426.
— Petroleumverkehr. Aufhebung von Frachtsätzen im Nachtrage I. **59**, 1437.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Unterbach. **60**, 1450. **62**, 1476. **63**, 1487.
— Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen etc. **61**, 1463. **62**, 1477.
— Wiederaufnahme der direkten Personen- und Gepäcksabfertigung mit Kesselfall-Alpenhaus. **62**, 1477. **64**, 1506.
— Neuauflage des Lokalgütertarifes. **63**, 1492.
— Berichtigung dieses Tarifes. **73**, 1704.
— Aufhebung der ermässigten Frachtsätze für Stammholz im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, Abschnitt A. **63**, 1494.
— Lagergeldfreie Frist für die vom Empfänger aus den Eisenbahnwagen auszuladenden Güter. **64**, 1509.
— Ausgabe des Nachtrages III zur Zusammenstellung von Frachtsätzen für die Beförderung von Kohlen von, resp. nach Stationen der österr. Staatsbahnen. **69**, 1601.
— Einführung neuer Bedingungen für die Beförderung von Eilgütern mit Beförderungsscheinen (Abounement) im Bereiche der österr. Staatsbahnen. **70**, 1626.
— Eröffnung der Haltestelle und Betriebsausweiche Sattendorf für den Gepäcksverkehr. **71**, 1642.
— Einführung des Nachtrages XI zum General-Gütertarife. **71**, 1644.
— Eröffnung der Lokalbahn Tabor-Bechin. **72**, 1670. **73**, 1705.
— Viehbeförderung auf der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz. **73**, 1699.
— Erhöhung des Frachtsatzes für frisches Obst von Unter-Rohr—Wels trs. **73**, 1705.
Achenseebahn. Eröffnung der Station Eben i. T. als Personenhaltestelle mit beschränktem Gepäcks- und Güterdienst. **40**, 1076.
— Anhalten der Züge in den Haltestellen Burgeck und Maurach. **55**, 1354.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Einführung von Frankierungsmarken zur Abfertigung von Eilgutkolli auf den gesellschaftlichen Linien. **40**, 1073.
— Einführung von festen Fahrscheinheften für die Rundreise Teplitz—Lobositz—Aussig—Teplitz. **54**, 1336.
— — von Frachtsätzen für ledig in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zur Beförderung gelangendes Geflügel. **57**, 1407.
— Aenderung des Schleppbahngebühren-Verzeichnisses. **59**, 1437.
— Einführung, bezw. Aufhebung ermässigter Fahrpreise im Lokalverkehre. **69**, 1602.
Bozen-Meraner Bahn. Herabsetzung eines Frachtsatzes im Ausnahmetarife für Brennholz IIa im Verkehre zwischen den Stationen Terlan, bezw. Siebeneich und Bozen-Gries. **46**, 1211.
— Abfertigung von Gütern mit Frankierungsmarken im Lokalverkehre. **70**, 1628.
Böhmische Kommerzialbahnen. Einführung des Nachtrages I zum Lokalgütertarife, Teil II. **45**, 1179.
— Verkehrsstörung und Behebung derselben. **46**, 1213. **47**, 1219.
Böhmische Nordbahn. Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. **39**, 1057.
— Einführung des Nachtrages I zum Personen- etc. Tarife. **39**, 1058.
— Verkehrsstörung und Behebung derselben. **46**, 1212. **47**, 1219.
— Preisermässigung der Streckenkarten mit zwölfmonatlicher Gültigkeit. **51**, 1284.
— Ergänzung des Ausnahmetarifes 1 des Lokalgütertarifes, Teil II. **61**, 1464.
— Ausgabe des Neudruckes des Lokal-Personentarifes, Teil II. **68**, 1584.
— Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno. Frachtberechnung für ledig in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zur Aufgabe gelangendes Geflügel. **58**, 1425.
Buschtěhrader Eisenbahn. Fahrpreise für die Vergnügungsfahrten Prag St.E.G.—Lóbotz. **39**, 1059.
— Einführung des Nachtrages III zum Teil II. **42**, 1109.
— — des Nachtrages I zum Lokalgütertarif-Teil II für Personen etc. **42**, 1110.
— Wiederaufnahme des Personen- und Gepäcksverkehres auf der Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn. **43**, 1123.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Teschnitz-Gross-Tschernitz und Aenderung des Stationsnamens Satkau-Teschnitz. **48**, 1237.
— Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel, Ergänzung des Tarif-Teiles I, Abt. B, Abschnitt B—II—f. **56**, 1385.
Friedländer Bezirksbahnen. Lokalbahn Friedland-Heinersdorf. Aenderung des Stationsnamens Heinersdorf. **54**, 1337. **57**, 1403.
Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft. Gablonzer elektrische Bahnen. Einführung eines neuen Personentarifes. **61**, 1463.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Personenverkehr zu den Osterfeiertagen 1903. **39**, 1058.
— Ausgabe ermässigter Rückfahrkarten zu dem während der Dauer der Sommerfahrordnung an Sonn- und Feiertagen von Neutitschein nach Hotzendorf verkehrenden Zuge Nr. 2832. **45**, 1179.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **45**, 1181. **46**, 1212. **47**, 1219. **48**, 1237.
— Fahrplanänderung. **46**, 1207.
— Ausgabe des Nachtrages II zum Hauptbahn-Lokalgütertarife. **54**, 1336.
— Verkehr von Vortrains zu den Pfingstfeiertagen. **58**, 1427
— — zu den Feiertagen am 28. und 29. Juni. **70**, 1626.
— Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya-Zebrzydowska. **63**, 1491.
— Auflassung von Sonder-Personenzügen. **64**, 1510.
— Täglicher Verkehr eines Zuges Nr. 2244 von Friedek nach Friedland. **67**, 1571.
— Verkehr eines Sonderzuges von Berlin Stadtbahn nach Wien Nordbahnhof über Breslau—Oderberg in der Nacht vom 3. zum 4. Juli 1903. **70**, 1625.
Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. Eröffnung derselben. **46**, 1211. **47**, 1219.
Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn. Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel; Ergänzung des Tarif-Teiles I, Abt. B, Abschnitt B—II—f. **56**, 1385.
Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt. Aufhebung der Beschränkung der Auf- und Abladefrist für Wagenladungen. **50**, 1267.
Neutitscheiner Lokalbahn. Verkehrsstörung und Behebung derselben. **45**, 1181. **49**, 1253.
Oesterreichische Nordwestbahn. Einführung eines Stationstarifes für die Strecke Sebusein—Aussig. **46**, 1211.
— Verkehrsstörung. **47**, 1219.
— Einschränkung der Benützung von Schnellzügen mit Sonntagskarten. **47**, 1224.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Fahrpreise Wien—Freudenau oder umgekehrt bei den anlässlich der Pferderennen verkehrenden Sonderzügen. **38**, 1035.
— Einführung von Gebühren für die Desinfektion von Eisenbahnwagen, welche zum Transporte von lebendem Geflügel benützt werden. **40**, 1076.
— — des Nachtrages I zum Teil II, Personen- etc. Tarif. **42**, 1109.
— — des Nachtrages V zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1. **43**, 1126.
— Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen. **43**, 1126.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Eröffnung der Personenhaltestelle Simmeringer Hauptstrasse. **45**, 1179. **48**, 1237.
— Einführung des Nachtrages I zum Lokalgütertarife, Teil II, der Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz. **46**, 1212.
— Verkehrsstörung und Behebung derselben. **47**, 1219. **49**, 1253.
— Eröffnung der Personenhaltestelle Pardubitz Haltestelle. **47**, 1225. **49**, 1247.
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Aenderung des Stationsnamens Inneres Nonntbal. **56**, 1385. **57**, 1403.
Steyrtalbahn. Einführung ermässigter Sonn- und Feiertagskarten. **53**, 1319.
Südbahn-Gesellschaft. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, Lokalbahnen Spielfeld-Radkersburg und Liesing-Kaltenleutgeben. Einbeziehung der im Anhange zu den Lokaltarifen enthaltenen Frachtsätze für Eisen und Stahl der Pos. E—7 a des Tarif-Teiles I in die Post-Nummer 20. **69**, 1603.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Verkehrsstörung. **47**, 1219.
Eisenbahn Wien-Aspang. Einführung des Nachtrages I zum Lokal-Personentarife. **51**, 1284.
Eisenbahn Wien-Aspang. Schneebergbahn. Verkehrsstörung und Behebung derselben. **45**, 1181. **46**, 1213.
— Einführung von Frachtsätzen für die Beförderung von Geflügel. Ergäuzung des Tarif-Teiles I, Abt. B, Abschnitt B—II—f. **55**, 1355.
— Ausgestaltung der Abfertigung von Eilgütern mit Frankierungsmarken. **60**, 1449.

D. Ungarische Bahnen.

Ungarische Staatsbahnen. Eröffnung der Felsö-Eör-Tarcsa—Felsö-Lövöer Lokalbahn. **41**, 1090.
— Verkehrsstörungen und Behebung von solchen. **43**, 1126. **44**, 1161. **45**, 1181. **47**, 1219. **52**, 1301.
— Temporäre Eröffnung der Station Dunakesz-Alag. **44**, 1152.
— Eröffnung der Viehverladestation Bakony-Szombathely. **45**, 1177.
— Direkte Abfertigung von Reisegepäck nach Abbazia. **48**, 1237.
— Eröffnung der Haltestelle Hoszu-Aszó für den Güterverkehr. **51**, 1281.
— Eröffnung der Teilstrecke Hódmezö-Vásárhely—Makó—Ujváros der Lokalbahn Hódmezö-Vásárhely—Nagy-Szt. Miklos. **52**, 1297. **54**, 1334.
— Auflassung des Verladebahnhofes Korhánköz. **65**, 1521.
— Verlängerung der Gültigkeitsdauer zusammenstellbarer Fahrscheinhefte etc. **65**. 1521
— Aenderung des Stationsnamens Alsó-Galla. **68**, 1582; der Stationsnamen Pancsova-Temespart und Pancsova. **68**, 1582.
— Uebernahme des Betriebes der Lokalbahn Balaton-Szt.Györgi—Györg. **73**, 1699.
— Eröffnung des Betriebes auf der Linie Tapolcza—Keszthely. **73**, 1699.

E. Auswärtige Bahnen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. **38**, 1033. **39**, 1056. **41**, 1092. **44**, 1154. **61**, 1462. **65**, 1522. **66**, 1538.
— Ausgabe von Vereinskilometerzeigern und von Nachträgen zu solchen. **38**, 1033. **53**, 1316. **66**, 1538.
— Ausgabe von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen und von Nachträgen zu solchen. **38**, 1033. **53**, 1316. **66**, 1538.
— — des I. Nachtrages zum Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement. **38**, 1033.
— — des Nachtrages II zum Betriebs-Reglement. **69**, 1599.
Deutsche Bahnen. Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Februar. **44**, 1153; im Monate März. **49**, 1247; im Monate April. **63**, 1488.
— Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Februar. **44**, 1153; im Monate März. **49**, 1252; im Monate April. **64**, 1507.
— Eisenbahnverkehrsordnung. Aenderung der Anlage B. **43**, 1127. **49**, 1254.
— Eisenbahngütertarif. Teil I, Abteilung B. Einführung eines neuen Tarifes. **41**, 1094.
— Tarifierung des Artikels Elektrodenkohle. **50**, 1269.
— Direkter Tierverkehr unter Deutschen Bahnen. Einführung von Tarifvorschriften für Zucht- und Weidetiere. **40**, 1077.
— Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. Ausdehnung dieses Tarifes auf eine Nebenbahn. **41**, 1093. **54**, 1337.
— Aufnahme einer neuen Bestimmung. **48**, 1240. **58**, 1427.
Badische Staatsbahnen. Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände. **49**, 1254.
— Aufnahme einer Bestimmung über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10 t. **56**, 1386.
Bayerische Staatsbahnen. Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände. **39**, 1059. **52**, 1301. **64**, 1511.
— Ausgabe des Heftes B. **40**, 1077.
— — des Heftes C, Abschnitt I B. **40**, 1077.
— Heft C, Abschnitt II. Aenderung des Rohstofftarifes. **45**, 1181.
— Ergänzungen betreffend Eintragung von Stationen etc. **45**, 1181.
— Einbeziehung der Station Hartmannshof in den Ausnahmetarif für Cement und Kalk. **45**, 1181.
— Aufnahme der Station Seestetten in den Kilometerzeiger der Bayerischen Staatsbahnen. **45**, 1182.
— Neuausgabe des Heftes C, Abschnitt I A. **45**, 1182.
— Heft D. Ausgabe des Kilometerzeigers für die Lokalbahn-Teilstrecke Ingolstadt-Dolling. **45**, 1182.
— Heft C, Abschnitt II. Auflassung des Frachtzuschlages im Verkehre mit den Stationen Alling und Bruekdorf. **48**, 1240.
— Heft D. Ausgabe des Kilometerzeigers für die Lokalbahn Rothenkirchen-Tettau. **50**, 1269.
— Heft C, Abschnitt I B. Beförderung von lose verladenem rohen Thon in gedeckt gebauten Wagen. **55**, 1355.
— Heft D. Ausgabe des Kilometerzeigers für die Lokalbahn Ansbach-Leutershausen-Bechofen. **59**, 1438.
— Heft C, Abschnitt II. Einbeziehung der Station Lochhausen. **66**, 1542.
— Heft D. Ausgabe des Kilometerzeigers für die Lokalbahn Pasing-Herrsching. **69**, 1605.
— Heft C, Abschnitt II. Aenderung des Ausnahmetarifes für gebrannten Kalk. **69**, 1605.
— Heft D. Ausgabe des Kilometerzeigers für die Lokalbahn Tirschenreuth-Bärnau. **72**, 1677.
— Auflassung des Zuschlages für die Beförderung von Sand. **72**, 1677.
— Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitt-Tarif. Aufnahme von Stationen etc. **40**, 1077.
— Einführung ermässigter Frachtsätze. **45**, 1182.
— Ermässigung der Austosssätze für Getreide etc. im Verkehre mit den Stationen Alling und Bruckdorf. **50**, 1268.
— Einführung des Tarifnachtrages VIII. **54**, 1337.
— Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen und solchen der Lokalbahn in München. Ergänzung, betreffend Vormerkung der Einhebung von Krangebühren. **40**, 1077.
— Aufhebung des Frachtzuschlages bei Sendungen von Getreide. **50**, 1268.
— Einführung des Nachtrages IV. **53**, 1320.
— Tarif für den direkten Viehverkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen und Stationen der Lokalbahn in München. Ausgabe des Tarifnachtrages III. **52**, 1301.
Preussische Staatsbahnen. Eröffnung der Kleinbahu Bergwitz-Kemberg. **47**, 1219.
— Einstellung des Schlafwagenverkehres Berlin—Meran. **49**, 1248.
— Aenderung von Stationsnamen. **69**, 1598. **73**, 1706.
— Ermässigung der staatsbahnseitig zur Einhebung gelangenden Abfertigungsgebühren. **69**, 1604. **72**, 1677.
Preussische und Hessische Staatsbahnen. Einführung eines Ausnahmetarifes für Spiritus und Sprit. **53**, 1320.
Preussisch-Hessische und Oldenburgische Staatsbahnen etc. etc. Seehafen-Ausnahmetarif E. Neue Fassung des Warenverzeichnisses unter 1 in der Klasse II b. **72**, 1678.
Sächsische Staatsbahnen. Aenderung der Schreibweise mehrerer Stationen. **53**, 1314.
— Vorschriften über Rückvergütungeu. **64**, 1510.
— Ausgabe von Ferienkarten. **65**, 1524.
— Massnahmen anlässlich Güteranhäufung in Plauen-Neundorf i. V. **70**, 1626.
Württembergische Staatsbahnen. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Abfälle von Baumwolle etc. im Lokalgütertarife. **51**, 1284.
— Tarifierung von Lebensbäumen und ähnlichen Gesträuchen etc. **55**, 1355.
Niederländische Bahnen. Eröffnung der Linie Stiens—Tjummarun. **44**, 1153.
— Eröffnung der Nebenbahn von Ahaus nach Enscheide. **53**, 1314.
Russische Bahnen. Russischer Eisenbahn-Gütertarif. Eliminierung des Artikels Gschelsker Ziegel aus der Güterklassifikation. **48**, 1240.
— — Artikeltarif für Petroleum etc. Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 18 im Kartierungswege. **50**, 1270.
— — Frachtberechnung für lange Gegenstände. **51**, 1284.
— — Tarifierung für Böttcherwaren. **51**, 1284.
— — Artikeltarif für Eisen und Stahl. Tarifierung für Artikel der III. Kategorie als Stückgut. **64**, 1512.
— — Tarifierung für Natalrinde (Aloerinde). **64**, 1512.

Schweizer Bahnen. Rückvergütungs-Frachtsätze für Gütertransporte im Sächsisch-Preussisch-Süd-Französischen Verkehre. **38**, 1036.
— Einführung der neuen Taxen für den Personenverkehr. **50**, 1266.
— Uebernahme des Betriebes der Jura-Simplon-Bahn und der von ihr betriebenen Linien durch die Bundesbahnverwaltung. **55**, 1351.
— Eröffnung der Teilstrecke Murten—Ins der Freiburg-Murten-Ins-Bahn. **61**, 1461.
— — der Linie Reichenau—Iflanz. **66**, 1537.
— Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation für den internen und gegenseitigen direkten Güterverkehr. **71**, 1645.
— Umrechnung der deutschen Mark- in Frankenwährung. **71**, 1645.

F. Dampfschiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Lokalfahrten zu den Wettrennen in der Freudenau. **44**, 1154.
— Tägliche Schiffsverbindung von Wien nach Budapest und Ausgabe kombinierter Tour- und Retourkarten zwischen Wien—Budapest. **47**, 1220.
— Einführung des Nachtrages II zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Stationen der Bulgarischen Staatsbahnen über Rustzuk. **48**, 1239.
— Sommerfahrordnung für die Post- und Passagierschiffe. **51**, 1282.

II. Tarife für den direkten Verkehr der österreichischen, ungarischen, bezw. bosnisch-herzegowinischen Bahnen untereinander.

A. Personen und Gepäck.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Buschtěhrader Eisenbahn. Erhöhung direkter Fahrkarten. **71**, 1644.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Buschtěhrader Eisenbahn. Böhmische Nordbahn. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages I zum Tarife für den direkten Personenverkehr. **60**, 1450.
Bozen-Meraner Bahn. Oesterreichische Staatsbahnen. Südbahn-Gesellschaft. Ausgabe des Nachtrages I zum Tarif-Teile II. **47**, 1224.
Böhmische Kommerzialbahnen. Oesterreichische Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung von direkten Fahrkarten. **66**, 1541.
Böhmische Nordbahn. Oesterreichische Nordwestbahn etc. etc. Aenderung der Fahrpreise von Leitmeritz und Melnik nach Prag. **41**, 1093.
— Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes. **44**, 1160. **62**, 1477.
— Einführung neuer direkter Fahrpreise. **72**, 1677.
— Aenderung im Tarife für den direkten Personenverkehr. **73**, 1705.
Graz-Köflacher Bahn. Lokalbahn Preding-Wieselsdorf-Stainz. Ausgabe von Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen von Graz S.B. nach Stainz. **44**, 1158.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Südbahn-Gesellschaft. Verkehrseinstellung des Expresszuges Petersburg—Wien—Nizza—Cannes. **43**, 1123.
Lokalhahn Saitz-Tscheitsch-Göding. Lokalbahn Mutenitz-Gaya. Einführung von steuerfreien Arbeiterkarten in einzelnen Relationen. **38**, 1035.
Oesterreichische Staatshahnen. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung direkter Fahrpreise. **39**, 1058.
— Einführung direkter Personenzugsfahrkarten zwischen Prossnitz und Domstadtl. **44**, 1160.
— — eines direkten Fahrpreises zwischen Oderherg und Chabówka. **46**, 1212.
— — von in einer Verkehrsrichtung hereits bestehenden Fahrpreisen auch in der Gegenrichtung. **53**, 1319.
Oesterreichische Staatshahnen. Oesterreichische Nordwestbahn. Ergänzung des Tarifes für den direkten Personenverkehr. **66**, 1541.
Oesterreichische Staatshahnen. Oesterreichische Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung neuer direkter Fahrkarten. **71**, 1644.
Oesterreichische Staatshahnen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Einführung direkter Fahrpreise. **57**, 1407.
Oesterreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Lokalbahn. Einführung neuer Fahrpreise. **67**, 1571.
Oesterreichische Staatshahnen. Salzkammergut-Lokalbahn. Steyrtalbahn. Attersee-, Hallstättersee-, Mondsee- und Traunsee-Dampfschiffahrt. Einführung eines neuen Tarifes für den direkten Personenverkehr. **44**, 1158.
— Einführung neuer Fahrpreise. **53**, 1319. **65**, 1523.
Oesterreichische Staatsbahnen. Südbahn-Gesellschaft. Einführung direkter Fahrpreise. **44**, 1159. **64**, 1510.
Oesterreichische Staatshahnen. Südhahn-Gesellschaft. Bozen-Meraner Bahn. Lokalhahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Achenseebahn. Ausgahe eines Berichtigungshlattes zum Tarife für den direkten Personenverkehr. **71**, 1643.
Oesterreichische Staatsbahnen. Eisenhahn Wien-Aspang. Einführung eines neuen Tarifes. **45**, 1180.
Oesterreichische Staatsbahnen. Eisenbahn Wien-Aspang. Schneeherghahn. Einführung des Nachtrages I zum Tarife für den direkten Personenverkehr. **58**, 1427.
Oesterreichische Nordwestbahn. Böhmische Nordbahn. Einführung neuer Fahrpreise. **38**, 1035.
Oesterreichische Nordwestbahn. Böhmische Nordhahn. Oesterreichische Staatshahnen. Einführung neuer Schnellzugskarten. **47**, 1224.
Oesterreichische Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungshahn. Einführung von ermässigten Fahrpreisen. **40**, 1075.
— Ergänzung der Bestimmungen des Lokal-Personentarifes. **53**, 1319.
— Einführung des Nachtrages I zum Lokal-Personentarife. **56**, 1385. **73**, 1704.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Buschtěhrader Eisenbahn. Schlafwagenverkehr Wien—Karlsbad und Wien—Prag. **43**, 1126. **46**, 1204.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordhahn. Einführung direkter Fahrkarten zwischen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **52**, 1300.
— Gebührenberechnung für Militärgüter in der Relation Wien—Bubna. **66**, 1541.
— Direkte Abfertigung von den ausser Dienst reisenden Militärpersonen zwischen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn. **67**, 1571.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Oesterreichische Nordwestbahn. Einführung neuer Fahrpreise zwischen Wien und Mittelwalde. **51**, 1283.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ungarische Staatsbahnen. Einführung neuer direkter Fahrpreise. **63**, 1492.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Oesterreichische Nordwestbahn. Böhmische Kommerzialbahnen. Einführung direkter Fahrpreise. **63**, 1491.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Oesterreichische Nordwestbahn. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Reichenau a. K.-Solnitzer Lokalhahn. Einführung neuer Fahrpreise. **56**, 1386.
Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr. Einführung des Nachtrages II znm Tarifhefte III. **45**, 1179. **48**, 1239.
— Einführung kombinierter Fahrkarten zwischen Teschen und Troppau, ferner Berichtigungen des Tarifes. **52**, 1300.
— — neuer Fahrkarten im Tarifhefte IV. **54**, 1336.
— Aufhebung von Fahrkarten im Tarifhefte IV. **60**, 1450.
— Einführung des Nachtrages I zum Hefte II. **62**, 1478.
— — einer neuen Rundreise von Oderherg nach Budapest. **70**, 1626.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr. Einführung des Tarifnachtrages I. **42**, 1110. **57**, 1406.
Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft und der Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz und Stationen der Böhmischen Nordhahn. Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes, Teil II. **47**, 1225.
Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenhahn, Böhmischen Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn nnd Süd-Norddeutschen Verhindungshahn nnd der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft, sowie der Station Wien der Kaiser Ferdinands-Nordhahn über Aussig, Komotau, Lohositz, Czernosek und Böhm.-Leipa. Verschiebung des Einführungstermines des Tarifnachtrages I. **38**, 1035. **55**, 1353.
Direkter Personen- und Gepäcksverkehr Innshrnck—Achensee. Einführung einer Fahrpreis- und Anteilstahelle. **45**, 1180.
Vereins-Reiseverkehr. Neuausgabe eines Fahrscheinverzeichnisses. **53**, 1319.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

Bosnisch-Adriatischer Verband. Berichtigung der Artikelbezeichnung im Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 2. **58**, 1426.

Donau-Umschlagsverkehr via Linz. Einbeziehung der Station Krumau in den Klassenguttarif und in den Ausnahmetarif Nr. 1. **68**, 1583. **70**, 1626.

Galizisch-Ungarischer Verband. Aenderung der Frachtsätze und Kilometerentfernungen im Verkehre mit der Station O-Buda-Filatorigát. **62**, 1477.

Galizisch-Wiener Verband. Einführung des Nachtrages IV zum Tarif-Teile II. **68**, 1584.

Galizisch - Wiener Verband. Mährisch - Schlesisch - Niederösterreichischer Verband. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wien-Hauptzollamt. **62**, 1477.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Friedland-Hermsdorf und Stationen der Eisenbahnen Zittau-Hermsdorf und Zittau-Oybin. Einführung des Tarif-Nachtrages I. **45**, 1180.

Güterverkehr zwischen Stationen der österr. Staatsbahnen und Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn. Neuauflage des Gütertarifes. **65**, 1523.

Güterverkehr zwischen Wien und Stationen der österr. Staatsbahnen, sowie der Südbahn-Gesellschaft. Aufhebung der bestehenden und Ausgabe einer neuen Zusammenstellung von Frachtsätzen. **58**, 1426. **69**, 1603.

Künstlicher Verbandsverkehr. Berichtigung von Kartierungssätzen. **40**, 1075.

— Einführung von Kartierungssätzen. **45**, 1180. **47**, 1224. **59**, 1437. **68**, 1584. **73**, 1704.

Niederösterreichischer Verband. Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Teile II. **68**, 1584.

Nord-Südösterreichischer Verband. Einführung des Nachtrages V zum Tarif-Teile II, Heft 1, und des Nachtrages V zum Anhange des Tarif-Teiles II, Heft 1. **68**, 1585.

Ost Nordwestösterreichischer Verband. Einführung des Nachtrages I zu dem Anhange zu den Tarifen, Teil II. **64**, 1510.

— Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Teile II, Heft 3. **65**, 1524.

— — des Nachtrages III zum Tarif-Teile II, Heft 1. **67**, 1571.

Oesterreichischer Verband. Berichtigung des Anhanges zu den Tarifen, Teil II. **69**, 1602.

— Berichtigung von Frachtsätzen im Ausnahmetarife 6. **71**, 1643.

Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Erhöhung von Frachtsätzen im Verkehre mit Stationen der Zsitvavölgyer Lokalbahn. **49**, 1252.

— Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen im Teile II, Heft 3. **49**, 1253.

— Aufnahme der Verladehaltestelle Bács-Almási szölök in den Tarif, Teil II, Heft 3, sowie in die Kartierungssätze für den direkten Verkehr zwischen den Stationen Wien K.F.N B. etc. und ungarischen Stationen. **52**, 1300.

— Einführung des Nachtrages III zum Anhange zum Tarif-Teile II, Heft 2. **53**, 1319.

— Aufnahme von Frachtsätzen für Güter der Klassen I, II, ferner für sperrige Güter im Verkehre mit der Station Szent Lörincz nyaroló. **69**, 1602.

— Erhöhung von Frachtsätzen im Verkehre mit Stationen der Békés-Csanáder Lokalbahn. **73**, 1703.

Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Westungarisch - Oesterreichischer Verband. Westungarisch - Niederösterreichischer Verband. Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Verband. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wien-Hauptzollamt. **55**, 1354.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Verband. Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 2, bezw. des Nachtrages III zum Tarif-Teile II, Heft 3. **71**, 1643.

Oesterreichisch - Ungarisch - Lindau - Vorarlberger Verband. Einführung neuer Tarife. **55**, 1353.

Umschlagsverkehr via Barcs. Einführung des Tarif-Nachtrages I. **54**, 1336.

Westungarisch - Oesterreichischer Verband. Ausserkraftsetzung einer Bestimmung im Tarif-Teile II, Heft 3. **43**, 1125.

— Erhöhung der Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Hidegkut-Tamaser Lokalbahn. **44**, 1160.

— — der Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der Lokalbahn Balaton-Somogyszobb. **69**, 1601.

Wiener Ueberfuhrtarif. Einführung des Tarif-Teiles II. **57**, 1406.

C. Spezialtarife für einzelne Transportartikel.

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande. Einführung des Tarif-Teiles II, Heft 1. **44**, 1161. **49**, 1251.

Galizisch-Ungarischer Verband. Reexpeditionsbegünstigung für Rohpetroleum-Sendungen in Budapest dunap. t. p. u. **59**, 1437.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Buschtéhrader Eisenbahn, österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swoleňowes - Smečna. Ausgabe des Nachtrages II zum Kohlen-Ausnahmetarife. **69**, 1601.

Lokalbahn Časlau-Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Močowitz. Lokalbahn Königshan-Schatzlar etc. etc. Einführung von Frachtsätzen für ledig in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zur Aufgabe gelangendes lebendes Geflügel. **49**, 1253.

Niederschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Erhöhung eines Schnittfrachtsatzes im Anhange, enthaltend Frachtsätze für Kokssendungen. **71**, 1643.

Nord-Südösterreichischer Verband. Einführung des Tarif-Teiles II, Heft 3, für den Borstenviehverkehr. **68**, 1584.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer und Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Heft II/2. Erhöhung der Frachtsätze der Békés-Csanáder Lokalbahn. **49**, 1251.

Ost-Nordwestösterreichischer Verband. Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Teile II, Heft 5, für Zucker. **66**, 1541.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verband. Aufhebung von Frachtsätzen für Petroleum im Nachtrage VI. **60**, 1450.

Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Aenderung von Frachtsätzen und Kilometer-Distanzen bis zum Schnittpunkte im Verkehre mit der Station Hütteldorf-Hacking trans. im Ausnahmetarife für Hornvieh. **70**, 1625.

Viehverkehr aus Galizien und der Bukowina nach Wien. Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Teile II. **68**, 1584.

III. Tarife für den direkten Verkehr mit und unter auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **65**, 1523.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer direkter Fahrpreise. **41**, 1093. **57**, 1406. **61**, 1464.

— — eines direkten Expressgut-Frachtsatzes Bozen-Gries—München. **57**, 1406.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänisch - Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr via Süddeutschland und via Arlberg etc. etc. Erhebung von Hafengebühren für Dover. **43**, 1125.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf. Einführung von Rückfahrkarten zwischen Saaz und Berlin. **39**, 1057.

— Einführung direkter einfacher Personenzugs-Fahrkarten von Lemberg nach Leipzig. **42**, 1109.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz. Ausgabe gemischter Fahrkarten von Leipzig nach Krakau. **47**, 1225.

— Einführung direkter Fahrkarten. **54**, 1337.

Deutsch - Oesterreichisch - Schwedisch - Norwegisch-Finnländischer Personenverkehr. Druckfehlerberichtigung von Gepäcksfrachtsätzen. **45**, 1180.

Deutsch - Oesterreichisch - Schwedisch - Finnländischer Personenverkehr. Einführung von Fahrkarten. **40**, 1075.

Gepäcksverkehr mit Ostseebädern. Einführung des Tarifnachtrages I. **42**, 1110.

Internationaler Rundreiseverkehr mit Italien. Aufhebung dieses Tarifes. **45**, 1180.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen, Reichenberg und Seidenberg. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckssätze. **61**, 1463.

— Einführung direkter Fahrpreise. **72**, 1677.

Nordwestdeutsch - Niederländisch - Oesterreichischer Personenverkehr über Eger etc. Einführung neuer Fahrpreise. **71**, 1644.

— Einführung neuer Fahrkarten von Münster und Osnabrück nach Marienbad. **73**, 1704.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen. Berichtigung, betreffend Eintragung einer Anmerkung. **48**, 1239.

— Tarifänderungen und Neueinführungen. **51**, 1283. **68**, 1584.

— Aenderung von Fahrpreisen und Gepäckssätzen. **56**, 1386. **64**, 1509.

— Einführung des Tarifnachtrages I. **71**, 1644.

Oesterreichisch-Deutsch-Belgischer Verband. Aufhebung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen. **44**, 1159.

Oesterreichisch-Deutsch-Englischer Personen- und Gepäcksverkehr. Teil II, Heft G. Einführung eines neuen Tarifes. **46**, 1212.

Oesterreichisch - Italienisch - Schweizerisch - Deutsch-Französischer Personenverkehr über den St. Gotthard. Aenderung der bestehenden Fahrpreise Triest—Paris. **39**, 1059.
Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **67**, 1571.
Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **59**, 1437.
Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr. Ausgabe der direkten Arbeiterkarten von Konstanz nach Italien in Markwährung. **71**, 1644.
Rheinisch - Westfälisch - Hessisch - Bayerisch - Oesterreichischer Personenverkehr Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **73**, 1705.
Russisch-Adriatischer Personenverkehr über Budapest—Fiume. Fahrpreiserhöhungen von Ancona oder Venedig nach Moskau, St. Petersburg, Warschau und vice versa. **39**, 1058.
Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Einführung direkter Schnellzugsfahrkarten und Gepäckstaxen im Verkehre nach Dresden. **54**, 1336.
— Einführuug von Fahrkarten von Marienbad nach Franzensbad. **71**, 1644.
Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf. Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen. **39**, 1057.
Warschau-Wiener Eisenbahn. Tarif für die Linie Warschau—Kalisch. **49**, 1254.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

I. Güterverkehr der österr.-ungar. Bahnen.

a) Mit Deutschland.

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Druckfehler-Berichtigung des Frachtsatzes der Relation Klattau—Braunau a. Inn. **57**, 1406.
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Einbeziehung der Station Mastig in den Ausnahmetarif für Baumwolle des Tarifheftes 2 zum Teile II. **64**, 1509.
Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Einbeziehung der Station Waidhofen a. d. Ybbs in den Ausnahmetarif 6 b für Holzzellstoff. **39**, 1057.
— Einführung ermässigter Frachtsätze für Holzzellstoff und Strohzellstoff des Ausnahmetarifes 6 b. **51**, 1283.
— — des Ausnahmetarifes 34 für Bier. **52**, 1299.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung des Tarifnachtrages II. **44**, 1161.
Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Anstossbeträge für den Verkehr mit Riesa-Elbkai. **40**, 1075.
— Frachterhöhungen für Düngemittel im Ausnahmetarife Nr. 4 A. **54**, 1335.
Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Einführung des Nachtrages IX zum Tarifhefte 2. **67**, 1571.
Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Einführung des Nachtrages XI zum Tarif-Teile III, Heft 1. **50**, 1268.
— Einführung des Nachtrages VI zum Tarife, Teil II, Heft 2. **58**, 1425.
Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Einführung von Frachtsätzen für Kartoffel und Frühgemüse. **56**, 1385.
Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Einführung des Nachtrages V zum Tarif-Teile III, Heft 1. **40**, 1076.
— Einführung des Nachtrages VI zum Tarif-Teile II, Heft 3 A. **44**, 1158.
— — des Nachtrages V zum Tarif-Teile II, Heft A. **44**, 1158.
— — des Nachtrages VII zum Tarif-Teile II, Heft 3 B. **44**, 1159.
— — des Nachtrages IX zum Tarif-Teile III, Heft 3. **52**, 1299.
— Ermässigungen von Frachtsätzen in den Tarifen, Teil III, Heft 1, 2, 3. **52**, 1300.
— Ergänzung des Tarif-Teiles II, Heft C. **57**, 1405.
— — des Ausnahmetarifes Nr. 33 im Teile II, Heft 1. **63**, 1491.
Rheinisch - Westfälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Berichtigung eines Frachtsatzes im Nachtrage VI. **44**, 1159.
— Teil II, Heft 2, 3, 4. Beschränkung des Verkehres mit der Station Essen-Nord. **63**, 1493.
Sächsisch-Oesterreichischer Grenztarif. Aenderung von Frachtsätzen zwischen Hof und Reichenberg. **17**, 1224.
Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung von Tarif-Nachträgen. **44**, 1160. **59**, 1437.
Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Einführung von Nachträgen zu den Gütertarifen, Teil II, Heft 7—9. **44**, 1157.
— Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Teile III, Heft Nr. 2. **44**, 1158.
Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Druckfehler-Berichtigungen von Frachtsätzen des Ausnahme-Tarifes für Kaolin im Tarif-Teile II, Heft 7, und im Tarif-Teile II, Heft 8. **51**, 1284. **58**, 1426.
— Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Teile V, Heft 1. **57**, 1405.
— — des Nachtrages VII zum Tarif-Teile III, Heft 3. **57**, 1405.
— Teil II, Heft A. Einbeziehung der Station Glan-Münchweiler. **58**, 1425.
— Anwendung der Frachtsätze für Mannheim-Industriehafen. **65**, 1523.
Südösterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Grenzverkehr. Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Teile II. **58**, 1425.
Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages 5 zum Tarif-Teile II, Heft 1. **54**, 1335.

b) Mit Belgien und den Niederlanden.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Nachtrages III zum Tarif-Teile II, Heft 1. **42**, 1109.
Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen und den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen. Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Teile I, Abt. B. **47**, 1225. **57**, 1405.

c) Mit Frankreich.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Verband. Einführung je eines Nachtrages II zu den Heften 1, 2 des Tarif-Teiles IV. **40**, 1075.

d) Mit der Schweiz.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband. Einführung von Frachtsätzen für Zichorienwurzeln. **43**, 1125.
— Ausgabe des Tarifnachtrages III. **43**, 1125, 1126. **45**, 1180.
Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Verlängerung der Gültigkeit des I. Nachtrages zum Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Gütertarife. **46**, 1211.

e) Mit Russland.

Güterverkehr Illowo transit mit Galizien und der Bukowina über Granica—Warschau. Einführung des Tarifnachtrages I. **46**, 1211.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Einführung neuer Tarife. **44**, 1161. **56**, 1386.
— Aenderung der Bezeichnung der Station Berese im Gütertarife, Teil IV. **47**, 1224.
— Ausgabe von Berichtigungsblättern zu den Tarif-Teilen II und III. **57**, 1405.
— Ergänzung der Anfangspost 8 durch Aufnahme der Artikel der Pos. M—19 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles II, Heft 1. **69**, 1603.

f) Mit Rumänien, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Direkter Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Sistierung der Einführung von Tarifnachträgen etc. **47**, 1224.
Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Verband. Druckfehler-Berichtigung des Frachtsatzes für Nüsse in der Relation Bucaresti—Arad. **38**, 1035.

II. Güterverkehr.

a) Unter den deutschen Bahnen.

Gütertarif der Tarifgruppe I. Ostdeutscher Gütertarif. Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Gütertarif. Ostdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif. Einführung ermässigter Frachtsätze. **50**, 1268.
Badisch-Bayerischer Gütertarif. Ausgabe des Nachtrages II. **45**, 1182; des Nachtrages III. **64**, 1511.
Bayerisch-Sächsischer Gütertarif. Ermässigung der Stationstarifsätze für Reichenberg. **51**, 1284. **55**, 1355.
— Streichung der Bestimmung über die Verwendung von Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht. **53**, 1320.
Berlin-Stettin-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer etc. Güterverkehr. Aenderung, betreffend Streichung von Vorschriften. **48**, 1240.
Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Grünthal. **49**, 1253.
— Aufnahme der Station Meseritz in den Ausnahmetarif für gebrannte Steine. **52**, 1301.
— — neuer Stationen. **64**, 1511.
Frankfurt a. M. etc.-Bayerischer Gütertarif. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern. Neue Bestimmung über die Frachtberechnung im Verkehre mit Mannheim-Industriehafen. **53**, 1320.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung von Nachträgen zu den Tarifheften A 3 und A 4. **41**, 1095.
— Streichung der Bestimmung über die Verwendung von Wagen mit anderem als 10 t Ladegewichte. **61**, 1464.
— Ausgabe des Nachtrages III zum Tarifhefte C. **66**, 1541.
— — des Nachtrages III zum Tarifhefte A 2. **69**, 1605.
Gruppenverkehr Berlin-Stettin etc. Aufnahme von Stationen. **69**, 1606.
Gruppentarif I, Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **72**, 1678.
Gruppenwechseltarife I, II/VI. Aufnahme der Station Neu-Isenburg. **41**, 1096.
Gruppentarif I, Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Güterverkehr (I/III). Einbeziehung der Station Graudenz in die Seehafen-Ausnahmetarife E und E 2. **40**, 1076.
Gruppentarif II. Einführung von Gesamtfrachtsätzen für die Station Posen Gerberdamm. **69**, 1604.
Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen und Gütertarif für den Berlin-Stettin-Schlesischen Güterverkehr. Einstellung der vereinfachten Abfertigung mit Markenverwendung für Eil- und Frachtstückgut im Anhange zum Gütertarife. **54**, 1337.
Direkter Güterverkehr Bayerns mit deutschen Bahnen. Aenderung des Rohstofftarifes. **40**, 1077.
Hanseatisch-Ostdeutscher Gütertarif. Einführung neuer direkter Frachtsätze. **41**, 1095.
Hessisch-Bayerischer Gütertarif. Ausgabe des Tarifnachtrages III. **41**, 1095.
— Aenderung von Schnittfrachtsätzen im Nachtrage III. **60**, 1451.
— Einbeziehung der Station Erzhausen. **71**, 1645.
Magdeburg-Halle-Bayerischer Güterverkehr. Streichung einer Anmerkung im Abschnitte II B der Tarifvorschriften. **64**, 1510.
Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе trans., Teil II. Einbeziehung der Station Bleicherode in den Tarif für Kalisalze etc. **59**, 1438.
Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. Berichtigung von Frachtsätzen. **45**, 1182.
Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Gütertarif. Heft 1, 2. Neue Fassung der Ziffer 6 des Warenverzeichnisses des Rohstofftarifes. **56**, 1386.
— Ausdehnung der Anwendung der Vorschriften über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg. **69**, 1604
Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher und Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. Aufhebung der Vorschriften über die Verwendung von Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht. **50**, 1269.
Norddeutsch-Sächsisches Tarifheft Nr. 1. Berichtigungen des Kilometerzeigers etc. **44**, 1161.
Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Güterverkehr. Aenderung, betreffend Aufhebung von Vorschriften. **49**, 1254.
Nordostdeutsch-Sächsischer Verkehr. Einbeziehung der Station Thorn Uferbahn. **48**, 1240.
Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. Aufhebung der Bestimmung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10 t. **58**, 1427.
Ostdeutscher Güterverkehr. Ausgabe eines neuen Gütertarifes. **59**, 1438.
Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Einbeziehung der Station Wilhelmsburg in den Seehafen-Ausnahmetarif für Frachtstückgut etc. **51**, 1284.
— Aufhebung der Bestimmung über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10 t. **59**, 1438.
Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Aufnahme der Station Graudenz in die Seehafen-Ausnahmetarife E und E 2. **41**, 1093.
— — neuer Stationen. **69**, 1604.
— Einbeziehung der Station Grünthal in den Ausnahmetarif für Baumwolle. **45**, 1181.
Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. Ausgabe des Tarifnachtrages VIII. **64**, 1511.
Ost-Mittel-Südwestdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung der Station Jockgrim in den Ausnahmetarif für Steine. **73**, 1705.
Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. Einführung des Nachtrages IV zum Tarif-Teile II, Heft 2, und des Nachtrages III zum Tarif-Teile II, Heft 4. **50**, 1267, 1268. **64**, 1509, 1511.
Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif. Einbeziehung neuer Stationen. **40**, 1077.
Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Aufhebung einer Bestimmung. **44**, 1161.
Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung von Tarifnachträgen. **40**, 1076.
— Neue Fassung der Ziffer 6 des Rohstofftarifes. **51**, 1285.
Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif. Neue Benennungen von Stationen. **49**, 1254.
— Gleichstellung von Stationsentfernungen etc. **50**, 1269.
— Einbeziehung der Station Clotten. **61**, 1464.
— Verminderung des Frachtzuschlages für Sendungen von Sand etc. **66**, 1542.
— Einbeziehung der Station Ponten-Besseringen. **67**, 1572.
— — der Station Nalbach. **71**, 1645.
Sächsischer Binnengüterverkehr. Berlin-Stettin-Sächsischer etc. Güterverkehr. Neue Fassung der Ziffer 6 des Rohstofftarifes. **48**, 1240.
Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Einbeziehung von Stationen in die Tarifhefte 1, 2. **41**, 1093.
— Einführung von Tarifnachträgen. **51**, 1285.
Sächsisch-Württembergisches Tarifheft 2. Einbeziehung der Station Feuerbach in den Ausnahmetarif für Baumwolle- etc. Abfälle. **44**, 1161.
Schlesisch-Sächsischer Verband. Einführung des Tarifnachtrages II. **72**, 1677.
Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif. Verkehr mit Bayern. Aenderungen im Teile II, Heft Nr. 1, betreffend Ausscheidung von Stationen etc. **50**, 1269.
— Verkehr mit Württemberg. Aenderungen im Teile II, Heft Nr. 2, betreffend Ausscheidung von Stationen etc. **50**, 1269.
Staatsbahnwechseltarife I II/V, Magdeburg-Halle-Sächsischer und Magdeburg-Halle-Bayerischer Verkehr. Einbeziehung der Station Reuden in den Ausnahmetarif für Brennstoffe. **69**, 1606.
Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donauländе. Teil II. Ausgabe des Tarifnachtrages IV. **48**, 1240.
— Ergänzung des Artikelverzeichnisses zum Ausnahmetarife für Garne. **55**, 1355.
— Berichtigung des Frachtsatzes Karlsruhe—Passau des Ausnahmetarifes 2 c. **59**, 1438.
— Einbeziehung der Station St. Ingbert. **65**, 1524.
— — der Station Lochhausen. **66**, 1542.
— Aenderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehre mit Mannheim-Industriehafen. **69**, 1603.
Süddeutscher Privatbahnverkehr. Aufnahme der Station Neu-Isenburg. **48**, 1240.
— Aufhebung der Bestimmung über die Verwendung von Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht. **54**, 1337.
— Neue Fassung der Ziffer 6 des Rohstofftarifes. **58**, 1427.
Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Teil II. Einbeziehung der Station Rottweil. **45**, 1182.
— Ergänzung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 1. **66**, 1542.
— Aenderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehre mit Mannheim-Industriehafen. **66**, 1542.
Süd-Ostpreussischer Gütertarif. Streichung der Vorschriften über die Verwendung von Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht. **54**, 1337.
Südwestdeutscher Verband. Neue Fassung der Ziffer 6 des Rohstofftarifes. **48**, 1240
— Erweiterung der Anwendung von Frachtsätzen. **48**, 1240.
— Einführung von Tarifnachträgen. **64**, 1511.
Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. Aufhebung der Bestimmung über die Verwendung von Wagen mit mehr als 10 t Ladegewicht **54**, 1337. **59**, 1438.
Württembergisch-Bayerischer Gütertarif. Einführung des Tarifnachtrages VIII. **48**, 1240.
Württembergisch-Südwestdeutscher Verband. Saarbrücken-Württembergischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Nalbach in das Heft 1. **51**, 1284.
Württembergisch-Südwestdeutscher Verband. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Ausgabe des Tarifnachtrages II. **41**, 1093.
— Frachtberechnung im Verkehre mit Mannheim-Industriehafen. **54**, 1337.

b) der ausländischen Bahnen untereinander und der deutschen mit diesen.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 3. Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Holzspäne. **40**, 1077.
— Gütertarif für Genf trs. und Verrières trs. Rückvergütungen für Biersendungen. **45**, 1181.
— Teil II, Heft 1. Ergänzung, Eintragung einer Stationsentfernung. **60**, 1451.
— Teil II, Heft 3. Ergänzung, Eintragung einer Stationsentfernung. **60**, 1451.

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. Aenderung der Ausnahmetarife für Düngemittel. **69**, 1604.
Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Aufnahme neuer Stationen. **48**, 1240. **49**, 1254. **50**, 1268.
Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Einführung des Nachtrages XXV zum Hefte 1 vom Teile II. **64**, 1512.
Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. Einführung eines Teiles I B und des Nachtrages I zum Teile II B. **50**, 1268.
Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Aenderungen und Ergänzungen des Tarif-Teiles II, Abt. a. **38**, 1036. **61**, 1464.
— Aenderungen und Ergänzungen des Tarif-Teiles II, Abt. B. **61**, 1463.
— — und Ergänzungen des Tarif-Teiles II, Abt. A, und des Ausnahmetarifes für metallurgische Erzeugnisse. **68**, 1583. **73**, 1705.
Deutsch - Niederländischer, Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr und Niederländischer Verkehr mit den preussisch-bayerischen und sächsisch-bayerischen Grenzstationen. Aufhebung der Bestimmung über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10 t. **60**, 1451.
Deutsch-Schweizerische Verbände. Einführung eines Tarif-Teiles I, Abt. A, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen. **49**, 1253.
— Neuausgabe des Teiles I, Abt. A. **49**, 1254, **50**, 1270.
— Aenderung der Fassung der Güterklassifikation im Tarife, Teil I, Abt. B. **60**, 1451.
Französisch-Deutscher Eisenbahn-Gütertarif über Belgien, Teil II, Heft I a. Einführung eines neuen Spezialtarifes für die Ausfuhr von leeren Fahrzeugen. **45**, 1182.
Güterverkehr zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen und den Niederlanden, Belgien und Frankreich. Einführung neuer Tarifhefte. **58**, 1427.
Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Sistierung der Einführung des Tarifnachtrages VI. **47**, 1224.
— Druckfehler-Berichtigung des Schnittfrachtsatzes Venitziani—Gradsko im Ausnahmetarife 2 b. **67**, 1571.
Gütertarif für den Niederländischen Verkehr mit den preussisch-bayerischen und sächsisch - bayerischen Grenzstationen. Streichung einer Anmerkung. **64**, 1511.
Niederländisch - Deutsche Verbände. Einführung eines neuen Gütertarifes, Teil I, Abt. B. **69**, 1604.
Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Einführung eines neuen Gütertarifes, Heft 6. **45**, 1182.
— Ausgabe des II. Nachtrages zum Teile II. **45**, 1182.
Niederländisch-Südwestdeutscher und Niederländischer Güterverkehr mit Basel. Beschränkung der Einhebung von Frachtzuschlägen und einer Deckenmiete. **51**, 1284.
Niederländisch - Südwestdeutscher und -Baseler Güterverkehr. Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Leinöl und Stearin. **50**, 1268.
Norddeutsch-Schweizerischer Verband. Einführung des 3. Nachtrages zum Tarif-Teile I, Heft 1, I. Abt. **41**, 1093.
— Einführung des Nachtrages I zum Teile II, Heft 4, I. Abt. **49**, 1254. **50**, 1267, 1269.
— — des I. Nachtrages zum Tarif-Teile II, Heft 1, II. Abt. **66**, 1541.
— — des I. Nachtrages zum Tarif-Teile II, Heft 4, II. Abt. **67**, 1572.
— Einbeziehung der Station Gerstungen in den Ausnahmetarif für Düngemittel des Heftes 5, I. Abt. **69**, 1604.
— — der Station Gerstungen in den Ausnahmetarif für Düngemittel des Heftes 5, II. Abt. **69**, 1604.
Preussisch/Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. Einführung des Tarifnachtrages III. **40**, 1075, 1077.
Rumänisch - Deutscher Verband. Verkehr mit Norddeutschland. Verschiebung des Einführungstermines des Nachtrages IV zum Tarif-Teile II, Heft 1. **51**, 1283. **60**, 1449.
— Einführung der Dienstanweisung Nr. 21. **71**, 1643.
Sächsisch - Preussisch - Südfranzösischer Güterverkehr. Rückvergütungsfrachtsätze im Verkehre Genf—Verrières oder Delle—Lindau. **44**, 1161.
— Erstreckung des Gültigkeitstermines des Nachtrages I. **51**, 1284.
Schweizerisch-Deutsch-Russischer Grenzverkehr. Ausgabe des Tarifnachtrages I. **48**, 1240.
Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif für Roh- und Fensterglas. **41**, 1093.
— Aufnahme der Station Neu-Isenburg in die Tarifhefte II C und I B. **59**, 1439.
— — der Station Sennheim in den Ausnahmetarif für Kalk und Gips. **69**, 1604.
Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Aenderung der Stationsnamen Trier r. M. und Trier l. M. **69**, 1605.

c) zwischen ausländischen Bahnen über Oesterreich-Ungarn.

Güterverkehr zwischen Rumänien, Oesterreich - Ungarn und Deutschland. Aenderung der Abfertigung der Artikel Schweinefett und Schmeer. **39**, 1058. **50**, 1267.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Berichtigung des Tarifes, Teil II, Heft 2. **45**, 1181.
— Aenderung des Stationsnamens Falls-Gefrees. **63**, 1493.

C. Spezialtarife für einzelne Transportartikel.

a) Für Eisen und Stahl etc.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. Einbeziehung neuer Stationen. **48**, 1240. **65**, 1524.
— Einführung des Tarif-Nachtrages XI. **54**, 1337.
— Einbeziehung der Station Untersteinach-Stadtsteinach. **69**, 1604.
Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Gütertarif. I/III. Einbeziehung der Station Rummelsburg Rangierbahnhof in die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl etc. **62**, 1478.
Berlin-Stettin-Schlesischer, Berlin-Stettin-Nordostdeutscher, Ostdeutscher, Ostdeutsch-Mitteldeutscher und Ostdeutsch-Hessischer Verkehr. Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen. **50**, 1268.
Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Roheisen. **38**, 1036.
Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Aenderung der Tarifierung für Eisenartikel im Spezialtarife. **44**, 1161.
Gruppentarif II und Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Alt-Kemnitz in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen. **66**, 1541.
Güterverkehr aus Südfrankreich nach Oesterreich. Aufhebung eines Ausnahmetarifes für Eisenwaren. **48**, 1239.
Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände trans. Teil II. Ergänznng des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarife für Eisen. **66**, 1542.
Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Gütertarif. Heft 1, 2. Einbeziehung der Station Rathenow in den Ausnahmetarif 9 s für Eisen und Stahl. **60**, 1451.
— Einbeziehung der Station Sangerhausen in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen. **71**, 1645.
Nordostdeutsch - Sächsischer Güterverkehr. Einbeziehung der Station Potschappel in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl. **73**, 1705.
Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Einbeziehung der Station Rummelsburg Rangierbahnhof in die Eisen-Ausnahmetarife. **64**, 1512.
Ostdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif. Einbeziehung der Station Ortrand in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen. **64**, 1511.
Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. Aufnahme der Station Brebach in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen. **51**, 1285.
— Aufnahme der Station Fürstenberg a. O. in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen. **69**, 1604.

b) Für Getreide.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais ab Deggendorf-Donaulände trans. nach Stationen der Bayerischen Staatsbahuen. Anwendung der gekürzten Frachtsätze ab Regensburg loko bei Sendungen von Wien. **60**, 1451.
Ausnahmetarif für Getreide u. s. w. nach Stationen der Holländischen Eisenbahn, der Niederländischen Staatsbahn und der Niederländischen Zentralbahn. Ausgabe des Tarif-Nachtrages VIII. **44**, 1161.
Bayerisch-Schweizerisch-Südbadischer Gütertarif. Ermässigung der Anstossfrachtsätze für die Stationen Alling und Bruckdorf für Getreide etc. **52**, 1301.
Niederländisch - Deutsch - Russischer Verband. Einführung des IV. Nachtrages zum Teile V, Abt. B, Ausnahmetarif 7 für Getreide. **41**, 1093. **48**, 1239.
Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Einführung des Nachtrages IV zum Gütertarif-Teile IV für Getreide etc. **66**, 1541.
Russisch-Westpreussischer Verkehr über Mlawa. Ausgabe des IV. Nachtrages zum Ausnahmetarife 7 für Getreide. **48**, 1240.
Schweizerisch-Italienische Gütertarife. Teil II, Abt. B. Einführung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Getreide. **49**, 1254.
Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Ausgabe eines Ausnahmetarifes für Getreide. **39**, 1058.
— Verkehr mit Ungarn. Berichtigung des Ausnahmetarifes für Getreide. **64**, 1509.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Ermässigung der Frachtsätze für Getreide für die Station Bruckdorf. **63**, 1493.

c) Für Holz.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Aufhebung von Frachtsätzen für Holztransporte. **55**, 1354.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Frachterhöhungen für Stamm- und Stangenholz. **54**, 1335.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif. Einbeziehung der Station Oberehnheim in den Ausnahmetarif für Stammholz. **69**, 1605.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Teil II. Aenderung des Rohstofftarifes, Ausnahmetarif für Holz. **60**, 1450.

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. Einführung des Ausnahmetarifes I a für Rundhölzer. **54**, 1337.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutsche Gütertarife. Aenderung des Ausnahmetarifes 2 für Holz. **60**, 1450.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verband. Aufhebung von Frachtsätzen für Holz im Tarif-Teile IV, Heft 2. **42**, 1109.

— Einführung des Tarif-Teiles IV, Heft 3, für Holztransporte. **44**, 1158.

— — des Tarif-Teiles IV, Heft 1, für Holztransporte von west- und südösterreichischen Stationen nach Bayern. **44**, 1159.

— — des Nachtrages II zum Tarif-Teile II, Heft 4. **70**, 1625.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Verkehr. Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verkehr. Kürzung von Frachtsätzen für Holz. **72**, 1678.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Aufhebung von Frachtsätzen für Holz im Tarif-Teile 2, Heft 2, 3, 4. **55**, 1354.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife. Teil II, Abt. A, Heft 1. Aufnahme der Station Faido der Gotthardbahn in den Ausnahmetarif 3 für Holz. **54**, 1337.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Einführung des Tarif-Teiles IV, Heft Nr. 1 für Holztransporte. **44**, 1160. **46**, 1212.

— Erhöhung der Frachtsätze für Holztransporte nach Bockenheim. **50**, 1267.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Einführung neuer Frachtsätze für einzelne Relationen. **47**, 1223.

d) Für Kohle und Kokes.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin etc. Einbeziehung der Station Tessin. **55**, 1355.

— Aufnahme neuer Stationen. **66**, 1541.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II. Einführung des Tarif-Nachtrages II. **65**, 1524.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr. Einführung des Tarif-Nachtrages II. **44**, 1161.

Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichisch - Schlesischer Kohlenverkehr. Berichtigung der Kundmachung im Vrdgs.-Bl. Nr. 28 ex 1903, betreffend Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen. **40**, 1075.

Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. Einbeziehung der Haltestelle Rückersdorf-Oppelhain. **65**, 1524.

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. Einbeziehung neuer Stationen. **69**, 1604.

Ostdeutsch - Oberschlesischer Kohlenverkehr. Niederschlesischer Kohlenverkehr aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenbezirke. Einbeziehung ermässigter Frachtsätze im Ausnahmetarife. **50**, 1268.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr. Einführung von Tarifnachträgen. **40**, 1077.

Saarkohlentarif Nr 8. Verkehr mit Bayern. Einbeziehung neuer Stationen. **48**, 1240.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Braunkohlen. **38**, 1035.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Ausgabe des VIII. Nachtrages zum Kohlentarife. **44**, 1161.

e) Für Petroleum.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Frachtermässigung für Petroleum etc. **58**, 1426.

— Verkehr mit Oesterreich. Frachtermässigung für Petroleum etc. **59**, 1438.

Deutsch-Schweizerische Gütertarife. Aenderung der Tarifierung für Rohbenzin und Petroleum etc. im Teile II, Abt. B. **59**, 1440.

Grenztarif für russisches Petroleum. Einbeziehung der Station Schmiedefeld etc. **50**, 1269.

— Einbeziehung neuer Stationen. **69**, 1605.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Teil II. Einführung von Frachtsätzen für Petroleum etc. **52**, 1301.

f) Für Tiere.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Einführung des Nachtrages V zum Tarife für die Beförderung lebender Tiere. **40**, 1077.

Berlin - Stettin - Sächsischer Tiertarif. Ausgabe des Tarifnachtrages VII. **40**, 1077.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren etc. Einführung von Frachtsätzen für Kleinvieh. **58**, 1427.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Tiertarif. Einführung des Tarifnachtrages X. **40**, 1077.

— Einbeziehung der Station Klötze. **72**, 1677.

Norddeutsch-Sächsischer Tiertarif. Einführung des Tarifnachtrages III. **40**, 1076.

— Einführung des Nachtrages IV. **61**, 1464.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verkehr. Einführung von Vorschriften für Zucht- und Weidetiere. **40**, 1077.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. Einführung des Nachtrages IX zum Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren. **69**, 1604.

Preussisch-Bayerischer und Ost-Mittel-Südwestdeutscher Tiertarif (Teil II). Ermächtigung zur Ausstellung von Bescheinigungen für Zucht- und Weidetiere. **40**, 1076.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Einführung des Nachtrages I zum Tarife für die Beförderung lebender Tiere. **40**, 1077.

Sächsisch-Südwestdeutscher Tiertarif. Ausgabe des Tarifnachtrages VIII. **41**, 1093.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Aufhebung des Tarifes für die Beförderung von Zuchtvieh ab Donaueschingen etc. nach Budapest etc. **50**, 1268.

g) Für Zucker.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Verband. Ausgabe neuer Tarife für Zuckertransporte. **55**, 1353.

Sächsisch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 1. Einführung von Ausnahmetaxen für die Beförderung von Zucker. **64**, 1511. **65**, 1523.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 1. **Wien, 1. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Finanzielle Ergebnisse der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen im Jahre 1901. — Commission für Verkehrsanlagen in Wien. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Uebereinkommen vom 8. September/25. September 1902*), welches in Ausführung des Art. XV des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, zwischen der k. k. österreichischen Regierung und dem k. u. k. gemeinsamen Ministerium in Angelegenheiten Bosniens und der Hercegovina betreffs der Regelung der Rechtsverhältnisse der auf Dalmatiner Gebiete gelegenen Theilstrecken der schmalspurigen Eisenbahnlinie Gabela—Landesgrenze bei Dolni-Glavska abgeschlossen wurde.

Nachdem die Trasse der von Seiten der bosnisch-hercegovinischen Landesverwaltung zu erbauenden Theilstrecken der schmalspurigen Eisenbahn von Gabela in die Bocche di Cattaro mit Abzweigungen nach Trebinje und Gravosa (Ragusa) zwischen dem Kilometer 92·796 und Kilometer 92·9565 und zwischen dem Kilometer 93·685 und Kilometer 93·9709 der Linie Gabela—Landesgrenze bei Dolni-Glavska mit Zustimmung der k. k. Regierung über zur Katastralgemeinde Grbavac gehöriges Dalmatiner Gebiet geführt worden ist, die fraglichen, ungefähr 0·160 und 0·286 km langen Theilstrecken aber mit Rücksicht auf ihre Kürze, sowie wegen der Unmöglichkeit einer selbstständigen Betriebsführung derselben nicht geeignet erscheinen, den Gegenstand einer förmlichen Concession seitens der k. k. Regierung zu bilden, so wird an Stelle der Concession zum Baue und Betriebe dieser Bahnfragmente zwischen der k. k. Regierung und dem k. u. k. gemeinsamen Ministerium in Angelegenheiten Bosniens und der Hercegovina nachstehendes Uebereinkommen geschlossen:

§ 1.

Die k. k. österreichische Regierung erklärt ihre Zustimmung, dass die obbezeichneten Theilstrecken durch die bosnisch-hercegovinische Staatsbahn-Verwaltung in Gemässheit der Bestimmungen der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahn-Betriebsordnung vom 23. April 1882, beziehungsweise der eventuell an deren Stelle tretenden Bestimmungen betrieben werden.

§ 2.

Rechtlich bilden die in Frage stehenden Bahnfragmente einen integrirenden Bestandtheil der im Occupationsgebiete gelegenen Theilstrecken der schmalspurigen Eisenbahn von Gabela in die Bocche di Cattaro mit Abzweigungen nach Trebinje und Gravosa (Ragusa), und wird infolge dessen das staatliche Aufsichtsrecht in allen diese Bahnfragmente betreffenden Bau- und Betriebsangelegenheiten, mit Ausnahme jener Fälle, in welchen die Rechte österreichischer Staatsangehöriger in Frage kommen, unter voller Aufrechthaltung der staatlichen Oberhoheit Oesterreichs durch die bosnisch-hercegovinische Landesverwaltung namens der k. k. österreichischen Regierung geübt werden.

Jede Aenderung in der Anlage der bezüglichen Theilstrecken, sowohl in Bau- als auch in betriebstechnischer Beziehung unterliegt der Genehmigung der k. k. österreichischen Regierung, wobei einerseits auf die Sicherheit und den Bestand der Bahn, andererseits auf die Wahrung der Interessen der Bahnanrainer Bedacht genommen werden wird.

*) Enthalten in dem am 24. December 1902 ausgegebenen CXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 233.

Die k. k. österreichische Regierung ertheilt ihre Zustimmung, dass bei der Herstellung der auf österreichischem Territorium auszuführenden Bahnfragmente diejenigen Normen als Grundlage genommen werden, welche für die auf bosnisch-hercegovinischem Gebiete gelegenen Theile der gegenständlichen Bahnlinie Geltung haben.

§ 3.

Die Dauer der mit dem gegenwärtigen Uebereinkommen ertheilten Bewilligung ist nicht begrenzt.

§ 4.

Die bosnisch-hercegovinische Landesverwaltung verpflichtet sich, eine eventuelle Uebertragung des Betriebes der in Rede stehenden Bahnlinie an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur im Einvernehmen mit der k. k. österreichischen Regierung vorzunehmen.

Die k. k. österreichische Regierung wahrt sich ausdrücklich das Recht, aus politischen Rücksichten die Verlegung der in Rede stehenden, auf Dalmatiner Gebiet gelegenen Bahnfragmente auf bosnisch-hercegovinisches Territorium verlangen zu können.

§ 5.

Für die bücherliche Eintragung der in Rede stehenden Bahnfragmente bleiben die Bestimmungen des österreichischen Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, massgebend, und zwar wird diese Eintragung derart durchgeführt werden, dass unter dem Titel „die auf österreichischem Territorium gelegenen Theile der bosnisch-hercegovinischen Linien der schmalspurigen Eisenbahn von Gabela in die Bocche di Cattaro mit Abzweigungen nach Trebinje und Gravosa (Ragusa)“ eine Eisenbahnbucheinlage eröffnet wird und in deren Bahnbestandblatte die für die Bahn erworbenen, respective expropriirten Grundstücke in der Gemeinde Grbavac, Gerichtsbezirk Ragusa, im Sinne dieses Uebereinkommens als Bestandtheil der oben angeführten bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnlinien eingetragen werden.

§ 6.

Auf Grund dieses Uebereinkommens wird der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahn-Verwaltung zum Zwecke des Erwerbes der zur Anlage der fraglichen Bahnfragmente erforderlichen Grundstücke das Enteignungsrecht im Sinne des österreichischen Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, eingeräumt.

§ 7.

Die Höhe sämmtlicher wie immer gearteter, an den k. k. österreichischen Staatsschatz für die in Rede stehenden, auf Dalmatiner Gebiete gelegenen Bahnfragmente zu leistenden öffentlichen Abgaben, jedoch mit Ausschluss der bei der Grundeinlösung auflaufenden einmaligen Uebertragungsgebühr, wird mit dem, einer wie immer gearteten Erhöhung während der Dauer dieses Uebereinkommens nicht unterliegenden Pauschalbetrage von jährlich hundert (100) Kronen festgesetzt.

§ 8.

Dieses Uebereinkommen, welches in zwei stempel- und gebührenfreien Parien ausgefertigt wird, tritt mit dem Tage der Allerhöchsten Genehmigung durch Seine k. u. k. Apostolische Majestät in Kraft.

Wien, am 8. September 1902/25. September 1902.

Der k. k. Eisenbahnminister: **Wittek** m. p.

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister: **Kállay** m. p.

Der k. k. Finanzminister: **Böhm** m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 10. December 1902,*) betreffend die Errichtung eines Hauptzollamtes II. Classe in Sereth.

In Sereth (Bukowina) ist ein Hauptzollamt II. Classe errichtet worden. Dasselbe ist zur Anwendung des summarischen Ansageverfahrens im Eisenbahnverkehre ermächtigt und hat seine Thätigkeit mit dem 1. December 1902 begonnen.

Böhm m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 9. December 1902,**) betreffend die Erweiterung der Verzollungsbefugnisse des k. k. Nebenzollamtes II. Classe Weipert (Strasse).

Das Nebenzollamt II. Classe Weipert (Strasse) wird zur Eingangsverzollung von Papiertapeten der T. Nr. 192 b) und von Ledertapeten der T. Nr. 217, und zwar bis zur Menge von je 50 kg in einem Transporte, ermächtigt.

Böhm m. p.

---

*) Enthalten in dem am 24. December 1902 ausgegebenen CXX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 234.
**) Enthalten in dem am 27. December 1902 ausgegebenen CXXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 237.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Das Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die von der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. Südbahn-Gesellschaft in Wien am 27. November 1902 beschlossene Aenderung der Art. 32 und 33 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 17. December 1902. — Z. 51.728. E.-M.-Z. 56.694.

Finanzielle Ergebnisse der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen im Jahre 1901.

Aus der Zusammenstellung der vom k. k. Eisenbahnministerium überprüften finanziellen Ergebnisse der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen für das Jahr 1901 ist Nachfolgendes hervorzuheben:

Die Zahl der bei den österreichischen Privateisenbahnen bestehenden Betriebskrankencassen betrug, wie im Jahre 1900, auch im Berichtsjahre 28, da die im Jahre 1901 mit aufsichtsbehördlicher Genehmigung errichtete Betriebskrankencassa der Zillerthalbahn ihre Wirksamkeit erst im Jänner 1902 begann.

Die finanziellen Resultate des Jahres 1901 waren günstiger als jene der Vorjahre, da der Erhöhung der Einnahmen eine, wenn auch geringfügige Ermässigung der Auslagen gegenübersteht, welche durch einen Rückgang der Krankengelder und Entbindungskosten begründet ist.

Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1901 K 2,696.577, gegen K 2,531.214 im Jahre 1900 und K 2,222.071 im Jahre 1899.

Von diesen Gesammteinnahmen entfielen auf:

Mitgliederbeiträge . .	K 1,707.252	=	63·31 pCt.
Beiträge des Arbeitsgebers	„ 848.701	=	31·47 „
Sonstige Einnahmen .	„ 13.115	=	0·49 „
Zinsen	„ 120.736	=	4·48 „
Coursgewinne . . .	„ 6.773	=	0·25 „
Zusammen . .	K 2,696.577	=	100 pCt.

Das Jahr 1901 zeigt sohin, wie auch die Vorjahre, eine anhaltende Steigerung der Mitgliedsbeiträge, die mit der Zunahme des Mitgliederstandes selbst im Einklange steht, denn es sind ausgewiesen:

1899:	Mitglieder 95.194,	Beiträge K	1,345.081
1900:	„ 99.272,	„ „	1,582.308
1901:	„ 102.473,	„ „	1,707.252

Die „Sonstigen Einnahmen" weisen gegenüber dem Vorjahre eine Abnahme auf, welche dadurch entstanden ist, dass infolge der Sanirung der Krankencassa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Spende der Bahngesellschaft, welche früher bei diesem Einnahmstitel als Beitrag zu den Mehrleistungen verrechnet war, entfiel. Dagegen erscheint bei der Krankencassa der Kahlenbergbahn der Betrag von K 5924 als „Sonstige Einnahmen" ausgewiesen und betrifft dieser Betrag das Vermögen des bestandenen Hilfsfonds für Bedienstete der Kahlenbergbahn, welches mit dem vorbezifferten Betrage — d. i. mit dem Stand per 1. Jänner 1901 — der Krankencassa als ein integrirender Bestandtheil des Reservefonds seitens der genannten Bahnverwaltung übergeben wurde.

Die Gesammtausgaben betrugen im Jahre 1901 K 2,488.273, gegen K 2,493.041 im Jahre 1900 und K 2,221.382 im Jahre 1899.

Die Ausgaben vertheilen sich wie folgt:

Krankengelder und Entbindungskosten	K 1,408.633	=	56·6 pCt.
Kosten der Aerzte und Controle	„ 349.090	=	14·0 „
Medicamente und Heilmittel	„ 370.241	=	14 9 „
Spitalskosten	„ 95.057	=	3·8 „
Beerdigungskosten	„ 102.701	=	4·1 „
Verwaltungskosten . . .	„ 10.296	=	0·4 „
Sonstiges	„ 144.109	=	5·8 „
Coursverluste	„ 8.146	=	0·4 „
Zusammen . . .	K 2,488.273	=	100 pCt.

Von diesen Gesammtausgaben per K 2,488.273 kommen nach Abzug der Verwaltungskosten per K 10.296, der Coursverluste per K 8146, dann der bei den „Sonstigen Ausgaben" enthaltenen Kosten für Instandhaltung von Ordinationszimmern, Spesen beim Ankaufe von Werthpapieren u. s. w. per K 3787, d. i. zusammen K 22.229, im Ganzen K 2,466.044 den Mitgliedern zu Gute, während deren Einzahlung nur K 1,707.252 betrug.

Die Krankengelder und Entbindungskosten für weibliche Mitglieder beliefen sich im Jahre 1901 auf K 1,408,632, gegen K 1,476.745 im Jahre 1900 und K 1,263.930 im Jahre 1899. Die Abnahme, welche trotz Steigerung der Krankheitsfälle und der Krankentage überhaupt eingetreten ist, hat ihren Hauptgrund darin, dass sich, wie schon im Vorjahrsberichte bemerkt wurde, die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn entschlossen hat, die Sanirung der dortigen Krankencassa ab 1. Jänner 1901 in der Weise durchzuführen, dass von diesem Zeitpunkte ab, den der Dienstpragmatik unterstehenden Bediensteten exclusive der Beamten, im Falle ihrer Erkrankung die vollen Bezüge durch sechs Wochen aus gesellschaftlichen Mitteln gewährt werden. Es erhalten sohin die diesen Dienstkategorien angehörigen Krankencassenmitglieder bei weiter andauernden Krankheiten das Krankengeld aus den Mitteln der Krankencassa erst nach Ablauf dieser sechswöchentlichen Frist. Wie erfolgreich diese Sanirungsmassregel war, zeigt sich daraus, dass die von der Krankencassa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezahlten Krankengelder, welche inclusive der Entbindungskosten an weibliche Mitglieder im Jahre 1899 K 404.109 und im Jahre 1900 K 452.763 betrugen, im Jahre 1901 auf K 295.679 gesunken sind und die Krankencassa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gleich im ersten Jahre der Einführung dieser Massnahmen einen Gebahrungsüberschuss, und zwar in der verhältnissmässig bedeutenden Höhe von K 109.431 nachweist. Hiebei kommt noch zu berücksichtigen, dass die Krankencassa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab 1. Jänner 1901 sämmtliche vordem von der Bahngesellschaft bestrittenen Mehrleistungen auf eigene Rechnung übernommen hat.

Im Speciellen kommt zu den Krankengeldern weiters zu bemerken:

Es betrugen die

	Krankheitsfälle	Krankentage überhaupt	bezahlte Krankentage
1901:	91.970	1,596.070	1,074.682
1900:	84.903	1,431.756	1,092.690
1899:	75.576	1,281.010	940.516

Die Abnahme der bezahlten Krankentage steht mit den erwähnten Sanirungsmassnahmen bei der Krankencassa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Zusammenhange.

Die „Kosten der Aerzte und der Krankencontrole" beliefen sich im Jahre 1901 auf K 349.090, im Jahre 1900 auf K 326.158 und im Jahre 1899 auf K 290.392. Von dem Aufwande pro 1901 entfiel auf Pauschalien der Betrag von K 285.674 und der Rest von K 63.416 auf die nach Visiten honorirten Aerzte, fremdärztliche Hilfe, Krankencontrole u. s. w. Im Ganzen betrugen die an die bestellten Aerzte im Berichtsjahre bezahlten Pauschalien K 465.488, gegen K 456.280 im Jahre 1900 und K 415.392 im Jahre 1899.

Hieran participirten:

die Krankencassen mit . . .	K 285.674 =	61·3 pCt.
die Bahnverwaltungen mit .	„ 159.665 —	34·2 „
der Pensionsfonds der Nord-west- u. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn mit . . .	„ 20.149 =	4·5 „
Zusammen . . .	K 465.488 =	100· pCt.

Wie in den Vorjahren, trugen die Bahnverwaltungen auch im Jahre 1901 mehr als ein Drittel dieser Kosten.

Für „Medicamente und Heilmittel" wurden verausgabt im Jahre 1901 K 370.241, gegen K 319.403 im Jahre 1900 und K 288.524 im Jahre 1899. Werden diese Kosten auf die Krankenfälle und Krankentage repartirt, so ergibt sich:

	auf einen Krankheitsfall	auf einen Krankentag
1901:	K 4·025	K 0·232
1900:	„ 3·76	„ 0·223
1899:	„ 3·82	„ 0·225

Sohin resultirt eine Zunahme dieser Kosten, welche einerseits auf länger andauernde Erkrankungen überhaupt, andererseits auf die bereits in den Vorjahren erwähnte Erhöhung der Arzneitaxen zurückzuführen ist.

Zu den übrigen Kosten ist zu bemerken, dass die „Sonstigen Ausgaben" per K 144.108 die Entbindungskosten für die Frauen der Mitglieder, dann die Badecurkosten, die Baargelddunterstützungen an Cassenmitglieder und deren Angehörige u. s. w. umfassen.

Die Leistungen für die Familienangehörigen der Mitglieder erforderten im Jahre 1901 K 316.781, gegen K 296.848 im Jahre 1900 und K 280.917 im Jahre 1899. Ausser diesen erheblichen und, wie sich zeigt, von Jahr zu Jahr steigenden Mehrleistungen für die Angehörigen, gewähren die meisten Krankencassen der grösseren Eisenbahnen auch für die Cassenmitglieder selbst Leistungen, welche weit über den Rahmen der gesetzlichen Mindestleistungen hinausgehen. Diese Leistungen werden jedoch nicht von allen Cassen gesondert ausgewiesen, erforderten aber, soweit selbe nachgewiesen sind, bei den grösseren derselben im Jahre 1901 K 342.649 gegen K 302.062 im Jahre 1900. Hiebei wird jedoch bemerkt, dass im Jahre 1901 die Mehrleistungen für die Mitglieder der Krankencassa der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum erstenmale hier einbezogen erscheinen.

Es betrugen sohin nach den vorstehenden Ausführungen die Einnahmen:

im Jahre 1901	im Jahre 1900	daher 1901
K 2,696.578	K 2,531.215	+ 6·5 pCt.

die Ausgaben:

K 2,488.274	K 2,493.041	— 0·2 pCt.

sohin der Gebahrungsüberschuss:

K 208.304	K 38.174	

Von den mit Ende 1901 bestandenen 28 Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen erzielten 21 einen Gebahrungsüberschuss, und zwar 7 einen solchen von mehr als 20 pCt. der Jahresbeiträge, während bei 7 Cassen dieser Ueberschuss zwischen 10 und 20 pCt. variirt, bei weiteren 7 Cassen derselbe unter 10 pCt. ist und endlich 7 Cassen ein Gebahrungsdeficit nachweisen. Diese Gebahrungsdeficite resultiren bei der Krankenkassa der Achenseebahn, der Bozen-Meranerbahn, der Mühlkreisbahn, der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Strecke), der Steyrthalbahn und der Eisenbahn Wien-Aspang lediglich aus dem erhöhten Aufwande für Mehrleistungen und sind in Anbetracht der consolidirten Verhältnisse dieser Cassen (mit Ausnahme jener der Bozen-Meranerbahn) nur ganz vorübergehender Natur. Die Krankencassa der Bozen-Meranerbahn hat inzwischen bereits eine Herabminderung ihrer Mehrleistungen mit aufsichtsbehördlicher Genehmigung vorgenommen. Die finanzielle Situation der Krankencassa der Neutitscheiner Localbahn hat sich im Jahre 1901 gegenüber dem Vorjahre nicht gebessert, jedoch hat sich der Verwaltungsausschuss dieser Localbahn über Anregung des k. k. Eisenbahnministeriums bereit erklärt, in Hinkunft, wenn die Krankencassa neuerlich Gebahrungsausfälle nachweisen sollte, die Kosten der Mehrleistungen auf Rechnung der Localbahn zu übernehmen.

Der Stand der Reservefonds betrug Ende 1900 K 2,757.111; hiezu kommen die Gebahrungsüberschüsse des Jahres 1901 mit K 208.304, so dass sich mit 31. December 1901 ein Stand von K 2,965.415 ergibt. Diese Fonds waren mit Schluss des Jahres 1901 wie folgt angelegt:

in Baargeld und Guthaben	K 145.794 =	4·9	pCt.
in Werthpapieren	„ 2,730.629 =	92·1	„
deren laufenden Zinsen .	„ 21.478 =	0·7	„
in Sparcassaeinlagen . .	„ 93.948 =	3·2	„
in Inventar nach Abschreibung	„ 8.573 =	0·3	„
Zusammen . . .	K 3,000.422 =	101·2	pCt.
Hievon ab: die Passiven .	„ 35.007 =	1·2	„
Verbleiben . . .	K 2,965.415 =	100	pCt.

Das Baargeld, beziehungsweise die Guthaben werden, sofern letztere bei der Bahnverwaltung aushaften, seitens der letzteren in vorgeschriebener Weise verzinst. Die Passiven umfassen entweder Schulden an die betreffende Bahnverwaltung oder die mit Jahresschluss unbeglichenen Zahlungen der Krankencassen. Die Schulden an die Bahnverwaltungen resultiren zumeist daher, dass man einen Verkauf von Werthpapieren zur Bedeckung des Gebahrungsausfalles im Hinblicke auf eventuelle Coursverluste vermeiden wollte, in der Anhoffung, dieses Passivum aus den Ausgängen in den ersten Monaten des Frühjahres decken zu können.

Bei 7 Cassen ist mit Ende 1901 die statutarische Maximalhöhe des Reservefonds erreicht, beziehungsweise

überschritten worden. Der Gesammtüberschuss des Jahres 1901 beziffert sich auf 8·15 pCt. der Jahresbeiträge, gegen 1·6 pCt. im Jahre 1900.

Die Gesammtergebnisse des Berichtsjahres können nach den vorstehenden Ausführungen als günstige bezeichnet werden, denn es wurden ausser den gesetzlichen Leistungen gewährt: Mehrleistungen für Angehörige der Cassenmitglieder per K 316.781 und Mehrleistungen an die Mitglieder selbst, soweit dieselben speciell nachgewiesen sind, per K 342.649, somit zusammen K 659.430.

Wenn die Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen sich nur auf die gesetzlichen Leistungen beschränken würden, wie die Bezirkskrankencassen, von welchen nur einzelne, und dies nur in ganz besonderen Fällen, Geldunterstützung gewähren, so hätte sich der Gebahrungsüberschuss von K 208.304 auf K 867.735 erhöht. Die Jahresbeiträge der Mitglieder und des Arbeitsgebers beliefen sich im Jahre 1901 auf K 2,555.953, sohin hätte die gesetzliche 20percentige Dotirung blos K 511.191 betragen.

Von den den Mitgliedern und ihren Angehörigen gewährten Beneficien per K 2,466.044 entfielen bei dem durchschnittlichen Mitgliederstande von 102.473 auf 1 Mitglied K 24·16, gegen K 24·72 im Jahre 1900 und K 22·56 im Jahre 1899. An Reservefondsvermögen entfiel bei den Krankencassen der österreichischen Privateisenbahnen mit Ende 1901 bei einem Vermögen von K 2,965.415 und einer Mitgliederanzahl von 102.473 auf 1 Mitglied K 28·94, gegen K 27·77 im Jahre 1900 und K 26·78 im Jahre 1899.

Die Ausgaben sind sohin aus den mehrfach erörterten Gründen, allerdings um einen verhältnissmässig ganz geringen Betrag zurückgegangen und infolge dessen ist auch die auf 1 Mitglied entfallende durchschnittliche Ausgabe um einen geringfügigen Bruchtheil niederer als im Vorjahre, dagegen ist der auf 1 Mitglied entfallende durchschnittliche Antheil an dem Vermögen (Reservefonds) stetig steigend. Die Ergebnisse des Berichtsjahres lassen sohin eine weitere günstige Entwicklung der Betriebskrankencassen der österreichischen Privateisenbahnen um so sicherer erhoffen, als auch die Bahnverwaltungen unausgesetzt bemüht sind, diese für ihre Bediensteten so wichtige Institution nach jeder Richtung hin zu fördern.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 27. December v. J. unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek abgehaltenen Vollversammlung gelangte zuerst der Jahresvoranschlag der Commission für 1903 zur Feststellung.

Im Erfordernisse werden für die Centralleitung K 67.560 beansprucht. Diese Auslagen finden ihre Bedeckung in dem aus den Fructificationszinsen der jeweiligen Baarbestände der Commission gebildeten Reservefonds.

An Baukosten sind präliminirt: 1. Für die Stadtbahn, und zwar für die Hauptbahnlinien (Gürtel- und Vorortelinie) K 195.583, die Localbahnlinien (Wienthal- und Donaucanallinie) K 761.776, zusammen K 957.359; 2. für die Hauptsammelcanäle beiderseits des Donaucanales K 95.775; 3. für die Wienflussregulirung K 204.000 und 4. für die Umwandlung des Donaucanales in einen Handels- und Winterhafen K 3,435.000.

In der Gruppe „Erhaltungs- und Betriebskosten der Wiener Verkehrsanlagen" erscheint der in Gemässheit des Betriebsvertrages von den drei Curien nach Verhältniss ihrer Antheile an die betriebsführende Staatsbahnverwaltung zu erstattende und nach Massgabe der Rechnungsablage, das Jahr 1903 belastende Betriebsabgang der Stadtbahn im Jahre 1902 mit dem approximativen Betrage von K 400.000 eingestellt. Desgleichen ist für die Hauptsammelcanäle ein hier veranschlagter Betriebskostenaufwand von K 19.726 durch directe Beiträge der drei Curien aufzubringen.

Im Anlehensdienste beträgt das Zinsen- und Tilgungserforderniss K 9,492.400, und findet dasselbe seine Bedeckung in der gleich hohen Summe der Beiträge der Curien des Staates, des Landes Niederösterreich und der Gemeinde Wien.

Ausser der Feststellung des Jahrespräliminares bildete den Gegenstand der Beschlussfassung der Bericht über die Prüfung einer Anzahl von Bauabrechnungen, betreffend die Wiener Stadtbahn; für dieselben wurde das Absolutorium ertheilt.

Weiter wurde das vom Stadtbauamte ausgearbeitete Project für die Fortsetzung des rechtsseitigen Hauptsammelcanales principiell genehmigt und beschlossen, die Gemeinde zu ermächtigen, im Namen der Commission für Verkehrsanlagen um den wasserrechtlichen Consens für diese Arbeiten einzuschreiten und die behufs Durchführung derselben erforderlichen Vorkehrungen zu treffen. Bezüglich der Uebernahme der Ausführung dieser Arbeiten, welche in dem genehmigten Programme der Wiener Verkehrsanlagen erst für die zweite Bauperiode vorgesehen erscheinen und daher zu ihrer demnächstigen Herstellung eine Aenderung des Programmes voraussetzen, hat sich die Commission die endgiltige Beschlussfassung noch vorbehalten.

Mehrere Mittheilungen finanzieller Natur, betreffend die Fructificirung eines reservirten Specialfonds und die Convertirung der auf einer dem Bauconto gehörigen Realität haftenden Hypothekarlasten, wurden zur Kenntniss genommen.

In den Finanzausschuss wurde als Vertreter der Curie des Landes Herr Bürgermeister Dr. Lueger wiedergewählt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projecte für sieben neue Linien, beziehungsweise Theilstrecken derselben: Ergebniss der Trassenrevision und politischen Begehung; Bauconsensertheilung ex commissone.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 17. December 1902, Z. 36.601, den Bericht der k. k. Statthalterei vom 8. August 1902, Z. 72.994, über das Ergebniss der in der Zeit vom 16. bis 20. Juni 1902 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung rücksichtlich der Projecte der Gemeinde Wien für die nachstehend angeführten Linien, beziehungsweise Theilstrecken der elektrischen Strassenbahnen in Wien, und zwar:

1. der Linie Nr. 67 der Concessionskundmachung „vom Stubenring durch die Marxergasse bis zur Rasumofskygasse";
2. der Theilstrecke „von der Ausstellungsstrasse bis zur Engerthstrasse" der Linie Nr. 58 der Concessionskundmachung „von der Kronprinz Rudolfstrasse durch die Engerthstrasse bis zu den Kasernen nebst Anschluss an die Ausstellungsstrasse";
3. der Linie Nr. 63 der Concessionskundmachung „vom protestantischen Friedhofe in der Triesterstrasse bis zum Kaiser Franz Josefspitale";

4. die auch der Enteignungsverhandlung unterzogene Theilstrecke „von der Wernhardstrasse durch die Maroldingergasse bis zur Thaliastrasse“ der Linie Nr. 70 der Concessionskundmachung „von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse, Huttengasse und Enenkelstrasse bis zur Thaliastrasse“, wobei die früher in Aussicht genommene Endstrecke in der Enenkelstrasse durch jene in der Maroldingergasse ersetzt erscheint;
5. der Theilstrecke „von der verlängerten Burggasse, beziehungsweise dem Lercheufeldergürtel durch die Gablenzgasse, Neumayergasse, Herbststrasse bis zur Panikengasse“ der Linie Nr. 68 der Concessionskundmachung „von der Kaiserstrasse durch die verlängerte Burggasse über den Lerchenfeldergürtel durch die Herbststasse oder Gablenzgasse bis zum Wilhelminenspital“;
6. der Theilstrecke „von der Herbststrasse durch die Panikengasse und die Fesstgasse“ der Linie Nr. 83 der Concessionskundmachung „von der Herbststrasse durch die Panikengasse und die Fesstgasse bis zur Ottakringer Hauptstrasse“; endlich
7. die Linie Nr. 55 der Concessionskundmachung „von der Kaiserstrasse durch die Stollgasse und die Felberstrasse bis zur Linzerstrasse“,

sowie den auf Grund des im allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der gegenständlichen Amtshandlungen nach Massgabe der von der Commission getroffenen Bestimmungen ex commissione ausgesprochene Bauconsens für die in Betracht kommenden sieben Linien, beziehungsweise Theilstrecken, und zwar rücksichtlich der Linie ad 3 mit Einschluss der in der Trostgasse festgesetzten Endausweiche, ferner der Linie ad 7 mit Ausschluss der in der Stollgasse projectirten Anfangsstrecke, genehmigend zur Kenntniss genommen: Gleichzeitig hat das k. k. Eisenbahnministerium für die als Ersatz der Anfangsstrecke der ad 7 genannten Linie Nr. 55 in der Stollgasse (km 0·00 bis km 0·222) herzustellenden Verbindungscurven der gegenständlichen Linie auf den Geleisen der Neuen Wiener Tramway am Neubaugürtel die Baubewilligung ertheilt. [E.-M.-Z. 36.601.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Wasserkraftanlage in Bärengraben für den Bau des Karawankentunnels (Nordseite), Anordnung der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung.) Das von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Klagenfurt vorgelegte Operat, betreffend die projectirte Herstellung einer Wasserkraftanlage in Bärengraben, welche aus Anlass des Baues des Karawankentunnels (Nordseite) im Zuge der Projectslinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae (Art. I, Punkt 2, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63) zur Ausführung gelangen soll, wurde vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und principiell genehmigt. Das gegenständliche Project wurde an die k. k. Landesregierung in Klagenfurt mit der Einladung übermittelt, hinsichtlich desselben die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der Bestimmungen der Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und unter Bedachtnahme auf die materiell rechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes für das Herzogthum Kärntben vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 46, mit thunlichster Beschleunigung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 56 292.]

Localbahn Jičin-Turnau. (Geleisepläne der Stationen Eisenstadtl, Gross-Skal und Turnau, sowie der Halte- und Verladestellen Borek-Trosky und Turnau-Stadt.) Die von der Bauaufsicht der Localbahn vorgelegten Geleisepläne der Localbahn Jičin-Turnau, und zwar der Stationen Eisenstadtl, Gross-Skal und Turnau-Localbahn, sowie der Halte- und Verladestelle Borek-Trosky und Turnau-Stadt wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 10.289.]

Projectirte Localbahn Tischnowitz—Neustadtl (Saar—Tischnowitz). (Variantenprojecte für die Theilstrecken von km 6·2/3 bis km 7·7/8 [Verkehrsstelle Boratsch], km 8·5/6 bis km 8·9/9·0 [Ladestelle für die Firma C. M. Kopřiva], km 11·3 bis km 12·6 [Station Doubrawnik] und km 18·6/7 bis km 19·8/9: Ergebniss der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen; Bauconsensertheilung ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 13. December 1902, Z. 46.915, den Bericht der k. k. Statthalterei in Brünn vom 18. October 1902, Z. 50.678, über das Ergebniss der in der Zeit vom 17. bis 19. September 1902 durchgeführten politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der Variantenprojecte für die Theilstrecken von km 6·2/3 bis km 7·7/8 (Verkehrsstelle Boratsch), km 8·5/6 bis km 8·9/9·0 (Ladestelle für die Firma C. M. Kopřiva), km 11·3 bis km 12·6 (Station Doubrawnik) und km 18·6/7 bis km 19·8/9 der normalspurigen Localbahn von Tischnowitz nach Neustadl (Saar—Neustadtl), sowie die bei dieser Amtshandlung ex commissione erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die Variantenstrecken von km 8·5/6 bis km 8·9/9·0, km 11·3 bis km 12·6 und km 18·6/7 bis km 19·8/9 genehmigend zur Kenntniss genommen und gleichzeitig rücksichtlich der Variantenstrecke von km 6·2/3 bis km 7·7/8 den Bauconsens ertheilt. [E.-M.-Z. 46.915.]

Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze. (Hochbauten.) Die von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Lemberg vorgelegten Projectspläne für die auf der Theilstrecke Lemberg—Sambor der Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze und bei den Wasserbeschaffungsanlagen nächst den Stationen Stawczany, Komarno-Buczaly und Chlopczyce dieser Theilstrecke zu errichtenden Hochbauten wurden — nach Ausscheidung jener Objecte, die nicht als Hochbauten im Sinne der Bauordnung anzusehen sind — vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden und principiell genehmigt. Die gegenständlichen Projecte wurden an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur Begutachtung im Siune der Bestimmungen des § 22 der Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, übermittelt. Die k. k. Statthalterei in Lemberg wurde ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse der Prüfung der Projectspläne vom Standpunkte der Bauordnung und der Localinteressen, der k. k. Eisenbahnbauleitung in Lemberg den Bauconsens für die gegenständlichen Hochbauten im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 56.249.]

Schmalspurige Eisenbahnlinie Spalato—Sinj. (Projectirte Wasserbeschaffungsanlagen in den Stationen Vranjic-Salona und Klissa: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Zara mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 12. bis 13. November 1902 durchgeführten politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung hinsichtlich der von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Spalato projectirten Wasserbeschaffungsanlagen in den Stationen Vranjic-Salona und Klissa der schmalspurigen Eisenbahnlinie Spalato—Sinj wurde zur Kenntniss genommen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der oberwähnten Amtshandlung unter Zustimmung zu den Commissionsbeschlüssen den Bauconsens für beide Projecte ertheilt. Bezüglich des Projectes der Wasserbeschaffungsanlage Vranjic-Salona wurde die Ertheilung des Bauconsenses jedoch unter der Voraussetzung des Zustandekommens der vertragsmässigen Vereinbarung rücksichtlich der Wasserabgabe aus der städtischen Wasserleitung in Spalato ausgesprochen. [E.-M.-Z. 54.743.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat den Bauconsens für den Umbau des Durchlasses in km 37·242 der Bahnlinie Wien—Krakau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Directionsbezirk Wien: Anhalten des Schnellzuges Nr. 3 in Pöchlarn.) Ab 1. Jänner 1903 wird der um 7 Uhr 45 Min. Früh von Wien-Westbahnhof abgehende Schnellzug Nr. 3 in Pöchlarn zum Ein- und Aussteigen von Reisenden Aufenthalt nehmen. Die Abfahrt von Pöchlarn wird um 9 Uhr 36 Min. Vormittags erfolgen.

— (Staatsbahn-Direction Linz: Eröffnung der Haltestelle Lenzing.) Am 1. Jänner 1903 wird die zwischen den Haltestellen Pichlwang und Siebenmühlen in km 4·0 der Localbahn Vöcklabruck-Kammer gelegene Haltestelle Lenzing für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Staatsbahn-Direction Prag: Beförderung lebender Thiere auf der Localbahn Nixdorf-Rumburg mit der Theilstrecke von Herrnwalde nach Schönlinde.) Vom 1. Jänner 1903 angefangen werden auf der Localbahn Nixdorf-Rumburg mit der Theilstrecke von Herrnwalde nach Schönlinde auch lebende Thiere als: Wiederkäuer, Pferde, Maulthiere und Schweine befördert werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Vorschriften für Fahrtunterbrechungen.) Mit der Erweiterung des Zonentarifes auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen wird den Reisenden mit Fahrkarten 16. Zone — also über 400 km hinaus — die Begünstigung gewährt, dass die Fahrt auf die Dauer von 24 Stunden in irgend einer beliebigen Station unterbrochen werden darf und nach Ablauf dieser Zeit — ohne Lösung einer neuen Fahrkarte — fortgesetzt werden kann. Um nun Fahrgeldhinterziehungen möglichst hintanzuhalten, beziehungsweise um zu verhindern, dass die Fortsetzung der Fahrt nicht durch andere Personen erfolge als durch jene, welche die Reise begonnen haben, hat, wie der „P. L." berichtet, die Direction der Ungarischen Staatsbahnen folgenden Vorgang angeordnet: Die Fahrtunterbrechung tangirt nur in dem Falle nicht die Giltigkeit für die Fortsetzung der Reise, wenn der mit einer Fahrkarte 16. Zone versehene Reisende die Absicht, seine Reise zu unterbrechen, vor erfolgter Unterbrechung derselben dem Zugsconducteur bekanntgibt und das ihm von diesem eingehändigte Certificat noch im Zuge unterschreibt, ferner sowohl das Certificat, als die Fahrkarte in der Unterbrechungsstation dem Vorstande sofort nach Ankunft vorzeigt. Diese Documente sind mit Tintenstift auszustellen und zu unterfertigen; wenn der Reisende jedoch des Schreibens unkundig ist, hat er sein Handzeichen anzubringen. Das Certificat ist in der Unterbrechungsstation abzustempeln. Nach bereits erfolgtem Aussteigen dürfen keine Certificate ausgestellt werden, ebenso darf ein Certificat nicht von der Station abgestempelt werden, wenn die Vorweisung nicht unmittelbar nach Ankunft des Zuges erfolgt. Die strenge Einhaltung dieser Vorschriften ist besonders betont in dem Falle, wenn der Reisende ein Handzeichen und keine Unterschrift auf das Certificat setzte. Der Vorstand der Unterbrechungsstation hat mit Tintenstift in dem Certificate jene Station anzusetzen, bis zu welcher der Reisende die Fahrt fortzusetzen wünscht und welche er in der verlängerten Giltigkeitsdauer der Fahrkarte noch erreichen kann, ferner ist jener Zug in das Certificat einzutragen, welchen der Reisende für die Weiterfahrt angemeldet hat; schliesslich ist mit Buchstaben anzugeben, bis zu welchem Zeitpunkte die Giltigkeitsdauer verlängert wurde. Die vorgezeigte Fahrkarte ist an der Vorderseite abzustempeln. Bei Nichteinhaltung dieser Formalitäten ist die Fahrkarte für eine eventuelle Weiterreise ungiltig. Ein anderer Zug, als der angemeldete, darf nicht in Anspruch genommen werden. Die Unterschrift des Reisenden ist bei Fortsetzung der Fahrt unbedingt zu verlangen. In verdächtigen Fällen dürfen — ohne Vexationen des Publicums hervorzurufen — entsprechende Fragen an den Reisenden gerichtet werden. Die Bestimmungen betreffen die Fahrkarten 16. Zone im Localverkehre und treten mit 1. Jänner 1903 in Kraft.

— (Abholung des Reisegepäcks aus Wohnungen und Hotels etc. durch Vermittlung des Fahrkarten-Stadtbureaus in Budapest.) Einer Verlautbarung der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zufolge, übernimmt das Fahrkarten-Centralbureau der Staatsbahnen in Budapest auf mündlich, schriftlich oder telephonisch erfolgten Wunsch das zu befördernde Reisegepäck in den Wohnungen der Reisenden des IV. bis IX. Bezirkes der Hauptstadt zu festgesetzten Preisen und besorgt die Expedition und Aufgabe desselben zu den betreffenden Budapester Bahnhöfen, beziehungsweise zu dem gewünschten Zuge. Die Anmeldung hat an dem Tage vor der Abreise zu erfolgen. Der Gepäcksschein, sowie die nothwendige Fahrkarte werden in dem genannten Bureau ausgefolgt oder auch gegen eine Gebühr von 40 h in die Wohnung gesendet. Im Fahrkartenbureau können die für die Reise nöthigen Fahrkarten auch einige Tage vor Beginn der Reise gelöst werden.

— (Einführung eines neuen Personen- und Reisegepäcks-Zonentarifes im internen ungarischen Verkehre.) Einer Verlautbarung der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zufolge, tritt am 1. Jänner 1903 ein neuer Zonen-Personen- und Gepäckstarif in Kraft. Die Direction hat bereits den neuen Tarif und als Anhang zu demselben die Zonentabellen ausgegeben. Das Tarifheft enthält das Betriebsreglement und die Ergänzungsbestimmung desselben, ferner den vollständigen Tarif. Der Anhang enthält: das Stationsverzeichniss, die Bestimmungen zu der neuen Zoneneintheilung und die neueingetheilte Zonentabelle.

— (Einführung neuer Tarifsätze im internationalen Personen- und Reisegepäcksverkehre.) Einer Verlautbarung der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zufolge, tritt am 1. Jänner 1903 ein neuer internationaler Personen- und Gepäckstarif in Kraft, welcher die Bestimmungen der im Vorworte dieses neuen Tarifes angeführten Personentarife im Verkehre mit dem Auslande, ferner die Preise sämmtlicher von Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen nach ausländischen Eisenbahnstationen bestehenden Tour- und Rückfahrkarten, sowie die in verschiedenen Auslandsverkehren zu entrichtenden Gepäcksgebühren enthält. Durch diesen Tarif wird der gleichnamige, vom 1. Februar 1902 giltige Tarif nebst Nachtrag unter Einem aufgehoben.

Ausland.

Preussen. (Alt-Damm—Kohlberger Eisenbahn: Eröffnung des Haltepunktes Wolfshagen i. Pom.) Am 15. December ist der an der Nebenbahn Kolberg-Köslin zwischen den Haltestellen Hohenfelde i. Pom. und Alt-Banzin neu eingerichtete Haltepunkt Wolfshagen i. Pom. für den Personenverkehr eröffnet worden.

— (Braunschweig: Gleichlautende Stationsnamen.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge, werden die Stationen: Veltheim des Directionsbezirkes Hannover an der Bahnstrecke Hameln—Löhne, Veltheim a. d. Ohe der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn an der Bahnstrecke Gliesmarode—Schöningen und Veltheim der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll häufig mit einander verwechselt. Da hiedurch wiederholt Verschleppungen von Gütern herbeigeführt worden sind, wird auf das Bestehen der vorerwähnten drei Stationen namens Veltheim besonders aufmerksam gemacht.

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Hannover: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Otze.) Am 15. December ist der an der Bahnstrecke Lehrte—Uelzen zwischen den Stationen Burgdorf und Ehlersbausen gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre dienende Haltepunkt Otze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist daselbst ausgeschlossen.

Verschiedene Mittheilungen.

Frankirungsmarken für die Beförderung von Eilgut im Localverkehre der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Die Staatseisenbahnverwaltung hat bekanntlich bereits vor längerer Zeit für Eilgutcolli innerhalb bestimmter Gewichts- und Entfernungsgrenzen eine überaus einfache Abfertigung mittelst Frankirungsmarken eingeführt. Bei Verwendung der letzteren wird für die Parteien die sonst mit der Aufgabe von Gütern verbundene Schreibarbeit wesentlich verringert, da die Ausfertigung eines Frachtbriefes entfällt, und das betreffende Collo (oder ein an dasselbe angebrachtes Cartontäfelchen) lediglich mit der Adresse und der Bezeichnung des Inhaltes des Gutes, sowie mit der Marke zu versehen ist. Bei Verwendung von Frankirungsmarken können Güter nicht nur in den Stationen und besetzten Haltestellen, sondern auch in einer Reihe unbesetzter Haltestellen aufgegeben werden.

Infolge vielfacher Wünsche aus den Kreisen des verfrachtenden Publicums tritt mit 1. Jänner 1903 eine wesentliche Ausgestaltung der Markenabfertigung ein.

Danach können mit Frankirungsmarken zu 50 h abgefertigt werden: Colli gewöhnlichen Eilgutes bis 10 kg auf Entfernungen bis 200 km, und solche über 10 kg bis 20 kg auf Entfernungen bis 100 km; Colli ermässigten oder besonders ermässigten Eilgutes auf die doppelten Entfernungen.

Mit einer Frankirungsmarke zu 50 h und einer Ergänzungsmarke im gleichen Betrage können Colli gewöhnlichen Eilgutes bis 10 kg auf Entfernungen über 200 bis 400 km, und solche über 10 kg bis 20 kg auf Entfernungen über 100 bis 200 km, Colli ermässigten oder besonders ermässigten Eilgutes auf die doppelten Entfernungen zur Abfertigung gelangen. Von dem oberwähnten Zeitpunkte an können Markencolli, welche in Stationen zur Auf- und Abgabe gelangen, auch mit Nachnahmen nach Eingang bis zum Höchstbetrage von K 50·— belastet werden, und dürfte dieses Zugeständniss ganz besonders geeignet sein, die einfache und praktische Abfertigungsweise mit Frankirungsmarken einer noch weiteren Entwicklung zuzuführen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCII. Stückes.) Das am 9. December herausgegebene CXCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1004: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 1. December 1902, Z. 145.424, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 1005: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 1. December 1902, Z. 32.092, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 1006: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 29. November 1902, Z. 25.054, betreffend die Regelung der Viehbeschau auf den Eisenbahnstationen.

Nr. 1007: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 2. December 1902, Z. 25.057, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Gottschee in den Bezirk Delnice.

— (Inhalt des CXCIII. Stückes.) Das am 10. December herausgegebene CXCIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1008: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. December 1902, Z. 50.489, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Gottschee und die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Pettau nach Croatien-Slavonien.

Nr. 1009: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. December 1902, Z. 51.464, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus den Lungeseuche-Sperrgebieten im Deutschen Reiche.

Nr. 1010: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 7. December 1902, Z. 50.942, betreffend die Einfuhr von geschlachteten Schweinen aus dem Occupationsgebiete in das Schlachthaus zu Weiz.

— (Inhalt des CXCIV. Stückes.) Das am 11. December herausgegebene CXCIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1011: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. December 1902, Z. 51.265, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des CXCV. Stückes.) Das am 12. December herausgegebene CXCV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1012: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 26. November 1902, Z. 195.557/I, betreffend das Einfuhrverbot für zum Handel und zu Zuchtzwecken bestimmten Stuten und Hengsten aus dem Bezirke Novi-Marof und Varaždin in Croatien-Slavonien.

Nr. 1013: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 3. December 1902, Z. 143.736, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in mehreren politischen Bezirken.

Nr. 1014: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. December 1902, Z. 262.401, betreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Nutz- und Zuchtvieh aus den politischen Bezirken Rakonitz und Trautenau nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des CXCVI. Stückes.) Das am 17. December herausgegebene CXCVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1015: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 6. December 1902, Z. 148.321, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche im politischen Bezirke Nowy-Sacz.

— (Inhalt des CXCVII. Stückes.) Das am 18. December herausgegebene CXCVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1016: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. December 1902, Z. 52.152, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des CXCVIII. Stückes.) Das am 19. December herausgegebene CXCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1017: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. December 1902, Z. 52.571, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Bezirkshauptmann Carl Kaiser in Brüx zum landesfürstlichen Commissär bei der Brüxer Strassenbahn- und Elektricitätsgesellschaft ernannt.

Gegründet 1837.

Lack-, Firniss-, Buch- und Steindruck-Farben-Fabriken

CHRISTOPH SCHRAMM

Wien Simmering und Györ (Ungarn).

Lacke für sämmtliche . . .
Industriezwecke, Kutschen, .
Eisenbahn- und Tramway- . .
Waggons, Locomotiven, ...
Maschinen, Automobile, Schiffe, . .
Möbel, Bauten etc. . . . . .

Prämiirt London 1862.

713

Telephon No 13517. Oesterr. Schutz-Marke A. A. Ö. Asphalt-Act.-Ges. Wien.
Telegr. Adr. Asphalton Wien. Bureau: Ebendorferstr.
Ausführungen v. Comprimé u. Coulé in natürl. Asphalt.
Herstellung v. Fahrstrassen, Perrons, Trottoirs, Höfen, Gängen, Terassen, Bedachungen etc.
Säurefester Asphaltbelag in Accumulatorenräumen.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!

„Rostinit" Schuppenfarbe von 672 Dr. J. Werber

Fabrik: Cornelliusgasse 10 Wien, VI/1 Comptoir: Gumpendorferstr. 63G

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

(Süddalmatinische Linien.)

Berichtigung des Localgütertarifes, Theil II.

Im Localgütertarife, Theil II, sind nachstehende Berichtigungen durchzuführen:

auf Seite	im Absatze	zu berichtigen
21	V. Aenderung der Güterclassification.	in der Bezeichnung des Artikels „Oele, fette“ statt „Pos. O—4“ zu setzen: „Pos. O—3“.
26	B. Verzeichniss jener Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen.	bei „Eisen und Stahl etc.“ statt „E--5 und 6“ zu setzen: „E 5 und E 6—b), c) und d)“.
		bei „Rübenrückstände“ statt „R—11 c)“ zu setzen: „R—11—b)“.
27		ferner unter den „Landesproducten“ bei „Kupfer“ statt „Pos. M—19“ zu setzen: „Pos. K—34 a“.
30	Ausnahmetarif III	bei „Kupfer“ statt „Pos. M—19“ zu setzen: „Pos. K--34 a“.
34	Ausnahmetarif IX	unter b) sind zu streichen die Worte: „und Grubenholz“; unter c) ist zu setzen, und zwar: bei Brennholz statt „Pos. H—19—1“: „Pos. H—19—a“; bei Schwarten statt „Pos. H—19—5“: „Pos. H—19—e“; ferner ist unter d) bei Schnittholz statt „Pos. —18—3“ zu setzen: „Pos. H—18—c“.
35	Ausnahmetarif X	unter 2 statt „Abschnitt C VI, c)“ zu setzen: „Abschnitt C—VI—b) 2“.
36	Ausnahmetarif XI	im Kopfe statt „Pos. E—5 und 6“ zu setzen: „Pos. E—5 und 6—b), c) und d)“.
37	Ausnahmetarif XIII	unter b) statt „Pos. R—11 c)“ zu setzen: „Pos. R—11—b)“.

Sarajevo, am 23. December 1902. [1]

Direction der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen
namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Die Giltigkeit der Ausnahmetarife Nr. 1, 2 C, 14 C a, 14 D und 19 des Tarifheftes 1, Nr. 14 D und 19 des Tarifheftes 2 und Nr. 31 des Tarifheftes 3 wird bis zum 31. December 1903 verlängert.

Wien, am 27. December 1902. [2]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen, Reichenberg und Seidenberg.

Herausgabe eines Berichtigungsblattes zum Tarife.

Zum Tarife vom 1. Jänner 1903 für oben genannten Verkehr gelangt mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1903 ein Berichtigungsblatt folgenden Inhaltes zur Einführung:

Auf den Seiten 32, beziehungsweise 53 und 55, treten an Stelle der daselbst enthaltenen Rückfahrkarten-

preise II. und III. Classe für die Verkehrsbeziehungen Erfurt, Gotha und Weimar—Wien Nordwestbahnhof die folgenden:

Von oder nach Wien Nordwestbahnhof	II. Classe	III. Classe
	Mark	
Erfurt	73·70	41·10
Gotha Hauptbahnhof . . .	76·30	42·80
Weimar	71·80	39·80

Wien, am 27. December 1902. [3]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines Nachtrages VI zum Personen- und Gepäckstarife, Theil II.

Am 1. Jänner 1903 wird ein Nachtrag VI zu dem Personen- und Gepäckstarife der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II, vom 1. Jänner 1900, enthaltend Besondere Bestimmungen, eingeführt. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 5 Pfennig für das Stück bezogen werden. Die darin enthaltenen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder sind gemäss den Vorschriften unter I 3 des Betriebsreglements genehmigt worden.

Dresden, am 29. December 1902. [4]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der Tarifbestimmungen im Tarife, Theil II, Heft 5, vom 1. December 1902.

In die auf Seite 26 des Tarifes, Theil II, Heft 5, vom 1. December 1902 enthaltenen „Besonderen Tarifbestimmungen" ist als 8. Absatz die nachfolgende neue Bestimmung aufzunehmen:

In den Frachtsätzen für die Station Oderberg der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist die laut Abschnitt VII des Localtarifes dieser Verwaltung einzuhebende Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen.

Wien, am 29. December 1902. [5]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Abänderung von Frachtsätzen im Verkehre zwischen Stationen des sächsisch-österreischen Grenzbezirkes.

Für einen Theil des Güterverkehres zwischen Stationen des sächsisch-österreichischen Grenzbezirkes werden am 1. Jänner 1903 neue Frachtsätze eingeführt. Soweit damit Frachterhöhungen verbunden sind, treten diese erst am 15. Februar 1903 in Wirksamkeit.

Dresden, am 29. December 1902. [6]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Festsetzung von temporären Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen rücksichtlich der in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen.

Wegen Behinderung des Güterzugsverkehres durch Schneeverwehungen von grosser Ausdehnung werden über Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. December 1902, Z. 58.070, rücksichtlich der in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen auf Grund des § 63 des Eisenbahn-Betriebsreglements und des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr temporäre Zuschlagsfristen von 48 Stunden zu den reglementarischen Lieferfristen für Frachtgüter und von 24 Stunden für Eilgüter und lebende Thiere mit Giltigkeit vom 27. December 1902 an festgesetzt.

Diese Zuschlagsfristen finden auf jene auf den benannten Linien zur Aufgabe gebrachten oder nach und über dieselben bestimmten Transporte Anwendung, deren Beförderung aus Anlass der erwähnten Behinderung des Güterzugsverkehres Verzögerungen erleidet.

Die für Galizien und die Bukowina ausserdem in Kraft stehenden Lieferfristzuschläge bleiben auch während der Giltigkeit der vorbezeichneten temporären Zuschlagsfristen in Wirksamkeit.

Wien, am 27. December 1902. [7]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Localbahn Stramberg-Wernsdorf.

Uebernahme des Betriebes der Localbahn Stramberg-Wernsdorf durch die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Am 1. Jänner 1903 wird die Localbahn Stramberg-Wernsdorf in den Betrieb der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernommen.

Auf dieser Localbahn bestehen ausser der Anschlussstation Wernsdorf (Gemeinschaftsstation der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Localbahn) die mit Bahnpersonale nicht besetzte Haltestelle Senftleben und die für den Gesammtverkehr eröffnete Station Stramberg.

Im Verkehre von und nach der Localbahn Stramberg-Wernsdorf werden nur Fahrkarten II. und III. Classe ausgegeben.

Die Fahrkartenausgabe für die Haltestelle Senftleben erfolgt im Zuge durch die Conducteure. Reisegepäck wird in dieser Haltestelle nur mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung übernommen. Dort angelangtes Reisegepäck muss sogleich nach der Ankunft des Zuges abgenommen werden, widrigenfalls dasselbe nach der nächsten Station, Stramberg oder Wernsdorf, weiterbefördert wird und dort abzuholen ist.

Lebende Thiere werden auf dieser Localbahn mit allen gemischten Zügen befördert. Explosive Güter, deren Beförderung nur mit reinen Lastzügen stattfinden darf, sind von der Beförderung auf dieser Localbahn ausgeschlossen. Flüssigkeiten in Kesselwagen können auf dieser Localbahn nicht befördert werden.

In Stramberg ist die Localbahn Stramberg-Wernsdorf durch ein Schienengeleise mit dem Bahnhofe Stramberg der Localbahn Stauding-Stramberg verbunden. Dieses Geleise dient nur dem Güterverkehre. Ein directer Personenverkehr von der Localbahn Stramberg-Wernsdorf nach der Localbahn Stauding-Stramberg und umgekehrt findet nicht statt. Eine directe Beförderung von Reisegepäck im Verkehre von einer Localbahn nach der anderen und die bahnseitige Uebertragung dieses Gepäcks in Stramberg von einem Bahnhofe zum anderen sind tarifmässig vorgesehen.

Alles Weitere ist aus den für die Localbahn Stramberg-Wernsdorf vom 1. Jänner 1903 giltigen „Tarife (Theil II) für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Eil- und Frachtgütern“ zu ersehen.

Eine Aenderung der jetzt giltigen Fahrordnung auf der Localbahn Stramberg-Wernsdorf tritt nicht ein und bleibt daher das affichirte, ab 1. October 1902 giltige Fahrplanplacat dieser Localbahn bis auf Weiteres in Geltung.

Wien, im December 1902. [8]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

21. December. — Wegen Schneeverwehung wurde in den Strecken Nixdorf—Rumburg mit der Abzweigelinie Herrnwalde—Schönlinde der Gesammtverkehr neuerdings eingestellt.

27. December. — In den Strecken Nixdorf—Rumburg und Herrnwalde—Schönlinde wurde der Gesammtverkehr mit den Zügen Nr. 4753/4853 wieder aufgenommen.

27. December. — Wegen Schneeverwehungen musste der Gesammtverkehr in folgenden Strecken: Borki wielki-Grzymałow, Lemberg—Bełzec, Lemberg-Kleparów—Janów, Jaroslau—Rawa ruska, Stryj-Ławoczne, Neu-Łupków—Cisna, Czortkow—Husiatyn, Biala czortkowska—Zaleszczyki, Łużan—Zaleszczyki, Wygnanka—Skala, Teresin—Iwanie puste, Podwysokie—Ostrów-Berezowica, Nepolokoutz—Wiznitz, Hadikfalva—Brodina, Karlsberg—Putna, Dolina—Wygoda, Chabówka—Zakopane und auf den Kolomeaer Localbahnen eingestellt werden.

28. December. — In den Strecken Przeworsk—Rozwadów und Jaroslau—Rawa ruska und Stryj—Ławoczne wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

29. December. — Auf der Localbahn Chabówka-Zakopane wurde der Personenverkehr mit dem Zuge Nr. 6111 in der Strecke Nepolokoutz—Wiznitz mit dem Zuge Nr. 4158 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

30. December. — Auf der Localbahn Chabówka-Zakopane wurde auch der Güterverkehr wieder aufgenommen.

30. December. — Auf der Strecke Ostrów-Berezowica—Podwysokie wurde mit den Zügen Nr. 3311 und 3316 in den Strecken Hadikfalva—Brodina, Karlsberg—Putna mit dem Zuge Nr. 2853 und in der Strecke Dolina—Wygoda mit dem Zuge Nr. 1975 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

30. December. — In der Strecke Czórtkow—Husiatyn wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

31. December. — Auf der Linie Lemberg-Kleparów—Janow wurde mit dem Zuge Nr. 3254 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

30. December. — In der Strecke Tłumacz-Palahicze—Tłumacz-Stadt wurde mit dem Zuge Nr. 3273 der Güterverkehr und auf den Kolomeaer Localbahnen mit dem Zuge Nr. 2371 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

27. December. — In der Strecke Zauchtel—Fulnek wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr eingestellt.

29. December. — Auf der Localbahn Rohrbach i. M.—Gr.-Seelowitz musste wegen Hochwassers der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

Ausland.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Ergänzungen.) Im Tarif-Kilometerzeiger treten nachstehende Ergänzungen ein:

auf Seite 78 unter:

8. Stationen der Strecke Nonnenhorn—Röthenbach b. Lindau:

Nach und von	Enzisweiler	Heimenkirch	Hergatz	Hergensweiler	Lindau Stadt	Nonnenhorn	Oberreitnau	Röthenbach b. Lindau	Schlachters	Wasserburg a. Bodensee
	Tarif-Kilometer									
Seulbitz . . .	458	473	462	467	454	462	462	—	468	460

auf Seite 91 unter:

9. Stationen der Strecke Salzburg—Freilassing (Bad Reichenhall)—Bernau:

Nach und von	Bad Reichenhall	Bergen	Bernau	Freilassing	Hammerau	Lauter	Piding	Salzburg	Teisendorf	Traunstein	Uebersee
	Tarif-Kilometer										
Seulbitz . . .	430	—	—	415	421	—	426	408	427	—	—

auf Seite 95 unter:

10. Stationen der Strecke Eisenstein—Deggendorf:

Nach und von	Bettmannsäge	Deggendorf	Eisenstein	Gotteszell	Ludwigsthal	Regen	Triefenried	Ulrichsberg	Zwiesel
	Tarif-Kilometer								
Seulbitz . . .	—	—	286	—	295	—	—	—	300

Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Bekanntmachung vom 23. November 1902, betreffend eine Aenderung der Anlage B.) Laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 23. November 1902 hat der Bundesrath auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung folgende Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen:

1. In der Nr. XXIII, Abth. 1, ist hinter dem Worte „desgleichen“ einzuschalten:

„von Pyridin und Pyridinbasen“.

2. Die Nr. XXXVc ist wie folgt zu ergänzen:

a) Vor „Bautzener Sicherheitspulver“ ist einzufügen:

„Anagon-Sprengpulver (Gemenge von neutral reagirenden Salpeterarten und Aluminiumpulver mit Holzkohle und Alizarin oder mit verharztem Leinöl, gekörnt oder nicht gekörnt)“;

b) bei „Westfalit“ ist in der Klammer hinter „Kaliumbichromat“ hinzuzusetzen:

„mit oder ohne Zusatz von Aluminium“.

Vorstehende Aenderungen sind sofort in Kraft getreten.

Ausnahmetarif für phosphorhaltige Converterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen etc. vom 1. August 1899. (Einbeziehung der Station Plastowo.) In den obgenannten Ausnahmetarif wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 ab die Station Plastowo des Eisenbahn-Directionsbezirkes Posen als Empfangsstation einbezogen.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern—Schweizerische Nordostbahn vom 1. August 1900. (Ermässigung der Frachtsätze des Uebernahmetarifes Nr. 13 für Chamottesteine.) Die Frachtsätze des Uebernahmetarifes Nr. 13 für Chamottesteine wurden mit Wirksamkeit vom 15. December an ab Rollhofen um je 11 Cts., ab Marktredwitz um je 13 Cts. für 100 kg ermässigt.

Die Uebernahmefrachtsätze für Rollhofen werden unter Zuschlag von 1 Cts. für 100 kg auch für entsprechende Sendungen von Hedersdorf Ladestelle, welche ab Schnaittach Bhf. im Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehre direct abgefertigt werden, im Rückvergütungswege eingehalten (cfr. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 143 ddto. 16. December 1902).

Schweizerisch-Italienische Gütertarife, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Mai 1899. (Nachtrag V.) Am 1. Jänner 1903 tritt zur Abtheilung B des obgenannten Tariftheiles ein Nachtrag V in Kraft, der Aenderungen und Ergänzungen enthält. Dieser Nachtrag kann beim commerciellen Bureau der Gotthardbahn, sowie bei den betheiligten Verwaltungen gratis bezogen werden.

Uebernahmetarif für den Güterverkehr Bayern—Schweizerische Centralbahn und weiter vom 1. August 1900. (Ermässigung der Frachtsätze für Chamottesteine des Uebernahmetarifes Nr. 14.) Die Frachtsätze des Uebernahmetarifes Nr. 14 für Chamottesteine wurden mit Wirksamkeit vom 15. December an ab Rollhofen um je 11 Cts., ab Marktredwitz um je 13 Cts. für 100 kg ermässigt.

Die Uebernahmefrachtsätze für Rollhofen werden unter Zuschlag von 1 Cts. für 100 kg auch für entsprechende Sendungen von Hedersdorf Ladestelle, welche ab Schnaittach Bhf. im Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehre direct abgefertigt werden, im Rückvergütungswege eingehalten.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren Verkehr und für den Verkehr mit den bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. April 1902. (Aenderung des Waarenverzeichnisses.) Mit sofortiger Giltigkeit ist im Waarenverzeichnisse unter I B „a des Ausnahmetarifes Nr. 2 a“ in der ersten Zeile statt Dünger (Mist und Abtrittsdünger) zu setzen:

„Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger,“

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, 2. Heft (Verkehr mit V.S.B.), vom 1. December 1899. (Ermässigung der Nettofrachtsätze für Chamottesteine etc.) Die mit Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 104 ddto. 13. September 1902 eingeführten Nettofrachtsätze für Chamottesteine wurden mit Wirksamkeit vom 15. December an ab Rollhofen um je 11 Cts., ab Marktredwitz um je 13 Cts. für 100 kg ermässigt.

Die Uebernahmefrachtsätze für Rollhofen werden unter Zuschlag von 1 Cts. für 100 kg auch für entsprechende Sendungen von Hedersdorf Ladestelle, welche ab Schnaittach Bhf. im Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehre direct abgefertigt werden, im Rückvergütungswege eingehalten.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr, Theil II, 1. Heft (Verkehr mit N.O.B.), vom 1. Juni 1899. (Ergänzung.) Mit Wirksamkeit ab 20. December 1902 wurde Serie B des Ausnahmetarifes 15 (Seite 14 des I. Nachtrages vom 1. December 1899) u. A. wie folgt ergänzt:

Nach und von	Bad Reichenhall	Rosenheim
Ermatingen	542	445

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Deutschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.
LEMBERG, Jagiellouska 22.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition und Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. u. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage und Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspediteure,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von la Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inhaber F., B. u. M. Wachtel)
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmung der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Mineralkohle	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Bozen-Gries	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anfladen der Sendungen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen für die Gasanstalt in Bozen bestimmt und an diese adressirt sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf	2540 Heller per Tonne (à 1000 kg)	2340 Heller per Tonne (à 1000 kg)	200 Heller per Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Der Nachlass wird von der Südbahn-Gesellschaft allein getragen
2	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Cilli-Wöllan	Getreide, Mahlproducte und Salz	Cilli	St. Peter im Sannthale	**Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.** **Anfuhr eines Minimalquantums von 600 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Bei Aufgabe der genannten Artikel in jedem Gewichte, jedoch nur bei vollständigem Verzicht auf jede Achsenfrachtung	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Bestehender ermässigter Kartirungssatz	24 Heller	16 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nummer	1	3	4
Die Publication erfolgt von der Südbahn-Gesellschaft und im Namen der k. k. österr. Staatsbahnen	2	3	4
Für Artikel	4	Holzstoff, geschliffen, auch in Pappenform, wenn nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun), der Pos. H—29 des Tarifes, Theil I	
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Graz S.B.	Triest
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn	Wildon, Wr. Neustadt, Ternitz, Spielfeld, Pottschach, Payerbach-Reichenau, Kapfenberg, Gummern, Frohnleiten
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen zu Regiezwecken der auf der Graz-Köflacher Eisenbahn den Betrieb führenden Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle der letzteren in Graz adressirt sein	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen ab Triest per mare zum Exporte nach dem Zollauslande gelangen. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn vom 1. August 1902	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	113, 161, 157, 109, 157, 154, 133, 99, 125
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	0·4 Heller per 100 kg und 1 km auf Grund der bis Graz (G.K.E.) entfallenden kilometrischen Entfernungen	99, 139, 135, 95, 135, 131, 115, 87, 109
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	14, 22, 22, 14, 22, 23, 18, 12, 16
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Nach Massgabe des Punktes VIII der vom 1. Jänner 1900 giltigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Im Rückvergütungswege: Gegen Beibringung der laut nebenbezogener Bestimmungen vorgeschriebenen Documente innerhalb der festgesetzten Frist
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
5	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz der Pos. H—18, Punkt a, der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Gottschee, Rudolfswerth und Strascha	Adelsberg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen in der Station Adelsberg bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemietheten Lagerraume eingelagert werden	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Verschieden	60 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
6	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eichenholzextract in tropfbar flüssigem oder trockenem Zustande	Žnpanje (Station der Localbahn Vinkovci-Žnpanje)	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	185 Heller		Im Kartirungswege		
7	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Noskovci transit (von Stationen der Slavonischen Dranthalbahn)	Wien St.E.G., Wien (Matzleinsdorf) und Wien K.F.N.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	120 Heller		Im Kartirungswege		Die Sendungen sind in Noskovci durch die Partei auf eigene Kosten umzuladen

Südbahn-Gesellschaft

Steiermärkischen Landesausschusses

Fortlaufende Nummer	8	9	10
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Banmaterialien nnd maschinelle Einrichtnngen aller Art	Güter aller Art	Alteisen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kapfenberg, Südbahn	Kapfenberg, Localbahn und vice versa / Kapfenberg, Südbahn	Kapfenberg, Südhahn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	sämmtlichen Stationen der Linie Kapfenberg—An-Seewiesen	der im km 4 gelegenen Holzschleiferei der Firma Haberler & Cie.	Stationen nnd Frachtenhaltestellen der Linie Kapfenberg—An-Seewiesen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Die Sendnngen müssen für Neubauten lndnstrieller Etablissements bestimmt sein und sind die betreffenden Transporte noch vor ihrer Effectnirnng bei der betriebführenden Verwaltnng anzumelden	Anflieferung von mindestens 5000 kg per Frachtbrief nnd Schmalspurwagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien anf ihre Kosten zn besorgen	Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Vollbahnwagen nnd Frachtbrief. Das Auf- und Abladen in der Aufgabs-, bezw. Bestimmungsstation ist dnrch die Partei anf ihre Kosten zu veranlassen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	10·4	15·6
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	50 pCt.	7·8	11·7
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	2·6 25 pCt.	3·9 25 pCt.
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege		Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen anf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Beendigung der Transporte in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen anf reclamirende Firma als Absenderin nnd Empfängerin lautende Duplicat-Frachtbriefe oder Anfnahmsscheine, eventuell Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdaner in Vorlage gebracht werden müssen	Sätze der ermässigten Wagenladungsclasse plus 4 b Umladungsgebühr per angefangene 100 kg für die Umladung in Schmalspurwagen
Besondere Bemerkungen			
	10	9	8

Fortlaufende Nummer	11	12
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Rohpetrolenm	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle: a) Lignit und Glanzkohle, b) Grieskohle (Grob- und Feingries)
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Csáktornya	Hrastnigg, Trifail nnd Sagor
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Triest S.B.	Gormons Görz und Rubbia-Savogna Sagrado und Ronchi S.B. Dornegg-Feistritz, Montalcone Nabresina Triest S.B. und Fiume
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen, resp. Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die zur Beförderung verwendeten Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen müssen in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft eingestellt sein. Bei Verwendnng anderer Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen haben die Empfänger die der Südbahn-Gesellscbaft für die Voll- und für die Leertour erwachsenden Wagenmietheauslagen (Lauf- und Zeitmiethe) zu ersetzen. Das Auf- und Abladen, bezw. das Füllen und Entleeren der Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) Wagen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	**Auflieferung von mindestens 30.000 Tonnen zu 1000 kg von vorgenannten Kohlensorten zusammen nach den vorbezeichneten Bestimmungsstationen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestqnantnm des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 2, des Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben, bezw. Anhang zum Tarife (Theil II, Heft 1 und 2) des Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverbandes
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	197 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden a) 60 b) 56 a) 56 b) 52 a) 54 b) 50 a) 52 b) 48 bezw. incl. ungar. Steuer bei Fiume Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	85 Heller incl. ungar. Steuer	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	112 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	Kartirung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lantende Frachtbrief-Dnplicate, welche Documente längstens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	13	14	15
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Leoben-Vordernberger Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarifes, Tbeil I	Roheisen	Bau- und Werkholz, Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Fassdauben, dann Schleifholz, bis zu einer Wagenlänge
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien Matzleinsdorf	Vordernberg	Vordernberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest S.B. und vice versa	Leoben S.B. transit	Leoben Donawitz Leoben Trofayach Vordernberg Trofayach oder vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes des zum Transporte verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen haben die Absender innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen mit directen nach Udine lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Localtarif der Leoben-Vordernberger Bahn, giltig vom 1. März 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	173 Heller	20 Heller	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	140 Heller	16 Heller	12 14 20 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	33 Heller	4 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
16	**Südbahn-Gesellschaft**		Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Skalis	Hellenstein-Frasslan	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	16 Heller	14 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
					St. Peter im Sanntbale				18 Heller	14 Heller	4 Heller			
17	**Südbahn-Gesellschaft**		Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (Lignit und Glanzkohle), auch Briquettes von Braunkohle	Skalis	Wöllan	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	10 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege				
					Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) incl. bis Wr. Neustadt incl.				4 Heller	4 Heller				
18	**Südbahn-Gesellschaft**		Holzkohle aus fossilem Holze	Skalis		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Verschieden	102 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
19	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, d nn Malz der Pos. M—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Barcs transit	Wien-Matzleinsdorf nnd Wien St.E.G., dann nach Stationen der Strecke Hetzendorf incl.—Payerbach incl., sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn					Heller incl. ungar. Steuer*)				
				Balaton-Szt. György	Wien-Matzleinsdorf nnd Wien St.E.G., dann nach Stationen der Strecke Hetzendorf—Wr. Neustadt incl. nnd nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn			Localtarife		120				
				Csaktornya	Stationen der Strecke Wien-Matzleinsdorf incl.—Wr. Neustadt incl., dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg eines der genannten Artikel per Wagen nnd Frachtbrief oder Frachtzahlung bleibt. 3. Die Sendungen müssen in einer der in der Rubrik „nach“ bezeichneten Stationen mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt oder von einem durch ein Industriegeleise mit der betreffenden Station verbundenen Etablissement bezogen werden, oder sofern diese Station eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit direct nach einer Station dieser Anschlussbahn oder einer anderen darüber hinaus gelegenen inländischen Station lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen.	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Verschieden	144	Verschieden	Im Kartirungswege		
						Nur gültig für Sendungen, rücksichtlich welcher bei der Aufgabe in Barcs der Nachweis erbracht wird, dass dieselben per Wasser oder per Bahn in Barcs angelangt sind				144				
										Babocsa 158 Berzencze 144 Gelse 98 Gola 136 Györvár 98 Kis-Szabadka 136 Komárváros 127 Kotor-Alsó-Domborn 119 Légrád 127 Mnra-Keresztur 119 Mura-Király 136 Nagy-Kanizsa 98 Oszko 98 Szt. Mihály-Pacsa 98 Vizvár 156 Zákány 127 Zala-Szt. Iván 98					

*) Insofern sich der normale Frachtsatz nicht ohnehin billiger stellt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht								
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									a) b)	a)	b)	a)	b)			
20	Südbahn-Gesellschaft		Tabak, roh, und zwar Tabakblätter, unbearbeitete, ferner Tabakschrot	Baros	Divacca (für Rovigno)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Abladen der Sendungen ad b) in Klagenfurt, Laibach und Roveredo obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	281 268	202	169	79	99	Im Kartirungswege		
				Budapest S.B. transit	Divacca (für Rovigno)				356 343	234	195	122	148			
					Klagenfurt S.B.				313 300	286	271	27	29			
					Laibach S.B.				313 300	253	233	60	67			
					Divacca (für Rovigno)				356 343	246	206	110	137			
					Klagenfurt S.B.				313 300	302	280	11	20			
					Laibach S.B.				313 300	261	240	52	60			
					Roveredo (für Sacco)				— 460	—	455	—	5			
					Laibach S.B.				313 300	269	247	44	53			
					Divacca (für Rovigno)				356 343	267	224	89	119			
					Laibach S.B.				313 300	292	267	21	33			
					Klagenfurt S.B.				313 300	292	271	21	29			
					Laibach S.B.				313 300	261	240	52	60			

*) Nur giltig für Sendungen von Battonya und darüber hinaus gelegenen Stationen
**) „ „ „ „ „ Békés-Csaba „ „ „ „ „
†) „ „ „ „ „ Hajdu-Dorogh „ „ „ „ „
††) „ „ „ „ „ Kál-Kapolna „ „ „ „ „
†††) „ „ „ „ „ Nyiregyháza „ „ „ „ „

Heller
incl. ungar. Steuer

22	21	Fortlaufende Nummer	1
Südbahn-Gesellschaft	**Südbahn-Gesellschaft**	Die Publication erfolgt / Von der Namen der	2 / 3
k. k. österr. Staatshahnen	betheiligten Verwaltungen	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Holz bis zu 4 m Länge zur Erzeugung von Holzdraht	Zucker aller Art		
Gottschee	Petőháza-gyár	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Görz	Triest	nach	
Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen in Görz bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemietheten Lagerraume eingelagert werden	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen binnen sechs Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest nach England, Amerika, Indien oder Japan zur Weiterbeförderung gelangen	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1 Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	und gilt in der Zeit	7
Localtarife	Anhang zu dem Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Besteht kein directer Frachtsatz	193 Heller incl. ungar. Steuer	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
85 Heller	178 Heller incl. ungar. Steuer	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
	15 Heller	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Art der Durchführung	12
	Gegen Vorlage der den Transport von der Aufgabestation bis Triest nachweisenden Original-Bahn-Frachtbriefe und der den Seetransport von Triest nach den englischen, amerikanischen, indischen oder japanischen Bestimmungshäfen nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, welche Documente längstens sechs Monate nach Weiterbeförderung ab Triest in Vorlage gebracht werden müssen	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
		Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	23	24
1		
Die Publication erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der		k. k. österr. Staatshahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eisenhahnfahrzeuge, verladen, ans der Pos. E—12 h/2 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Porzellanerde (Chinaclay, Caolin)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Mödling	Pilsenetz
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Graz S.B.	Peri trs.
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): oder vice versa		Pontebba trs.
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Fahrzeuge müssen zur Reparatur bestimmt sein, resp. aus der Reparatur kommen. Die Sendungen müssen von den Wiener Localbahnen nach Graz zur Aufgabe gelangen, bezw. in umgekehrter Richtung an die Wiener Localbahnen adressirt sein. Das Auf- und Abladen der Transporte obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Beförderung gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	196 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	166 Heller	1·39 Francs
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	30 Heller	1·87
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	25	26	27	28
Die Publication erfolgt von der Südbahn-Gesellschaft und im Namen der Steiermärkischer Landesausschuss				
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kohle	Holz	Föhren-, Fichten-, Lärchen- und Tannenzapfen	Schotter und Sand
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Gonobitz			Preding-Wieselsdorf
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Pöltschach transit			Stainz
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Gesammtverfrachtung mindestens 1000 Tonnen per Jahr. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per zur Verwendung kommenden Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei, bew. auf deren Kosten zu erfolgen	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Schmalspurwagen, bezw. 10.000 kg per Vollbahnwagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Sendungen hat die Partei auf ihre Kosten zu zu besorgen		Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und verwendeten Schmalspurwagen unter Aufrechthaltung der für die ermässigten Wagenladungsclassen giltigen Tarifbestimmungen. Die Umladung von den Vollbahnwagen in die Schmalspurwagen in der Station Preding-Wieselsdorf hat auf Kosten der Partei zu erfolgen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	16	16	24	12·8
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	12	12	16	6·4
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4	4	8	50 Percent 6·4
Art der Durchführung	Im Kartirungswege			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nummer	1	29	30	31
Die Publication erfolge	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	
von der	3			k. k. Staatsbahnen
und im Namen der				
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Cigarrettenpapier, zum unmittelbaren Gebrauche vorgerichtet	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle), auch Briquettes von Braunkohle	Schlacken der Pos. 8—19 a) und h) der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Wien (Matzleinsdorf)	Lichtenwald / Store	Store
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach		Triest-Südbahn oder Triest-Freihafen	Triest und Fiume	Triest-St. Andrae/Servola
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Angabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen via Suezcanal oder nach den Echellen des Schwarzen Meeres zum Exporte gelangen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Angabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	
	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II (Heft 1), vom 1. September 1898	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, bezw. Heft 2	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	292 Heller	87 / 89 bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	240 Heller	70 / 84	61 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	52 Heller	17 / 5	Verschieden
Art der Durchführung	12	Nach Massgabe der speciellen Bestimmungen des Abschnittes I des nebenbezogenen Verbands-Tarifheftes im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 42 bis 44 des Nachtrages I des Oesterr.-Adriatischen Verbands-Tarifheftes 1 beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
32	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Hrastnigg	Pola	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen rücksichtlich der Mineralkohle und Presskohle, bezw. von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen rücksichtlich des Coaks oder Frachtzahlung hiefür Die Sendungen müssen entweder für Zwecke der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des k. u. k. See-Arsenals in Pola bestimmt sein. Die Aufgabe der Sendungen hat auf Grund der Bestimmungen des für die ungar. Eisenbahnen giltigen Militärtarifes, Abschnitt II, al. 1 oder 2, mittelst von der aufgebenden Militärbehörde entsprechend ausgefertigter Frachtbriefe zu erfolgen. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die einschlägigen Bestimmungen der Auf- und Abgabsbahn	Die Sendungen müssen entweder für Zwecke der k. u. k. Kriegsmarine, bezw. des k. u. k. See-Arsenals in Pola bestimmt, oder an das Municipium der Stadt Pola adressirt sein und beim Betriebe städtischer Anstalten Verwendung finden. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1903	Localtarife	89	79	10	Im Kartirungswege		
		betheiligten Verwaltungen		Trifail					87	78	9			
			Kohle, mineralische, ferner Presskohle und Coaks	Sagor					87	78	9			
									Heller	Heller	Heller			
			Szabolcs und Bánya (Grube)						209 Heller incl. ungar. Steuer	169 Heller incl. ungar. Steuer	40 Heller			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg			
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
33	**Südbahn-Gesellschaft**		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben, ausgenommen Eisenbahnschwellen, und zur Stock- oder Schirmfabrikation bestimmte, roh vorgerichtete Stöcke	Andrijevci, Bosna-Brod, Brod, Dubica, Garčin, Gjelesovci, Jankovci, Jasenovac Szávam, Kostajnica, Kukujevci-Erdövég, Martinci, Mikanovci, Novska, Okučane, Petrovoselo staro, Prigljevicza-Szt. Iván, Rajić, Samac, Saš, Sid, Stružvojna-Vrpolje, Uj-Gradiska, Uj-Kapella Batrina, Volinja und Vukovár	Buchs transit, Bregenz transit, St. Margrethen transit, sowie nach sämmtlichen im nebenstehenden Tarife enthaltenen schweizerischen Stationen mit Ausnahme von Basel, Schaffhausen und Singen (Badische Bahn)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der im nebenstehenden Tarife angeführten Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2 (Frachtsätze der Serie II)	Verschieden	Verschieden	8 Centimes	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1903 giltigen Frachtsätze
34	**Südbahn-Gesellschaft**		Schienleder, verpackt	Budapest S.B.	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des in der Spalte 8 bezogenen Verbandstarifes. Die Sendungen müssen binnen drei Monaten nach Ankunft in Triest seewärts weiter befördert werden. Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	494 Heller incl. ungar. Transportsteuer	334 Heller incl. ungar. Transportsteuer	160 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeber lautende Aufgabsrecepisse, sowie correspondirende Connossemente, welche nachweisen, dass die Verschiffung innerhalb der vorgeschriebenen Frist erfolgte; diese Documente müssen längstens bis Ende Juni 1904 in Vorlage gebracht werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
35	Südbahn-Gesellschaft		Spiritus	Wien-Matzleinsdorf	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandsgütertarifes. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1898	190 Heller	140 Heller	50 Heller	Im Kartirungswege		
36	Südbahn-Gesellschaft		Holzkohle	Bares	Klagenfurt S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Wenn diese Holzkohlentransporte in Wagen mit 10.000 kg Ladegewicht unter Verwendung von Holzkohlenaufsätzen zur Beförderung gelangen, so erfolgt die Frachtberechnung in der Weise, dass von dem auf der Brückenwaage ermittelten Bruttogewichte die um 500 kg erhöhte, auf dem Wagen verzeichnete Tara in Abzug gebracht und die Fracht sonach für das entfallende restliche Gewicht, jedoch mindestens für 9500 kg per verwendeten Wagen berechnet wird. Bei Verwendung von Wagen mit einem höheren Ladegewichte als 10.000 kg ist die Frachtgebühr für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen zu entrichten. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Heller 96	85	Heller 11	Im Kartirungswege		
					Leoben S.B.				98	88	10			
					Mürzzuschlag				104	96	8			
					Prevali				86	72	14			
									incl. ungar. Steuer					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nach stehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
										Heller	Heller	Heller		
37	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Trifail und Sagor	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. **Auflieferung von mindestens 10.000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Anfgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen per mare zur Weiterbeförderung gelangen (Destinationen nach Istrien ausgeschlossen) Die Sendungen müssen mit directen, nach italienischen Bestimmungsstationen lautenden internationalen Frachtbriefen expedirt werden	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Anhang zum Tarife (Theil II, Heft 1) für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	71	50	21	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate unter Anschluss der den Export per mare nachweisenden Original-Schiffsconnossemente, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen
				Cilli					83	72	11			
				Cilli	Triest S.B.		vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903		72	62	10			
				Hrastnigg					62	54	8			
				Trifail					60	52	8			
				Sagor					60	52	8			
			Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle als Grieskohle	Trifail					60	46	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
38	**Südbahn-Gesellschaft**	kgl. Ungarische Staatseisenbahnen und Bács-Bodrogher Localeisenbahn	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten		Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1900				Im Kartirungswege		
				Algyö					277	253	24			
				Beska					262	229	33			
				Detta					311	287	24			
				Gyertyámos					297	257	40			
				Hodmezö-Vásárhely					280	263	17			
				India					260	229	31			
				Karlocza					265	215	50			
				Kukujevci-Erdöveg					240	227	13			
				Martinci					246	221	25			
				Mitrovicz					249	207	42			
				Mitrovicz-Szávapart					249	207	42			
				Mokrin					287	269	18			
				Nagy-Kikinda					290	257	33			
				Nagy-Szt. Miklós					290	275	15			
				Orczifalva					308	277	31			
				Oroszlámos					282	259	23			
				Ó-Bessenyö					287	269	18			
				Pérjamos					295	285	10			
				Pétervárad					267	215	52			
				Putinci					257	227	30			
				Ruma					252	221	31			
				Samac loco					222	197	25			
				Samac-Szávapart*)					226	197	29			
				Sárafalva					292	281	11			
				Sid					237	231	6			
				Szeged					275	239	36			
				Szeged-Rokus					275	249	26			
				Szöreg					277	249	28			
				Sztamora-Moravicza					313	293	20			
				Temesvár-Gyárváros					305	257	48			
				Temesvár-Józsefváros					305	257	48			
				Topolovecz					310	281	29			
				Uj-Pazna					260	239	21			
				Ujvidék					267	215	52			
				Valkány					285	263	22			
				Varjas					297	291	6			
				Verbácz					277	245	32			
				Versecz					316	303	13			
				Vojtek					310	281	29			
				Zimony					260	253	7			
				Zsombolja					295	257	38			
				Ada					315	229	86			
				Bács-Martonos					287	233	54			
				Bács-Petrovoszelo					324	229	95			
				Moholy					319	229	90			
				Ó-Bécse					332	229	103			
				Ó-Kanizsa					292	233	59			
				Zenta					304	229	75			
				Vogány				Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	217	—			
									Heller incl. ungar. Transportsteuer		Heller			

*) In dem für Samac-Szávapart ausgewiesenen Satze ist die Benützungsgebühr für das Ufergeleise bereits enthalten. Dieser Satz gelangt nur für in Samac loco aufgegebene Sendungen zur Anwendung und müssen daher dieselben mit Landfuhrwerken zugeführt werden, bezw. mit Schiffen anlangen und aus diesen in die Eisenbahnwagen umgeladen werden

Südbahn-Gesellschaft

k.k.St.B.

Eilgüter, gewöhnliche, im Umfange von höchstens $^1/_2$ m³ und einem Maximalgewichte von 50 kg per Collo, exclusive Lebensmittel, Südfrüchte und Obst, sowie zoll- und verzehrungssteuerpflichtige Güter

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der Direction und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
			Wien Südbahnhof	Triest S.B. und Fiume *)			Localtarif	Verschieden	548 *)		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine ab Wien, resp. gegen Original-Frachtbriefe nach Wien als Empfängerin, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der adm. Direction der Südbahn (Controle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	
			Wien Südbahnhof	und vice versa									
				Brixen Bozen-Gries Trento, Rovereto und Ala					1000				
				Klagenfurt S.B. Villach S.B.					880 940				
				Baracs transit Szombathely Zala-Sat. Ivan transit Nagy-Kanizsa Zákány transit Balaton- Szt. György transit Csáktornya transit Graz S.B. Marburg Hauptbahnhof Cilli Laibach S.B. Divacca transit Zägrab S.B. Sziszek Abbazia- Matuglie Triest S.B. und Fiume Görz					740 760 720 720 720 800 770 780 760 700 600 410 580 620 480 480 440 320 580					

Heller incl. ungarischer Steuer

Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen der genannten Güter während der Begünstigungsdauer in nebigen Relationen.
Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.
Die an einem Tage für eine Relation aufgelieferten Eilgüter müssen mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten zur Aufgabe gelangen. Jedes Collo muss mit einem die Aufgabsfirma, sowie die Auf- und Abgabsstation in deutlicher Druckschrift bezeichnenden Anklebezettel versehen sein. Die Beförderung findet nach Thunlichkeit mit bestimmten Zügen statt und wird auch die Auflieferung dieser Güter nach Schluss der officiellen Aufnahmszeit bis zu einer speciell zu vereinbarenden Stunde zugestanden. Im Uebrigen bleiben die für Eilgüter bestehenden normalen Bestimmungen aufrecht

vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903

*) Sendungen müssen nach Dalmatien bestimmt sein und als solche in den Frachtbriefen bezeichnet werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
40	**Südbahn-Gesellschaft**		Seide, roh und verarbeitet, als: Garne, rohe, gezwirnte oder gefärbte Gewebe, Sammet, Stoffe, Bänder, Schnüre, ganz oder vorwiegend aus Seide, ferner Abfälle von Seide und Seidengarnen, als Eilgut	Peri transit	Wien Südbahnhof	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen in Mailand oder Lecco auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr	17·73 Franken	15·38 Franken	2·35 Franken	Kartirung		
41	**Südbahn-Gesellschaft** k. k. österr. Staatsbahnen		Reis, geschält, auch gemahlen (Reismehl, Reisgries)	Cervignano transit	Triest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen von Portogruaro provenire und mit directen internationalen Frachtbriefen nach Triest S.B. zur Beförderung gelangen. Das Abladen obliegt dem Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	0·61 Franken		Kartirung		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
42	Südbahn-Gesellschaft		Blochhölzer (Sägeklötze), auch über Wagenlänge, and sonstige Rundhölzer minderer Dimensionen, wie 2—2·5 m lange Einfriedungssäulen (10—15 cm Durchmesser), Waldlatten, Rundstangen (10—15 cm Durchmesser) mit diversen Längen	Kotor-Alsó-Domboru Bad Radein Bleiburg Cilli Ebrenhausen Faal Feistritz Föderlach-Faakersee Fridau Gosdorf Grafenstein Halbenrain Klagenfurt S.B. Kranichsfeld-Frauheim Kreuzdorf Krumpendorf Leibnitz Marburg H.B. Maria Rast Markt-Tüffer Moschganzen Mureck Oberdrauburg Paterniou-Feistritz Pettau Pöltschach Pörtschach a. S. Polstrau Ponigl Pragerhof Prevali Radkersburg Reifnigg-Fresen Saldenhofen St. Lorenzen Spielfeld Spittal a. D. Unter-Drauburg Villach S.B. Völkermarkt-Kühnsdorf Weitersfeld Windisch-Feistritz Wuchern-Mahrenberg oder umgekehrt	**Aufliefernng eines Minimalquantums von 3000 t während der Begünstigungsdauer in nebenstehenden Relationen, sowie im Verkehre von den Stationen: Acsád, Agfalva, Baboesa, Balaton-Szt. György, Bares, Berzencse, Boglár, Budapest S. :, Bükk, Csaktornya, Gelse, Gola, Komárom, Komarváros, Lepsény, Lövö; Marton-vasár, Moha, Molnári, Moór, Mura-Keresztur, Mura-Király, Nagy-Czenk, Nagy-Kanizsa, Nyék, Polgárdi, Promontor, Siófok, Sopron S.B., Szantod, Székesfehérvár, Szombathely, Szt. Mihály-Pacsa, Tarnok, Tétény, Vizvár, Zákány und Zala-Szt. Iván nach Kotor-Alsó-Domborn und vice versa** Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. — Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	Verschieden Heller 55 40 31 26 25 23 55 16 37 46 46 49 30 63 50 28 30 24 33 21 37 76 61 23 23 52 14 27 28 37 52 29 33 27 25 65 35 57 43 34 30 31 incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Sendungen nach Kotor-Alsó-Domboru, bezw. gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate für Sendungen von Kotor-Alsó-Domboru, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
43	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Porzellan, gewöhnliches, zum Hausgebrauch, unverpackt oder nur lose in Stroh, Heu und dergl. verpackt	Dallwitz	Peri trans.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein. Die Frachtsätze ad a) gelten bei Aufgabe von mindestens 5000 kg genannter Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür; jene ad b) gelten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Instradirung der Transporte erfolgt: im Verkehre über Peri trans.: via Tirschnitz-Eger-Rosenheim-Kufstein. Im Verkehre über Pontebba trans.: via Tirschnitz-Eger-Budweis-Tarvis vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Besteben keine directen Frachtsätze	Franken a) 5·44 b) 3·78		Kartirung		
					Pontebba trans.					a) 5·43 b) 4·12				
			Porzellan-Isolatoren	Dallwitz	Peri trans.					a) 5·33 b) 3·67				
					Pontebba trans.					a) 5·42 b) 4·11				
			Porzellanerde (Caolin, Chinaclay)	Dallwitz	Peri trans.					b) 2·22				
					Pontebba trans.					b) 1·90				

Fortlaufende Nummer	44	45	46
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
2			
von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Kohlen
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Belišće	Belišće	Felső-Eör Német-Szt. Mihály Vörösvar (Stationen der Szombathely-Pinkafőer Localeisenbahn)
5			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Wien-Matzleinsdorf Simmering St.E.G. Schwechat-Kledering	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Wien-Matzleinsdorf Simmering (St.E.G.) Schwechat-Kledering	Wien-Matzleinsdorf
6			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat durch die Partei, resp. auf deren Kosten zu erfolgen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen
7			
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife, bezw. Tarif für den Westungar.-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Bestehender ermässigter Kartirungsfrachtsatz	Localtarife
9			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es besteht kein directer Frachtsatz	136 Heller	Es besteben keine directen Frachtsätze
10			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	136 Heller	126 Heller	70 Kronen per verwendeten vierrädrigen Wagen
11			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		10 Heller	
12			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
13			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis Ende Mai 1903 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) vorzulegen sind	
14			
Besondere Bemerkungen	Die Kosten der Umladung in Noskovci sind in dem Frachtsatze inbegriffen	Die Kosten der Umladung in Noskovci sind in den Frachtsätzen inbegriffen	Bei Aufgabe eines Wagens wird einem Begleiter, bei Aufgabe mehrerer Wagen wird für je zwei Wagen einem Begleiter die freie Hin- und Rückfahrt gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
47	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaaren	Deutsch-Landsberg	Preding-Wieselsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Für Sendungen in jedem Gewichte, welche zur Ergänzung von Zündwaarentransporten dienen, die in Preding-Wieselsdorf, mit der Bestimmung zum Exporte per mare nach dem Zollauslande, in Wagenladungen zur Aufgabe gelangen. Die Aufgabe der Sendungen hat zu erfolgen: A) in Deutsch-Landsberg mit Frachtbriefen, welche mit der Clausel: „Die Sendung ist ab Preding-Wieselsdorf zur Beiladung nach [Name des überseeischen Bestimmungsortes] bestimmt", versehen sind, und B) in Preding-Wieselsdorf nach den Bestimmungen des Oesterr.-Ungarischen Levanteverkehres oder mit gewöhnlichen Frachtbriefen, welche entweder nach Triest-Freihafen lauten oder an den Oesterr.-ungar. Lloyd in Triest adressirt sind, und die Angabe des überseeischen Bestimmungsortes enthalten	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	Verschieden	16 Heller	Verschieden	im Kartirungswege		
48	**Südbahn-Gesellschaft**	Oesterreichisch-Adriatischer Verbandstarif, bezw. Anhang zu demselben	Zündwaaren	Graz S.B., Maria-Rast	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Für Sendungen in jedem Gewichte, b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg des benannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen nach dem Zollauslande exportirt werden	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Verschieden	a) 184 Heller b) 165 Heller	Verschieden		Nach Massgabe des Punktes VIII der vom 1. Jänner 1900 giltigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" im Kartirungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	

49

Südbahn-Gesellschaft

Graz-Köflacher Eisenbahn

Zündwaaren

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der	3
und im Namen der	
für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	
von	
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
Bezeichnung	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Deutsch-Landsberg	Preding-Wieselsdorf	Deutsch-Landsberg	Preding-Wieselsdorf
Triest		Triest und Finme	

Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.

a) Für Sendungen in jedem Gewichte,
b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg und
c) bei Aufgabe von mindestens 6000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür.
Die Sendungen müssen nach dem Zollausiande exportirt werden

Aufgabe von mindestens 5000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903

Localtarife und Oesterr.-Adriatischer Verbandstarif, bezw. Anhänge zu denselben, bezw. vorstehende Kartirungssätze

Localtarife und Oesterr.-Adriatischer Verbandstarif, bezw. Anhänge zu denselben

Verschieden

c) 179 b) 196 a) 220 — Heller incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr

c) 169 b) 185 a) 210 — 248 234 — Heller incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr und bezw. ungarischer Steuer

Verschieden

Nach Massgabe des Punktes VIII der vom 1. Jänner 1900 giltigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege

Im Kartirungswege

Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ bezeichneten Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist

50					Fortlaufende Nummer	1
Südbahn-Gesellschaft					Die Publication erfolgt von der	2
betheiligten Verwaltungen					und im Namen der	3
Coaks					für Artikel	4
den unter a), b) und c) bezeichneten Coaksanstalten und Stationen	c) Karwin	b) Hruschau und Mähr.-Ostrau	a) sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere		von	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	5
Donawitz					nach		
Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 70.000 metr. Tonnen (zu 1000 kg) innerhalb der Begünstigungsdauer	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903				und gilt in der Zeit	7
Vorstehende Kartirungs-Frachtsätze	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen etc. im Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehre via Wien und Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn				Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
ad a) 1330 Heller ad b) 1300 Heller ad c) 1382 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze				Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		9
ad a) und b) 1160 Heller ad c) 1212 Heller	1382 Heller	1300 Heller	1330 Heller	per Tonne zu 1000 kg	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
ad a) und c) 170 Heller ad b) 140 Heller						Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege				Art der Durchführung		12
Gegen auf die reclamirende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses					Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		13
	Die Frachtnachlässe werden von der Südbahn-Gesellschaft, der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, bezw. der Kaschau-Oderberger Eisenbahn getragen				Besondere Bemerkungen		14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
51	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Bozen-Kaltern	Branntwein, Fässer, leere, Maische, Most, Obst, Wein	Kaltern	Bozen-Gries	Bei Anlieferung in jedem Quantum	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Verschieden	48	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Leere Fässer	Bozen-Gries	Kaltern					48				
				Eppan-Girlan	Bozen-Gries					36				
					Eppan-Girlan					36				
										Heller inclusive Ablege- und Anflegegebühr				
52	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Garne der Pos. G—3 a und b der Güterclassification im Tarif-Theil I	Innsbruck	Wien K.E.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	461 Heller	393 Heller	68 Heller	Im Kartirungswege		

Wenn das Aufladen von gefüllten Fässern unter Sattelung derselben über Verlangen des Absenders erfolgen soll, so gelangt für eine derartige Verladung eine Auflegegebühr von 4 Hellern für je 100 kg zur Einhebung

Fortlaufende Nummer	53	54
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	a) Lipsény b) Polgardi und Szahad-Batthyan	Bánhida / Felső-Galla / Szár
nach	Ober-Eggendorf / Pottendorf-Landegg / Mitterndorf-Mosbrunn / Grammat-Neusiedl / Ebenfurt	Bndweis / Brüx A.T.E. / Brüx k.k.St.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen in einer der in der Rubrik „nach" bezeichneten Stationen mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt oder von einem durch Industriegeleise mit der betreffenden Station verbundenen Etablissement bezogen werden, oder, sofern diese Station eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit directen, nach einer Station dieser Anschlussbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, bezw. Anhang zu demselben	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Es bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller incl. ung. Steuer	a) 132 b) 153 / a) 133 b) 154 / a) 147 b) 168 / a) 146 b) 167 / a) 146 b) 167	Heller: 209 / 212 / 215 / 151 / 154 / 157
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	55	56	57
1			
Die Publication erfolgt: von der Verwaltung	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
2			
3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Papierabfälle der Pos. P—2, lit. a) des Tarifes, Theil I	Melasse und Osmosewasser	Mineralkohle
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Klein-Neusiedl	Gutwasser; Hochwessely; Wostromer (B.C.B., Oe.N.W.B.)	Segen-Gottes
5 nach	Szasz-Sehes	Györ M.Á.V.	Bánbida
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger
6			
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Frachtsatz
9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	206 Heller	151; 168; 151 Heller	99 Heller
10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
11			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
13			
Besondere Bemerkungen			
14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
58	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Band der Position E—18 der Güterclassification	Thon der Position T—17/a der Güterclassification	Kaolin	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife, bezw. Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller a)	b)	c)	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
						Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens				196	194	210		
						Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen				186	—	—		
						Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens				178	—	—		
										196	—	—		
			feuerfeste Ziegel	a) Ober-Bfls b) Radotin c) Wran	Budapest-Kelenföld, Buda-Császárfürdő-kitérő. Ó-Buda-Filatorigát, Budapest d. v.					170	177	183		
			Chamottesteine							170	177	190		
			Chamottemörtel							178	177	190		

Fortlaufende Nummer	59	60	61
1	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
2	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3	a) Gasretorten, cylindrische, aus Chamotte b) Chamottesteine und Chamottemörtel	Leere, gebrauchte Fässer unter 8 Hektoliter Gehalt	Garne der Pos. G—3 lit. a), der Güterclassification
4	Bodenbach (St.E.G. und B.N.B.) Tetschen (B.N.B. und Oe.N.W.B.)	Teplitz A.T.E.	Warnsdorf
5	Györ M.Á.V. Sopron S.B. und R.Oe.E.E. Székesfehérvár Szombathely Zágráb S.B. und M.Á.V. Eszék Noskovci	oder vice versa Bndafók Promontor	Pápa
6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. ad a) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. ad b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1903
8	Localtarife, bezw. Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenhahnverband	Localtarife	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenhahnverband, Theil II, Heft 3
9	Directe Tarife bestehen nicht	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	416 Heller
10	a) 181 b) 157 192 235 288 303 295	334 Heller	330 Heller
11	— — — — — 271		86 Heller
12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13			
14			

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht
3	von der Namen und im der	
4	für Artikel	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7	und gilt in der Zeit	
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
62	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frisches Obst als Eilgut	Szakály-Högyesz	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Aufgabe in jedem Gewichte unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	460 Heller	383 Heller	77 Heller	Im Kartirungswege		
63	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Hornvieh in Wagenladungen	Bröka	Wien-St. Marx	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für die Ladefläche des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 8	in Hellern per Quadratmeter 1063	990	73	Im Kartirungswege		
64	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Budapest-Kelenföld	Franzensbad	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	394 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	65	66	67
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Leer retourgehende „Kristaly"-Mineralwasserflaschen	Lant Güterclassification des Tarifes, Theil I, in a) Classe I b) Classe II c) Classe A gehörige Güter	Candiszucker der Pos. C—2 des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	„Kristaly"-Mineralwasser		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.	Časlau	Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und k.k.St.B.)
	Buda-Császárfürdö kiterö	Villány — Sopron S.B. / R.Ö.E.E. — Budafok	Györ
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Fracbtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Wagen nnd Frachtbrief. Das Anf- nnd Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einbaltnng der in den übrigen Rnbriken gegebenen Vorschriften nnd der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einbaltnng der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Anfgabe als Fracbtgut und Fracbtzablung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Wagen nnd Fracbtbrief. Das Auf- nnd Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende Febrnar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Westnngarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Localtarife	Localtarife
Fracbtsatz (Gebühr) per 100 kg	238 Heller / 124 Heller	Bestehen keine directen Fracbtsätze	
per 100 kg: Zugestandener Fracbtsatz (Gebühr)	124 Heller / 98 Heller	a) 930 Heller b) 715 Heller c) 515 Heller / a) 466 Heller b) 370 Heller c) 301 Heller / a) 664 Heller b) 530 Heller c) 361 Heller	ad a) 352 Heller ad b) 319 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	114 Heller / 26 Heller		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			
	14	13	12

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
68	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Dévény-Ujfalu	Simmering St.E.G. Schwechat-Kledering Lanzendorf-Rannersdorf Himberg Grammat-Nensiedl Götzendorf St.E.G. Trautmannsdorf Wilfleinsdorf Fischamend Klein-Nensiedl Schwadorf Mannersdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1903	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 31 31 32 34 37 41 43 46 53 51 51 51		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
69	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Holz der Classe C oder des Specialtarifes 2, mit Ausnahme von Eisenbahnschwellen aus Eichenholz, b) Eisenbahnschwellen ans Eichenholz	Felsö-Galla	Wien St.E.G.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. ad a) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. ad b) Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Localtarife	Ein directer Frachtsatz besteht nicht	72 Heller		Im Kartirungswege		
70	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Bruchsteine und Bruchschotter	Kis-Czell	Kornenburg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Ein directer Tarif besteht nicht	74 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	71	72
1		
Die Publication erfolgt	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
von der		
und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Malz	Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Velencze	Lepsény
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest	Tberesienfeld Wr. Neustadt Stationen der Strecke Hetzendorf bis Felixdorf und von St. Egyden bis Payerbach-Reichenau, einschliesslich Laxenburg, dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. (Wien, Ebenfurth, Grammat-Neusiedl, Mitterndorf-Mosbrunn, Pottendorf-Landegg und Obereggendorf ausgenommen)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in Rubrik 5 unter „nach" bezeichneten Stationen mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt oder von einem mit dieser Station durch Industriegeleise verbundenen Etablissement bezogen werden, oder, sofern diese Station eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit directen, nach einer Station dieser Anschlussbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Bezeichnung	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Post-Nr. 38 b des ab 1. Jänner 1903 giltigen Anhanges zum Localgütertarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	180 Heller	Heller incl. ungar. Steuer: 171
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	160 Heller	Heller incl. ungar. Steuer: 158
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	20 Heller	Heller: 13
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate unter Beischluss der correspondirenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffsconnossements, bezw. der Original-Schiffsladescheine, oder der von der betreffenden Schiffahrtsgesellschaft ausgestellten und mit dem Abgangsstempel versehenen Abschriften der Schiffsladescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction der Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	171 / 152 / 19
Besondere Bemerkungen		
	14	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
73	Südbahn-Gesellschaft		Getreide der Pos. 6—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Lepseny transit	Brunn (M.E.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 1. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. 2. Nur gültig für Sendungen, welche von oder über Eying (Station der Győr-Veszprém-Dombóvárer Localbahn) proveniren. 3. Sendungen müssen in einer der in Rubrik 5 unter „nach" bezeichneten Stationen mittelst Strassenfuhrwerk abgeführt, oder über ein mit der Station verbundenes Industriegeleise bezogen werden, oder, sofern die Bestimmungsstation eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit directen, nach einer Station dieser Anschlussbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif, bezw. vorstehende Verlautbarung	158	152	6	Im Kartirungswege		
					Mödling					152	6			
					Guntramsdorf					152	6			
					Gumpoldskirchen					140	18			
					Baden Frachtenbahnhof					132	26			
					Vöslau-Gainfarn					132	26			
					Leobersdorf					136	22			
					Felixdorf					136	22			
					Theresienfeld				152	128	24			
					Wr. Neustadt				152	128	24			
					St. Egyden					136	22			
					Neunkirchen					136	22			
					Ternitz					144	14			
					Pottschach				158	144	14			
					Gloggnitz					152	6			
					Payerbach-Reichenau					152	6			

Heller

incl. ungar. Steuer

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
74	**Südbahn-Gesellschaft**	steiermärkischen Landesausschusses	Gyps	An-Seewiesen	Kapfenberg S.B. transit	**Gesammtverfrachtung mindestens 3000 Tonnen per Jahr unter Aufrechthaltung der für ermässigte Wagenladungsclasse giltigen Tarifbestimmungen.** Das Aufladen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	bis Ende December 1903	Localtarif	22·4	17	5·4	im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Absenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe oder Anfnahmsscheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
75	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Bier	Vilplan	Bozen-Gries transit	**Bei Anlieferung eines Minimalquantums von 2 Tonnen per Jahr.** Das Ab- und Anflegen hat durch die Partei, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen von Vilplan nach Eppan-Girlan, bezw. Kaltern zur Aufgabe gebracht werden	bis Ende December 1903	Localtarif	Heller 34	Heller 24	Heller 10	im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Bozen-Gries transit	Eppan-Girlan				41·4	31·4	10			
					Kaltern				54·4	44·4	10			
76	**Südbahn-Gesellschaft**	Localbahn Bozen-Kaltern	Ziegel	Eppan-Girlan	Bozen-Gries transit	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 Metertonnen (1000 kg) per Jahr.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			18·8	16·8	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
77	Südbahn-Gesellschaft		Hafer und Futtermais *) (d. i. Mais, ausgenommen Cinquantin)	Siehe nachstehende Tabellen I—VI		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. 3. Die Sendungen müssen in einer der in den Tabellen I—VI genannten Bezugsstationen mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt oder von einem durch ein Industriegeleise mit der betreffenden Station verbundenen Etablissement bezogen werden oder, sofern diese Station eine Uebergangsstation auf eine Anschlussbahn ist, mit direct nach einer Station dieser Anschlussbahn oder darüber hinaus lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. *) Diese Sendungen müssen zu Futterzwecken bestimmt und in den Frachtbriefen als Futtermais declarirt sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Verschieden	Siehe nachstehende Tabellen I—VI	Verschieden	Im Kartirungswege		

Tabelle I.

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclus ungar. Stener**) nach		
	Leoben S.B.	Brnck a. M.	Pernegg
Budapest S.B.	—	—	190
Promontor	—	—	190
Tétény	198	190	190
Tárnok	198	190	190
Martonvásár	197	190	190
Nyék	190	190	190
Velencze	188	188	188
Dinnyés	181	181	181
Székesfehérvár	174	174	174
Moha	181	181	181
Bodajk	181	181	181
Moór	181	181	181
Kisbér	181	181	181
Nagy-Igmand	181	181	181
Komárom	181	181	181
Szabad-Batthyán	194	186	186
Polgárdi	190	182	182
Lepsény	184	178	178
Siófok	174	168	168
Szántod	168	160	160
Szemes	163	155	154
Boglár	156	148	148

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclns. ungar. Stener**) nach		
	Leoben S.B.	Brnck a. M.	Pernegg
Fonyód-fürdötelep	151	143	142
Máriatelep	148	140	139
Balaton-Szt. György	140	134	134
Komárváros	130	122	122
Nagy-Kanizsa	122	114	114
Mura-Keresztúr	122	114	114
Mura-Király	—	114	—
Kotor-Alsó-Domború	122	114	114
Csáktornya	114	103	98
Legrád	122	114	114
Zákány	124	116	116
Góla	126	118	118
Berzencze	130	122	122
Vizvár	136	130	130
Babócsa	140	134	134
Barcs	144	138	138
Gelse	130	122	122
Szt. Mihály-Pacsa	138	132	132
Zala-Szt. Iván	142	134	134
Molnári	128	120	120
Sziszek	172	164	164

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Niklasdorf finden die für Leoben S.B. zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

Tabelle II.

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclusive ungarischer Stener **) nach												
	Wildon	Lehring	Leibnitz	Ehrenhausen	Graz S.B.	Judendorf	Gratwein	Peggau	Frohnleiten	Mixnitz	Puntigam	Kalsdorf	Werndorf
Budapest S.B.	184	184	184	184	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Promontor	180	180	180	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tétény	174	174	174	174	174	188	190	190	190	190	174	174	174
Tárnok	169	169	169	169	169	183	189	190	190	190	169	169	169
Martonvásár	163	163	163	163	163	177	183	190	190	190	163	163	163
Nyék	156	156	154	154	156	170	176	184	184	190	156	156	156
Velencze	154	154	154	154	154	168	174	182	182	188	154	154	154
Dinnyés	147	147	144	144	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Székesfehérvár	140	140	140	140	—	—	—	—	—	—	140	140	140
Moha	147	147	144	144	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Bodajk	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Moór	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Kisbér	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Nagy-Igmánd	147	147	147	147	147	161	167	175	175	181	147	147	147
Komárom	147	147	147	147	—	—	—	—	—	—	147	147	147
Szabad-Batthyan	140	140	140	140	140	154	160	168	168	181	140	140	140
Polgárdi	140	140	136	136	140	154	160	168	168	182	140	140	140
Lepsény	140	140	136	136	140	151	160	168	168	178	140	140	140
Siófók	130	130	126	126	138	152	158	166	166	168	138	138	138
Szántód	130	130	124	124	134	148	154	160	160	160	134	134	134
Szemes	125	125	124	—	128	142	148	151	154	154	128	127	127
Boglár	122	122	122	—	124	138	144	148	148	148	124	124	124
Fonyód-fürtötelep	117	117	117	117	119	133	139	142	142	142	119	119	119
Máriatelep	113	113	113	—	116	130	136	139	139	139	116	116	116
Balaton-Szt. György	110	110	—	—	112	126	132	134	134	134	112	112	112
Komárváros	94	94	94	—	99	113	119	122	122	122	99	99	99
Nagy-Kanizsa	88	88	88	88	90	104	—	—	114	114	90	90	90
Mura-Keresztur	88	88	88	—	90	—	—	—	—	114	90	90	90
Csaktornya	72	72	—	—	87	—	—	—	—	98	82	77	77
Legrád	88	88	88	88	90	104	—	—	114	114	90	90	90
Zákány	88	88	88	88	90	104	110	116	116	116	90	90	90
Góla	88	88	88	88	106	—	—	118	118	118	106	—	—
Berzencze	92	92	92	—	110	—	—	122	122	122	110	—	—
Vizvár	100	100	96	96	112	126	—	130	130	130	112	112	112
Babócsa	100	100	96	96	112	126	132	134	134	134	112	112	112
Barcs	100	100	96	96	112	126	132	138	138	138	112	112	112
Gelse	94	94	94	—	110	—	—	122	122	122	110	—	—
Szt. Mihály-Pacsa	94	94	94	94	112	126	—	132	132	132	112	112	112
Zala-Szt. Iván	94	94	94	94	116†)	130	134	134	134	134	116	116	116
Györvár	114	114	114	114	116†)	130	134	134	134	134	116	116	116
Molnári	114	114	114	114	—	—	—	—	—	—	114	114	114
Szombathely	88	88	88	88		—	—	—	—	—	88	88	88
Acsád	109	109	109	109	109†)	—	—	—	—	—	109	109	109
Bükk	117	117	117	117	117†)	—	—	—	—	—	117	117	117
Lövő	117	117	117	120	117†)	—	—	—	—	—	117	117	117
Nagy-Czenk	116	116	116	121	116†)	—	—	—	—	—	116	116	116
Sopron	123	123	123	128	109	—	—	—	—	—	109	109	109
Agfalva	121	121	121	121	107	—	—	—	—	—	107	107	107
Lépesfalva-Somfalva	120	120	120	125	106	—	—	—	—	—	106	106	106
Márcs-Nádasd	117	117	117	117	103	—	—	—	—	—	103	103	103
Nagy-Marton	116	116	116	122	102	—	—	—	—	—	102	102	102
Rétfalu-Siklós	114	114	114	120	100	—	—	—	—	—	100	100	100
Savanyukút	112	112	112	112	98	—	—	—	—	—	98	98	98
Lajta-Szt. Miklós	110	110	110	115	96	—	—	—	—	—	96	96	96
Sziszek	132	132	132	132	—	—	—	—	—	—	134	134	134

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Stübing finden die für Peggau zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt. — †) Auch giltig für Graz k.k.St.B.

Tabelle III.

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclusive ungarischer Steuer **) nach					
	Spielfeld	Marburg Hauptbahnhof	Feistritz	Kranichsfeld-Frauheim	Pöltschach	Pettau
Budapest S.B.	184	170	174	170	174	162
Promontor	180	168	172	168	172	156
Tétény	174	162	166	162	166	150
Tárnok	169	156	160	156	160	141
Martonvásár	163	150	151	150	154	141
Nyék	156	142	146	142	146	128
Velencze	154	140	141	140	144	128
Dinnyés	147	130	134	130	134	120
Székesfehérvár	140	130	134	130	134	119
Moha	147	130	134	130	134	120
Bodajk	147	137	141	137	141	128
Moór	147	137	141	137	141	134
Kisbér	147	137	141	137	141	137
Nagy-igmand	147	137	141	137	141	137
Komárom	147	137	141	137	111	137
Szabad-Batthyán	140	126	130	126	130	119
Polgárdi	140	122	126	122	126	109
Lepsény	140	120	124	120	121	106
Siófok	130	110	114	110	111	98

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclusive ungarischer Stener **) nach					
	Spielfeld	Marburg Hauptbahnhof	Feistritz	Kranichsfeld-Frauheim	Pöltschach	Pettau
Szántód	—	110	114	110	114	98
Szemes	—	104	109	105	109	93
Boglár	114	—	—	—	—	—
Fonyód fürdötelep	109	—	—	—	—	—
Mariatelep	105	—	—	—	—	—
Nagy-Kanizsa	88		—	—	—	—
Zákány	88		—	—	—	—
Góla	88	80	84	80	84	69
Berzencze	—	82	86	82	86	76
Vizvár	—	82	86	82	86	82
Babócsa	100	82	86	82	86	82
Barcs	100	82	86	82	86	82
Szt. Mihály-Pacsa	94	91	—	91	—	—
Zala-Szt. Ivan	94	91	95	91	95	86
Györvár	114	—	—	—	—	—
Molnari	114	—	—	—	—	—
Szombathely	—	88	92	88	92	88
Sziszek	132	106	110	106	—	—

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach Polstrau, Friedau und Moschganzen finden die für Pettau; nach Windisch-Feistritz die für Pöltschach; nach Pragerhof die für Kranichsfeld-Frauheim; nach Pössnitz die für Spielfeld; nach Marburg Kärntner Bahnhof die für Feistritz zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

Tabelle IV.

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclusive ungarischer Steuer **) nach Franzdorf	Laibach S.B.	Salloch	Cilli
Budapest S.B.	246	234	234	192
Promontor	242	230	230	188
Tétény	236	224	224	182
Tárnok	230	218	218	180
Martonvásár	224	212	212	174
Nyék	214	202	202	168
Velencze	214	202	202	168
Dinnyés	202	190	190	162
Székesfehérvár	202	190	190	158
Moha	202	190	190	162
Bodajk	209	197	197	165
Moór	209	197	197	165
Kishér	209	197	197	165
Nagy-Igmand	209	197	197	165
Komárom	209	197	197	165
Szabad-Batthyán	200	188	188	152
Polgárdi	200	188	188	148
Lepsény	198	186	186	142
Siófok	188	176	176	134
Szántód	178	166	166	128
Szemes	172	161	161	123
Boglár	170	158	158	116

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclusive ungarischer Steuer **) nach Franzdorf	Laibach S.B.	Salloch	Cilli
Fonyód-fürdötelep	164	153	152	114
Márlatelep	160	150	146	111
Balaton-Szt. György	150	138	138	—
Komárváros	142	130	130	—
Nagy-Kanizsa	134	122	122	—
Mura-Keresztúr	134	122	122	—
Kotor-Alsó-Domború	134	122	122	—
Csáktornya	124	109	109	—
Legrád	134	122	122	—
Zákány	134	122	122	—
Góla	142	130	130	—
Berzencze	146	134	134	—
Vizvár	154	142	142	110
Babócsa	154	142	142	110
Barcs	154	142	142	110
Gelse	142	130	130	—
Szt. Mihály-Pacsa	146	134	134	—
Zala-Szt. Iván	152	140	140	122
Molnári	170	158	158	122
Szombathely	188	176	176	134
Acsád	192	180	180	138
Sziszek	118	106	106	—

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht genannten Stationen der Strecke von Pongl bis Franzdorf finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

Tabelle V.

Von	Zugestandene Frachtsätze per 100 kg Heller inclusive ungar. Steuer**) nach Maria-Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Völkermarkt-Kühnsdorf	Klagenfurt S.B.	Velden am Wörthersee	Villach	Paternion-Feistritz	Spittal a. D.	Sachsenburg
Budapest S.B.	176	198	204	218	224	232	244	250	270	270	276
Promontor	174	196	202	216	222	228	240	246	264	264	270
Tétény	168	190	196	206	212	222	234	240	258	258	264
Tárnok	162	184	190	202	208	218	230	236	254	254	260
Martonvásár	156	178	184	196	202	214	226	232	250	250	256
Nyék	148	170	176	188	194	208	220	226	244	244	250
Velencze	146	168	174	186	192	202	214	226	242	242	248
Dinnyés	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242
Székesfehérvár	136	158	164	182	188	198	210	216	234	234	240
Moha	136	158	164	186	192	200	212	218	236	236	242
Bodajk	143	165	171	188	194	205	217	223	241	241	247
Moór	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Kishér	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Nagy-Igmand	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Komárom	143	165	171	189	195	205	217	223	241	241	247
Szabad-Batthyán	132	154	160	172	178	192	204	210	228	228	234
Polgárdi	128	150	156	168	174	188	200	206	224	224	230
Lepsény	126	148	154	166	172	182	194	200	218	218	224
Siófok	116	138	144	158	164	174	186	192	210	210	216
Szántód	116	138	144	158	164	166	178	184	202	202	208
Szemes	110	133	138	152	157	159	173	179	194	197	199
Boglár	—	131	131	148	154	154	166	172	190	190	196
Fonyód-fürdötelep	—	124	128	145	152	152	161	168	184	185	190
Máriatelep	—	120	125	141	148	148	157	164	181	182	187
Balaton-Szt. György	—	115	115	130	136	140	152	158	176	176	182
Komárváros	—	—	—	126	132	128	140	146	166	166	172
Nagy-Kanizsa	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166
Mura-Keresztur	—	—	—	—	—	122	134	140	—	160	166
Kotor-Alsó-Domború	—	86	—	—	—	122	134	140	—	160	166
Csáktornya	—	77	82	88	93	109	119	130	135	145	151
Legrád	82	94	100	—	—	122	134	140	160	160	166
Zákány	—	94	100	114	120	122	134	142	160	160	166
Góla	86	—	—	—	—	128	140	148	166	166	172
Berzencze	88	—	—	126	132	132	144	152	170	170	176
Vizvár	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180
Babócsa	88	110	116	130	136	140	152	156	174	174	180
Barcs	88	110	116	128	134	140	152	158	174	174	180
Gelse	—	—	—	—	—	128	140	146	166	166	172
Szt. Mihály-Pacsa	—	110	112	124	130	136	148	156	172	172	178
Zala-Szt. Iván	97	114	118	124	130	146	155	164	182	182	188
Molnárl	—	128	134	140	146	162	171	180	198	198	204
Sziszek	112	134	140	152	158	164	176	182	198	198	204

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht angeführten Stationen der Strecke von Maria-Rast bis Sachsenburg finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin niedriger stellt.

Tabelle VI.

Von	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller inclusive ungar. Stener **) nach																	
	Kufstein	Kundl	Wörgl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen und Franzensfeste	Bozen-Gries	Auer	Trient	Roveredo und Mori	Mühlbach	Brneck	Lienz
Budapest S.B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	302
Promontor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	330	298
Tétény	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	334	338	346	352	324	320	294
Tárnok	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	324	330	334	342	348	320	316	290
Martonvásár	348	—	—	—	—	—	—	—	328	324	320	326	330	338	344	316	312	286
Nyék	344	—	—	—	—	—	—	328	324	320	316	322	326	334	340	312	308	280
Velencze	342	—	—	—	—	—	328	326	322	318	314	320	324	332	338	310	306	278
Dinnyés	336	—	—	—	328	326	322	320	316	312	308	314	318	326	332	304	300	274
Székesfehérvár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	308	304	310	314	322	328	300	296	269
Moha	336	—	—	—	328	326	322	320	316	312	308	314	318	326	332	304	300	274
Bodajk	344	—	—	—	—	—	—	328	324	320	316	322	326	334	340	312	308	279
Moór	346	—	—	—	—	—	—	—	326	322	318	324	328	336	342	314	310	283
Komárom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	338	342	350	356	—	—	310
Szahad-Batthyán	326	322	322	320	318	316	312	310	306	306	298	304	308	316	322	294	290	264
Polgárdi	326	322	322	320	318	316	312	310	306	302	298	304	308	316	322	294	290	260
Lepsény	318	314	314	312	310	308	304	302	298	294	290	296	300	308	314	286	282	255
Siófok	310	306	306	304	302	300	296	294	290	286	282	288	292	300	306	278	274	245
Szantód	302	298	298	296	294	292	288	286	282	278	274	280	284	292	298	270	266	238
Szemes	299	297	297	295	293	290	286	283	278	273	269	278	282	291	297	265	261	236
Boglár	294	290	290	288	286	284	280	278	274	270	266	272	276	284	290	262	258	228
Fonyód-fürdötelep	291	290	290	285	283	280	278	275	271	265	261	267	271	281	287	257	253	222
Máriatelep	287	287	287	282	280	277	275	271	268	263	259	265	269	281	284	254	252	218
Balaton-Szt. György	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	212
Komárváros	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	202
Nagy-Kanizsa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	254	—	192
Mura-Keresztúr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	254	260	264	272	278	—	—	185
Zákány	286	—	—	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	—	192
Góla	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	—	197
Berzencze	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	201
Vizvár	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	208
Babócsa	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	214
Barcs	286	282	282	280	278	276	272	270	266	262	258	264	268	276	282	254	250	220
Gelse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	254	250	201
Szt. Mihály-Pacsa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	264	268	276	282	254	258	208
Györvár	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	262	226
Molnári	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	262	233
Csáktornya	262	258	258	256	254	252	248	246	242	238	234	240	244	252	258	230	—	167
Sziszek	320	316	316	314	312	310	306	—	—	—	292	298	302	310	316	288	284	244

**) Für Sendungen der genannten Artikel nach den in der Tabelle nicht genannten Stationen der Strecken von Kufstein bis Mori und von Franzensfeste bis Kleblach-Lind finden die für die in der Transportrichtung nächst hintergelegene, in der Tabelle enthaltene Station zugestandenen Frachtsätze insoweit Anwendung, als sich die normale Gebührenberechnung nicht ohnehin billiger stellt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
78	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eichenschnittholz und Eichenfriesen	Zágráb S.B. und M.Á.V.	Wien Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Heller 168		151	17	Im Kartirungswege		
					Wien St.E.G.					186		161	25			

Fortlaufende Nummer	79	80
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Mahlproducte der Pos. M—4 und Malz	Holzkohle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Velencze	Uj-Gradiska
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Martonvásár	Prag (St.E.G., k.k.St.B. und Oe.N.W.B.)
Das Zugeständniss wird gemacht	a) Wien loco, b) Wien St.E.G. transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5, aufgenommenen Stationen, insofern der Verkehr via Wien instradirt	Wien-Staatsbahnhof Wien-Nordbahnhof Wien-Matzleinsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. März 1899, resp. Theil II, Heft 5, vom 1. September 1900	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, bezw. Anhang zum Localtarif der St.E.G.
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Es besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	153 / 229
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 20 Heller b) 16 Heller	Heller incl. ungarischer Transportsteuer
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Verschieden
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1904 bei der Direction der Südbahn-Gesellschaft in Wien einzureichen sind	Im Kartirungswege
Besondere Bemerkungen	a) 28 Heller b) 24 Heller	
	1	2
	3	4
	5	6
	7	8
	9	10
	11	12
	13	14

Fortlaufende Nummer	1	81	82
Die Publication erfolgt: von der	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Kartoffelstärkemehl	Mehl aus der Pos. M--4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Kisbér	Brixen Klausen Waidbruck Atzwang Blumau Bozen-Gries Branzoll a) Auer Budapest S.B. und Budapest Kelenföld transit Neumarkt-Tramin Salurn b) S. Michele Lavis Barcs transit Trient (Trento) Matarello Calliano Villa-Lagarina Rovereto Mori Ala Avio
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Triest	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (ans dem österr.-ungar. Zollgebiete) znm Exporte gelangen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Frachtsätze für Barcs transit gelangen nur für Sendungen, welche nachweislich per Wasser oder von Anschlussbahnen der Südbahn in Barcs anlangen, zur Anwendung
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Bezeichnung	8	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2	Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. September 1897, bezw. Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: incins. ungar. Transportsteuer	9	206 Heller	Heller: a) 352, b) 293; 360, 298; 360, 303; 368, 308; 376, 313; 382, 313; 387, 317; 387, 322; 392, 322; 397, 327; 397, 332; 402, 337; 406, 341; 411, 346; 416, 346; 432, 351; 416, 351; 421, 356; 426, 361; 430, 361
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: excl. ungar. Transportsteuer	9	180 Heller	a) 348, 290; 348, 290; 348, 290; 348, 290; 348, 290; 348, 290; 358, 293; 353, 296; 358, 296; 368, 306; 368, 306; 368, 311; 371, 313; 371, 318; 375, 318; 375, 318; 375, 318; 375, 318; 375, 318; 375, 318
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	26 Heller	b) 12; 12; 13; 20; 23; 28; 34; 34; 26; 34; 34; 26; 34; 26; 28; 40; 41; 57; 41; 46; 51; 46; 43
Art der Durchführung	12	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	83	84
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Altmaterialien	Coaks / Mineralkohle und Coaks
von	den Materialmagazinen der Südbahn in Wien, Marburg, Bozen-Gries und Budapest S.B.	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Domhran) gelegenen Kohlengruben, resp. Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner von Hrnschan und Mährisch-Ostrau
nach (für die Transportstrecke (beziehungsweise Route))	sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Triest- S. Andrae / Servola; Fiume; Triest — S. Andrae / Servola; Triest S.B. und Triest-S. Andrae
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Jeder Frachtbrief über eine solche Sendung muss mit einem von dem betreffenden Materialmagazine ausgefertigten Sendscheine belegt sein, in welchem das Materialmagazin die Daten des Frachtbriefes anzuführen und zu bestätigen hat, dass die Sendung thatsächlich aus Altmaterialien besteht	**Auflieferung eines Quantums von mindestens 10.000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Mineralkohlentransporten Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür, bei Coakstransporten Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis Ende 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Vorstehender Kartirungsfrachtsatz
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	201 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	bis einschliesslich 76 km 20 Heller per 100 kg, für je weitere 38 km (angefangene 38 km als voll angenommen) 10 Heller per 100 kg, plus der auf dem Gebiete der Länder der ungar. Krone entfallenden Stener	183 Heller — 200 Heller. bezw. incl. ungar. 201 Stener 210
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	18 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der adm. Direction der Südbahn-Gesellschaft, Controle der Einnahmen, in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	85	86	87
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südhahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Pferde in Wagenladungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Pécs	Blacko-Jaksić Bizovac Bukovica Čačinci Caglin Ciglenik Feričanci Josipovac-Kravice Koška Ljeskovica Londjica Mikleuš Našic Noskovci Orahovica Pleternica Pozega Ratkovica Susine-Gjurgjenovac Zoljan	Cerna Drenovce Gradiste Ottok Rokovci-Andrijaševci Spačva Vrbanje Zupanje Zupanje-Szávapart
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf	Wien St E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf Schwechat-Kledering
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Bei Frachtzahlung für die Ladefläche des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 14 Quadratmeter Ladefläche per Wagen. b) Bei Frachtzahlung für die Ladefläche des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 16 Quadratmeter Ladefläche per Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, bezw. Tarif für den Westungar.-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Tarif für den Westungar.-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, bezw. Heft 3	Localtarife, bezw. Tarif für den Westungar.-Oesterreichischen Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 1040 } Heller per Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens ad b) 1010 }	170 147 137 139 164 164 142 145 153 161 139 148 130 142 170 174 170 145 159 Heller incl. ungar. Transportsteuer	147 165 150 149 144 156 160 154 157 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Verschieden Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
88	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Skalis	Salloch	**Anlieferung eines Minimalquantums von 20.000 Tonnen zu 1000 kg nach beiden Stationen (Salloch und Zwischenwässern) zusammen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 59		Im Kartirungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Laibach S.B. transit (für Sendungen nach Zwischenwässern)					61				
				Skalis	Salloch		vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Die vorstehend publicirten directen Kartirungsfrachtsätze	Heller 59	Heller 54	Heller 5	Im Rückvergütungswege		
					Laibach S.B. transit (für Sendungen nach Zwischenwässern)				61	58	3			
89	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Reis, geschält, Reisgries, Reismehl der Pos. R—4 b, Reishülsen, Reiskleie, Reisstaub der Pos. R—5 des Tarifes, Theil I	Cervignano	Budapest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen in der Bestimmungsstation selbst bezogen und abgeführt, bezw. in einem vom Empfänger gemietheten Lagerraume eingelagert werden oder aber in dieser Station auf eine Anschlussbahn übergehen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	234		Im Kartirungswege		
					Cilli					192				
					Graz S.B.					226				
					Innsbruck					300				
					Klagenfurt S.B.					218				
					Knittelfeld					240				
					Laibach S.B.					148				
					Marburg-Hauptbahnhof					220				
					Neunkirchen					226				
					Villach S.B.					190				
					Wien (Matzleinsdorf)					226				
					Wr. Neustadt					226				

Heller, bezw. incl. ungar. Steuer

Südbahn-Gesellschaft

Leoben-Vordernberger Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	Cement; Coaks; Eisen, altes; Eisen, rohes; Erze; Kalk; Kohlen, mineralische; Holzkohlen; Magnesit; Quarz; Quarzmehl; Quarzsand; Sand; Schiefer; Schlacken; Steine, als: Bau- und Kalksteine; Thon; Torf, gepresster, und Ziegel	Eisen und Eisenfabrikate; Getreide; Holz, als: Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), dann Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Fassdauben (nicht über eine Wagenlänge); Hülsenfrüchte und Salz	Für die Transportstrecken der Leoben-Vordernberger Bahn, rücksichtlich Sendungen von Stationen der Localbahn Eisenerz-Vordernberg (excl. Vordernberg und Vordernberg-Markt, jedoch incl. Erzsendungen, welche in Vordernberg-Markt zur Aufgabe gelangen) oder von dahinter gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Stationen der Leoben-Vordernberger Bahn oder nach darüber hinausgelegenen Stationen, sowie für Sendungen in umgekehrter Richtung bei Abfertigung über Vordernberg	1. **Auflieferung eines Minimalquantums von 80.000 Tonnen der genannten Artikel während der Begünstigungsdauer.** 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür, bezw. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür, nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes, Theil I. 3. Die Sendungen müssen mindestens 6 km der Leoben-Vordernberger Bahn durchlaufen, ferner darf für dieselben rücksichtlich der betheiligten Strecken der Localbahn Eisenerz-Vordernberg kein höherer Frachtsatz als 0·76 Heller per 100 kg und 1 km (die etwaige Manipulationsgebühr mit inbegriffen) zur Berechnung gelangen. 4. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, giltig vom 1. März 1899	Verschieden	0·68 Heller per 1 km	0·85 Heller per 1 km	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Adm.-Direction (Controle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden müssen	Den auf Grund der zugestandenen Einheitssätze entfallenden Frachtsätzen wird eine Manipulationsgebühr nicht zugeschlagen, falls das Auf- und Abladen der Güter von der Partei besorgt wird. Erfolgt das Auf- und Abladen der Güter oder nur eine dieser Verrichtungen durch Organe der Bahnanstalt, so wird die Gebühr von 2 Heller per 100 kg zur Einhebung gebracht. Bezüglich der sonstigen Nebengebühren bleiben die Bestimmungen des Tarifes aufrecht

Fortlaufende Nummer	1	91	92
Die Publication erfolgt von der	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Schwerspath aus der Pos. S—47 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Garne der Pos. G—3, lit. a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Trient (Trento)	Nendau, Burgau — Stationen der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Triest; Innsbruck transit; Kufstein transit; Budapest S.B.; Wörgel; Graz S.B.; Wien-Matzleinsdorf	Wien (Matzleinsdorf)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen zum Exporte ins Zollausland bestimmt sein. Anfgabe mit directen, auf eine ausländische Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarif	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tbeil II, Heft 1	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Heller: 219, 174, 45	164, 144, 20	92, 84, 8	233, 201, 32 (incl. Stener)	77, 71, 6	97, 88, 9	196, 172, 24	Heller: 253, 220, 33	248, 216, 32
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Heller: 174, 144, 84, 201, 71, 88	Heller: 172	Heller: 220	216
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Heller: 45, 20, 8, 32, 6, 9	Heller: 24	Heller: 33	32
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Nach Massgabe des P. VIII der „Erläuternngen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ im Kartirngs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen des P. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen“ beizubringenden Documente innerhalb der festgesetzten Frist	
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	93	94	95
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, sowie auf Plateauwagen verladene Strassenbahn- und Eisenbahnfahrzeuge	Pflastersteine	Brannkohle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Györ (Raab)	Niemes (Stadt)	Bruch Dux-Liptitz Eisenberg Kosten Oberleutensdorf Ossegg und Ossegg II Ossegg-Riesenberg Teplitz-Waldthor Trupschitz Wiesa-Oberleutensdorf
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit	Böhm.-Leipa (A.T.E.)	Libochowitz (St.E.G.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Zahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen müssen zu Pflasterungszwecken in Böhm.-Leipa bestimmt und an die Stadtgemeinde Böhm.-Leipa als Empfängerin adressirt sein. Auf- und Abladen obliegt der Partei	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Decemher 1903
Bezeichnung		Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1903, nebst Anhang	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bez. Prag vom 1. Juli 1899
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		14 Heller	Kronen für 10.000 kg 56·0 58·2 59·0 56·0 57·8 56·0 59·0 59·0 56·0 56·0
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	135 Pfennig	10 Heller	38 44 46 43 43 38 43 43 38 38
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		4 Heller	18·0 14·2 13·0 13·0 14·8 18·0 16·0 16·0 18·0 18·0
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Original-Frachtbriefe, welche auf die Stadtgemeinde Böhm.-Leipa als Empfängerin lauten müssen und consignirt bis längstens Ende Februar 1904 einzubringen sind	
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen für das Ausland bestimmt sein		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
96	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaf	Kohlen, mineralische	Strebichowitz-Winaritz	Ischl	Anfgabe als Frachtgut. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Salzkammergut-Localbahn bestimmt und an eine Dienststelle der Verwaltung dieser Bahn in Ischl, bezw. Salzburg adressirt sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Ansnahmetarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Localbahn Swolenowes-Smečna, giltig vom 1. Jänner 1902	Heller per Tonne					
					Salzburg				1252	1162	90			
97	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holzstoff, Holzcellstoff (Cellulose) etc. laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ansnahmetarifes	Hopfgarten	Mülhausen Nord	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil II, Heft 2 (Ansnahmetarif Nr. 15), des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Es bestehen keine directen Frachtsätze			Im Kartirungswege		
				Mülhausen Wanne										
98	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Cement (Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I)	Podgörze-Bonarka	Orlau	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat der Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Besteht kein directer Frachtsatz	52 Heller		Im Kartirungswege		

Abtheilung a) Mark 1·61 | Abtheilung a) Mark 1·62
" b) " 2·02 | " b) " 2·03
" c) " 1·75 | " c) " 1·76

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
99	**K. k. österr. Staatsbahnen**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Cellnlose der Pos. H—32 a) und b) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Hallein	Kl.-Neusiedl	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	132 Heller		im Kartirungswege		
100	**k. k. österr. Staatsbahnen**	bethelligten Verwaltungen	Holz des Special-Tarifes 2	Oświęcim	Iglau	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Transporte müssen zu Reglezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger erscheinen, zur Auflieferung gelangen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	177 Heller	135 Heller	42 Heller	im Kartirungswege		
101	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalk der Tarif-Pos. K—4	Lobositz St.E.G.	Bnbentsch	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Heller 47	Heller 34	Heller 13				
					Jenschowitz				31	28	3			
					Weltrns				34	28	6			
			Cement der Tarif-Pos. C—6	Lobositz St.E.G.	Jenschowitz				31	28	3			

Die Transporte müssen für die Moldauregullrung, bezw. zum Bane von Stauanlagen bei Troja nnd bei Mifowitz, bezw. zum Bane eines Lateralcanales von Vrahan nach Hofin, bezw. eines Schleppanlelses bestimmt und an die Banunternehmung adressirt sein

Fortlaufende Nummer	102	103	104
1			
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der	betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Bier	Schleifholz der Pos. H—19/9 der Güterclassification im Tarife, Theil I. a) bis 4 m Länge und beliebigem Durchmesser, b) bis 6 m Länge und 25 cm Maximal-Durchmesser	Steine des Specialtarifes 3
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): von	Pilsen (k.k.St.B.)	Wlaschim / Rožnitel / Eule	Geiersberg Oe.N.W.B
nach	Friedek-Mistek (K.F.N.B.)	Schönpriesen (Station)	Sadova-Dohalic B.C.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen für die mit der Station Schönpriesen in Schienenverbindung stehenden Cellulosefabriken bestimmt sein und dortselbst zur Verarbeitung gelangen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, hezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 his auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 his auf Widerruf, längstens aber his Ende Decemher 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	hesteht kein directer Frachtsatz	bestehen keine directen Frachtsätze	hesteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	351 Heller	83 / 85 / 80 Heller	34 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
105	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Porzellan, unverpackt oder lose in Heu, Stroh und dergl. verladen, der Pos. P—15 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Dallwitz (B.E.B.)	Nussdorf (k.k.St.B.) Wien II(K.F.J.B.) (k.k.St.B.) Wien-Praterquai (k.k.St.B.) Wien-Donauquaibahnhof (k.k.St.B.) Wien (K.F.N.B.) Wien (St.E.G.) Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit Wien (W.A.B.) transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 322 241 322 241 322 241 330 249 332 251 332 251 340 256 340 256		Im Kartirungswege		
106	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach	Eisenbahn	Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern für																
		Eilgüter			Sperrige Güter	Frachtgüter										Specialtarife		
						I. Classe				II. Classe		Wagenladungsclassen						
												A		B	C	1	2	3
						bei Frachtzahlung für												
		gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte		Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen		Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen								
							5000	10.000		5000	10.000	5000	10.000					
Nach oder von Dallwitz (B.E.B.):																		
Nussdorf	k.k.St.B.	1606	606	606	792	540	451	426	466	448	421	316	298	233	161	232	162	135
Wien-Lagerhaus	"																	
Wien-Praterquai	"																	
Wien II (K.F.J.B.)	"																	
Wien-Donauquaibahnhof	"	—	—	—	820	559	459	434	483	456	429	324	306	241	169	238	170	143
Wien (Nordbahnhof)	K.F.N.B.	1630	630	612	823	561	461	436	485	458	431	326	308	243	171	242	172	145
Wien (Staatsbahnhof)	St.E.G.																	
Wien Südbahn (Matzleinsdorf) trans.	S.B.	—	—	—	834	568	473	447	491	470	442	334	316	248	175	247	176	148
Wien (Wien-Aspang-Bahn) transit	E.W.A.																	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
107	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Ronschtka	Mähr.-Weisskirchen L.B. loco und trans.	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Anf- und Ablaufens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localgütertarif, und zwar für das Haupthahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898, bezw. temporärer Anhang zum Localgütertarife für die Localbahnen	Heller 37	Heller 25	Heller 12	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Wall.-Meseritsch loco n. transito				13	11	2			
					Krasna				17	13	4			
				Jablunka	Mähr.-Weisskirchen L.B. loco und trans.				41	30	11			
					Wall.-Meseritsch loco n. transito				17	14	3			
				Wsetin	Mähr.-Weisskirchen L.B. loco und trans.				46	35	11			
					Wall.-Meseritsch loco u. transito				22	18	4			
					Krasna				26	19	7			
				Wall.-Meseritsch loco n. transito	Wsetin				22	18	4			
				Rožnau	Krasna				16	15	1			
				Rouschtka	Nentitschein K.F.N.B.				Verschieden	25	Verschieden			
				bezw. vice versa										
			2. Grubenholz	Wsetin	Mähr.-Weisskirchen L.B. transito				46	29	17			
			3. Brennholz	Ronschtka	Nentitschein K.F.N.B.				34	24	10			
				Rožnan					37	28	9			
				Zaschan					32	24	8			
				Krasna	Wsetin				26	19	7			
				Rožnau					37	27	10			
				Rouschtka					17	14	3			
			4. Sägespäne	Ronschtka	Mähr.-Weisskirchen L.B. loco u. transito				37	24	13			
					Wall.-Meseritsch transito				13	8	5			
					Wsetin				17	12	5			
					Neutitschein K.F.N.B.				41	24	17			
			5. Klotz- und Stammholz, unbearbeitetes (excl. Grubenholz), insoweit selbes nach Specialtarif 2 tarifirt wird	Mähr.-Weisskirchen L.B. loco n. transito Wall.-Meseritsch transito	Rouschtka				37	24	13			
									13	11	2			
				Mähr.-Weisskirchen L.B. loco und trans. Wall.-Meseritsch transito	Wsetin				46	29	17			
									22	17	5			
				Wsetin	Rouschtka				17	13	4			
				Rožnan					28	19	9			
				Zaschan					23	17	6			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg					
108	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	a) Chamotteziegel, Chamottesteine und feuerfeste Backsteine; b) Chamottemörtel und feuerfesten Mörtel	Schönbrunn K.F.N.B.		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für ad a) das Ladegewicht des verwendeten Wagens; ad b) 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender; bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a)	b)		Im Kartirungswege		
					Assling					226	200				
					Aussee					174	159				
					Concordiahütte					186	168				
					Ebensee					170	156				
					Eisenerz					159	148				
					Hallein					182	165				
					Jenbach					226	203				
					Ischl					174	159				
					Judenburg					181	167				
					Knittelfeld					176	165				
					Salzburg					178	162				
					Söll-Leukenthal					212	189				
					St. Michael					166	162				
					Unzmarkt					188	170				
					Wörgl					212	189				
109	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	a) Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art; b) Steine mit geradlinigen Flächen, roh behauen; aus Pos. S—55 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Hnojnik via Friedek-Mistek	Ostrau-Witkowitz	Frachtzahlung für mindestens ad a) das Ladegewicht der verwendeten Wagen, ad b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine directen Frachtsätze	18 Heller			Im Kartirungswege		
110	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steine der Pos S—55a) und b) der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Zistersdorf		Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Heller	Heller		Heller	Im Kartirungswege		
					Grösing				17	12		5			
					Ringelsdorf				14	12		2			
					Nieder-Absdorf				13	12		1			
					Eichhorn				13	12		1			

Fortlaufende Nummer														
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	in der Zeit und gilt	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
111			Steine, roh behauen, sowie Saum- und Bordsteine	Chrzanow (Frachtenstation)	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	89 Heller	60 Heller	29 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen, spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
112			Holz der Pos. H—19 a) der Güterclassification des Oesterr.-ungar. Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Granica transito	Troppau (Nordbahnhof)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	55 Heller	40 Heller	15 Heller	Im Kartirungswege		
113			Gerste und Malz	Preran transito oder Hullein transito	Rzikowitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen von Rzikowitz müssen bis Prerau oder Hullein im Localverkehre und ab diesen Stationen auf Grund directer Tarife und die Sendungen nach Rzikowitz auf Grund directer Tarife bis Prerau oder Hullein und ab diesen Stationen im Localverkehre expedirt werden	vom 1 Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	12 Heller	4 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, die einen Rückvergütungsstempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
				Rzikowitz	Prerau transito oder Hullein transito				12	4	8			

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
114	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Schlackenziegel	Kladno	Smečna-Sternberg	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif	14·2 Heller *)	10 Heller *)	4·2 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1904 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung. Für die über die Flügelbahn von der Station Smečna-Sternberg nach dem Schöllerschachte beigestellten Schlackenziegel ist ausser dem nebigen ermässigten Frachtsatze noch eine Flügelbahngebühr von 6 Heller für 100 kg, berechnet für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, zu bezahlen

*) In diesen Frachtsätzen ist die für mit der Kladno-Nučitzer Erzbahn in der Station Kladno eintreffenden Transporte vertragsmässig festgesetzte Einfahrtsgebühr in Kladno bereits mitinbegriffen.

115 **Buschtěhrader Eisenbahn**

Vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903 wird rücksichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmässige Beförderung der zum Baue der Localbahn Kaaden-Willomitz-Duppan bestimmten, in den Stationen Kaaden-Brnnnersdorf, Rakonitz (B.E.B.) oder Saaz (B.E.B.) zur Abgabe gelangenden Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, Banwerkzeuge, Baugeräthe, Bauinventar-, Bahnausrüstungs- und Stationseinrichtungs-Gegenstände bei Aufgabe von mindestens 500 kg per Frachtbrief (wenn die Sendung aus mehreren Artikeln besteht, so muss jeder Artikel mindestens in einem Quantum von 500 kg zur Aufgabe gebracht werden), ferner für Fahrbetriebsmittel, auf eigenen Rädern lanfend, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht derselben, in allen Fällen bei einem Durchlanfe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn eine dreissigpercentige Ermässigung der betreffenden officiellen Frachtsätze des Localgütertarifes, Theil II, der Buschtěhrader Eisenbahn unter den nachfolgenden Bedingungen mit der Massgabe zugestanden, dass als Miuimal-Einheitssatz eine Taxe von 0·32 Heller per 100 kg und jedes Kilometer verbleiben muss.

Vor Inanspruchnahme der Ermässigung haben die betreffenden Parteien an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn ein Verzeichniss vorzulegen, aus welchem die zu beziehenden Artikel, deren approximative Quantitäten, die Aufgabestationen, sowie die Zeit, innerhalb welcher die Verfrachtnng erfolgen wird, zu entnehmen sind. Ergibt sich während der Begünstigungsfrist eine Vermehrung der zu verwendenden Artikel oder eine Aenderung in den Aufgabestationeu, so haben die Parteien dies mittelst neuer Verzeichnisse noch vor Beginn der betreffenden Transporte bekannt zu geben.

Diese Begünstigung findet gegen bis spätestens Ende Februar 1904 zu bewirkende Vorlage der auf den Namen der sich vorher anmeldenden Firma **als Absenderin und Empfängerin** lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Aufnahmescheine, welche Documente keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, im Rückvergütungswege Anwendung.

Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf die Begünstigung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
116	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Schleifholz a) bis 4 Meter Länge und beliebigem Durchmesser; b) bis 6 Meter Länge und 25 Centimeter Maximal-Durchmesser	Běschin Březuitz Cižowa Gratzen Klattau Kolinec Lochowitz Lužan Mirowitz Nakři-Netolitz Přibram Protiwin Ražic Tochowitz Vráz Weselička-Branitz Wlastetz Wodňan-Čičenic	Schlackenwerth (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Die Sendungen müssen an eine Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik in Schlackenwerth adressirt sein und von dieser Fabrik bezogen werden. 3. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 4. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 72 71 78 92 70 75 62 66 73 83 67 79 77 69 76 86 82 81		Im Kartirungswege		
				Dobříš (L.B.) Krumau (L.B.) Neudorf-Lečic (L.B.) Salnau (L.B.) Stögenwald (L.B.)						93 104 86 122 118				
				Prägarten						102				
117	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Rohe Blöcke von Flusseisen	Altkladno	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif	51 Heller	47 Heller	4 Heller		Im Rückvergütungswege	Rabattmässig beglaubigte, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe vorzulegen spätestens Ende Februar 1904 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
118	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	sämmtlichen Versandstationen der citirten Tarife	a) Jablonetz a. Iser b) Rochlitz	Anfrechthaltung der Bestimmungen der citirten Tarife. Verzichtleistung auf jede Acbsconcurrenz.	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Tarife für den oberschlesisch-österreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. vom 1. November 1897 und für den niederschlesischen Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen etc. vom 1. September 1897.	Verschieden	Verschieden	a) 20 Heller b) 25 Heller von den ab 1. Jänner 1903 bestehenden Kartirungssätzen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe, consignirt, längstens bis Ende April 1904 bei der Abgabsbahn.	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die bestehenden Kartirungssätze ermässigen sollten, verringern sich die Nachlässe in gleichem Ausmasse.
119	**Oesterr. Nordwestbahn**		I. Glas und Hohlglaswaaren aller Art mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben. II. Thonwaaren der Pos. T—21 b des österr.-ungar. Tarif-Theiles I, Abtheilung B	Deutschbrod	Tetschen Oe.N.W.B transit	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens I a) 5.000 kg I b) 10.000 kg II b) 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif vom 1. Jänner 1898	Verschieden	I a) 129 Pfennig I b) 88 Pfennig II b) 116 Pfennig	Im Kartirungswege			

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung, wenn die Transporte mit directen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen oder nach den Elbeumschlagsplätzen aufgegeben werden. Auf Güter, welche zunächst nach Tetschen und von dort mit neuen Frachtbriefen nach ausländischen Stationen weitergesendet werden, finden vorstehende Frachtsätze unter folgenden Bedingungen Anwendung:

a) Die bei der Anflieferung beigegebenen Frachtbriefe müssen in der für die Inhaltsangabe vorgesehenen Spalte die Vorschrift tragen: „Zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete."

b) Die Neuaufgabe nach dem Auslande muss innerhalb drei Monaten nach Ablauf desjenigen Tages erfolgen, an welchem die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes in Tetschen dem im ursprünglichen Frachtbriefe bezeichneten Empfänger zugesendet worden ist. Der ursprüngliche Empfänger hat innerhalb der erwähnten Frist der Station Tetschen den Nachweis von der erfolgten Neuaufgabe der Sendung nach dem Auslande zu liefern, anderenfalls der Unterschied zwischen der bezahlten und der normalen Fracht nachträglich eingehoben wird.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
120	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Stearin der Pos. S—54 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Aussig (St.E.G. u. Oe.N.W.B.) Schreckenstein Prag (St.E.G. u. Oe.N.W.B.)	Drobobycz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung a) für mindestens 5.000 kg \ per Frachtbrief b) für mindestens 10.000 kg / und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) b) 667 617 667 617 611 584		Im Kartirungswege		
121	k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen		Nachlass der Auflegegebühr für Brod- und Mehlsendungen	Für die Station Pilsen		Diese Leistungen besorgen die Parteien vertragsmässig durch ihre Organe und stehen deren Etablissements in Pilsen und Marienbad in directer Schienenverbindung mit den k. k. österr. Staatsbahnen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	Tarif, Theil I, Abtheilung B, H, V				Im Kartirungswege		
			Nachlass der Auflegegebühr für retourgehende Brodstellagen											
			Nachlass der Auflegegebühr für Brod- und Mehlsendungen	Für die Station Marienbad										

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 137 vom 29. November 1902	2454	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 h (Façoneisen etc.) des Böhmisch-Italienischen Gütertarifes	Altkladno Kladno	Perl transit	In der Rubrik 4 soll es statt „Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 h (Façoneisen etc.) des Böhmisch-Italienischen Gütertarifes“ richtig lauten: „Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 i (Façoneisen etc.) des Böhmisch-Italienischen Gütertarifes“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 2. **Wien, 3. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kaiserliche Verordnung vom 30. December 1902,*) betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1903.

Auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, die directen Steuern und indirecten Abgaben nach den bestehenden Normen in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1903 fortzuerheben.

§ 2.

Die in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1903 sich ergebenden Auslagen sind nach Erforderniss für Rechnung der durch das Finanzgesetz für das Jahr 1903 festzustellenden Credite zu bestreiten.

§ 3.

Die nachstehend aufgeführten Credite (Beträge) können noch bis 30. Juni 1903 verwendet werden und sind diese Credite (Beträge), insoweit sie nicht bis Ende des Jahres 1902 zur Verwendung gelangten, so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1903 bewilligt worden wären.

. . . . . .

E. Im Etat des Eisenbahnministeriums.

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1896 unter Capitel 28, Titel 7, § 1, für die Erweiterung der Station Neu-Sandec bewilligte und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende December 1902 verlängerte Credit von . . . . . fl. 50.000 oder K 100.000

2. Der in der kaiserlichen Verordnung vom 28. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 237, unter Capitel 28, Titel 5, § 12, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds:

b) der Linien der österreichischen Localeisenbahngesellschaft, für Erweiterungen von Anschlussstationen nebst Reconstruction der Bahnstrecken aus Anlass des Anschlusses neuer fremder Bahnen vorgesehene und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende December 1902 verlängerte Credit von fl. 84.500 oder K 169.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1899, R.-G.-Bl. Nr. 265, für das Jahr 1899 vorgesehenen und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende December 1902 verlängerten Beträge, nämlich:

Unter Capitel 27, Titel 5, § 11:

3. Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und für zu Untersuchungszwecken erforderliche Instrumente und Apparate, sowie Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtung in der Station Stanislau und in anderen Stationen . . . . . fl. 55.000 oder K 110.000

*) Enthalten in dem am 31. December 1902 ausgegebenen CXXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 247.

4. Auswechslung von Holzbrücken durch definitve Constructionen . . . . . fl. 90.000 oder K 180.000

5. Verbesserung der Speisewässer, eventuell Druckwerksanlagen . . . . . fl. 190.000 oder K 380.000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900 vorgesehenen und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende December 1902 verlängerten Beträge, nämlich:

6. Unter Capitel 27, Titel 1, § 4, Ausserordentliche Ausgaben für Trassirung von Eisenbahnen und sonstige Auslagen in Eisenbahnangelegenheiten . . . . . K 180.000

Unter Capitel 27, Titel 6, § 10:

7. Neuherstellungen und Verbesserungen von elektrischen Starkstromanlagen und für zu Untersuchungszwecken erforderliche Instrumente und Apparate, sowie Amortisationsquote für die elektrische Beleuchtuug in der Station Stanislau und in anderen Stationen . . . . . K 40.000

8. Durchführung von Versuchen und Neuerungen . . . . . K 10.000

9. Auswechslung von Holzbrücken durch definitive Constructionen . . . . . K 180.000

10. Verbesserung der Speisewässer . . . . . K 200.000

Unter Capitel 27, Titel 6, § 11, Investitionen aus nachbenannten Investitionsfonds:

11. a) der Linien der österreichischen Localeisenbahngesellschaft:

Meliorationen und diverse Ergänzungsbauten . . . . . K 34.200

Unter Capitel 27, Titel 7, § 5:

12. Maschinelle Anlagen . . . . . K 2000

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 27. December 1900, R.-G.-Bl. Nr. 227, für das Jahr 1900, Beilage II, unter a) Staatseisenbahnbau, vorgesehenen und mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende December 1902 verlängerten Beträge, nämlich:

13. Für den Bau der Eisenbahn Przeworsk—Rozwadów (Post 4) . . . . . K 1,200.000

14. Für den Bau der Localbahn Freudenthal—Klein-Mohrau (Post 5) . . . . . K 1,212.000

. . . . . .

H. Die im § 5 des Gesetzes vom 22. December 1901, R.-G.-Bl. Nr. 210, erwähnten und nach dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 bis Ende December 1902 verwendbaren Beträge.

I. Jene Beträge, für welche in dem auf Grund Allerhöchster Entschliessung dem Abgeordnetenhause des Reichsrathes vorgelegten Entwurfe eines Gesetzes, betreffend die Eröffnung von Nachtragscrediten zum Staatsvoranschlage für das Jahr 1902, eine mehr als einjährige Verwendungsdauer verzeichnet ist.

§ 4.

Mit dem Vollzuge dieser Verordnung, welche mit 1. Jänner 1903 in Wirksamkeit tritt, wird Mein Finanzminister betraut.

Wien, am 30. December 1902.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Welsersheimb** m. p. **Wittek** m. p. **Böhm** m. p.
Hartel m. p. **Rezek** m. p. **Call** m. p. **Giovanelli** m. p.
Pietak m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 189. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. December wurden nachstehende Anträge gestellt, und zwar:

Seitens

1. Der Herren Abgeordneten Bréiter und Genossen, betreffend die Einreihung der Aushilfswegemeister in die niedrigste Kategorie der k. k. Staatsdiener;

2. der Herren Abgeordneten Prohazka, Schraffl und Genossen, betreffend die Regelung der Dienstes- und Entlohnungsverhältnisse der österreichischen Eisenbahnbediensteten.

Weiters wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern.

Seitens der Herren Abgeordneten Kubik und Genossen, betreffend die Vertheilung der Arbeit beim Baue der Wasserstrassenstrecke Dzieditz—Krakau.

II. An den Herrn Ministerpräsidenten und den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens der Herren Abgeordneten Dr. Conci und Genossen, betreffend die Fleimsthalbahn.

III. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Durchführung des Gesetzes über die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen etc. verwendeten Arbeiter;

2. der Herren Abgeordneten Pacher und Genossen, betreffend die Ausgestaltung des Centralbahnhofes in Karlsbad;

3. der Herren Abgeordneten Dr. Dyk und Genossen, betreffend die Vorschreibung eines Pönales seitens der Betriebs-Direction Pilsen für eine Sendung von Kunstdünger;

4. der Herren Abgeordneten Dr. Schreiner und Genossen, betreffend die Ausdehnung des Nothstandstarifes für Futter auf den Bezirk Budweis;

5. der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend das Verhalten des Werkführers in der Eisenbahnwerkstätte in Spalato.

IV. An den Herrn Handelsminister.

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Berger und Genossen, betreffend die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft;

2. des Herrn Abgeordneten Ritter von Vuković, betreffend die Erweiterung und Reconstruction des Hafens in Gradac in Dalmatien.

Ausland.

Preussen. (Nachtrag zur Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu dem Gesetze über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892.) Aus dem diesen Nachtrag betreffenden gemeinschaftlichen Erlass der preussischen Ministerien des Innern und der öffentlichen Arbeiten vom 17. November bringt die „Z. d. V. D. E.-V." folgende Stellen zum Abdruck:

„Eine grundsätzliche und allgemeine Zurückstellung des Personales der Kleinbahnen vom Waffendienste im Mobilmachungsfalle stösst nach Benehmen mit dem Herrn Kriegsminister auf rechtliche Bedenken und würde ohne Schädigung wichtiger militärischer Interessen auch nicht durchführbar sein. Es ist indessen der bisherige Vorbehalt, die Zurückstellung von Kleinbahnpersonal nur in denjenigen einzelnen Fällen zu gewähren, in welchen durch die unbedingte Aufrechterhaltung des Betriebes ein thatsächlicher Vortheil für die Mobilmachung zu erwarten ist, fallen gelassen und nunmehr die Möglichkeit eröffnet worden, dass in dringlichen Ausnahmefällen auch besonders wichtige Interessen des öffentlichen Verkehres berücksichtigt werden können.

In Würdigung der volkswirthschaftlichen Bedeutung der Kleinbahnen ist ferner den Aufsichtsbehörden der Kleinbahnen eine Mitwirkung bei der Behandlung der Anträge der Kleinbahnverwaltungen auf Zurückstellung ihrer Bediensteten eingeräumt worden. Die Befürwortung solcher Anträge durch die Kleinbahnaufsichtsbehörden ist jedoch auf die dringendsten Fälle einzuschränken. Für die Entscheidung über die Anträge muss im Hinblicke auf die in den einzelnen Corpsbezirken verschieden gearteten Mobilmachungsbedürfnisse in erster Linie das militärische Interesse bestimmend bleiben.

Kleinbahnen, die den militärischen Verpflichtungen nach § 9 B der Ausführungsanweisung nicht unterliegen, kann auch eine Zurückstellung von Personal nicht zugestanden werden.

Mit den Verwaltungen der vor Erlass der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zum Kleinbahngesetze genehmigten Kleinbahnen, die die Erfüllung der militärischen Verpflichtungen nach § 9 B jener Ausführungsanweisung bisher abgelehnt haben, ist wegen Uebernahme der letzteren unter Hinweis auf die den Wünschen der Kleinbahnen auf Zurückstellung ihres Personales vom Waffendienste im Mobilmachungsfalle entgegenkommenden Bestimmungen unter IV des vorliegenden Nachtrages zur Ausführungsanweisung und auf die dazu vorstehend gegebenen Erläuterungen nochmals in Verbindung zu treten."

Aus dem Nachtrage selbst sind folgende Stellen von besonderem Interesse:

I. Während des mobilen Verhältnisses sind die Einberufenen der bewaffneten Macht (Heer und Marine) und des Landsturmes behufs Erreichung des Gestellungsortes mit allen fahrplanmässigen Zügen in jeder Wagenclasse, nöthigenfalls unter Zurückstellung alles anderen Personen- und Güterverkehres, ohne Fahrkarte zu kostenfreier Benützung der Bahn zuzulassen, und zwar:

a) die Mannschaften des Beurlaubtenstandes gegen Vorzeigung des Gestellungsbefehles oder anderer Militärpapiere;
b) die Mannschaften des Landsturmes innerhalb des betreffenden Corpsbezirkes auf Grund ihrer mündlichen Erklärung, dass sie dem Landsturme angehören und eingezogen sind;
c) Kriegsfreiwillige und Freiwillige des Landsturmes auf Vorzeigung einer Bescheinigung der Ortsbehörde über Zweck und Ziel der Reise.

Der Ausweis oder die mündliche Erklärung erfolgt den Controlbeamten gegenüber. Von Beibringung der unter a) bezeichneten Ausweise kann abgesehen werden, wenn gegen die mündlichen Angaben über Zweck und Ziel der Reise Bedenken nicht bestehen.

II. . . . . .

III. Um den in Betracht kommenden Kleinbahnen schon im Frieden einen ungefähren Anhalt für die von ihnen im Mobilmachungsfalle zu beanspruchenden Leistungen zu geben, erhalten sie von den Bezirkscommandos von drei zu drei Jahren Angaben über die voraussichtliche Zahl der im Mobilmachungsfalle auf ihren Bahnstrecken zu befördernden Einberufenen, sowie über die von diesen zu benützenden Züge. Bei wesentlichen Abweichungen werden diese Angaben auch in der Zwischenzeit gemacht.

IV. Anträge der Kleinbahnen auf Zurückstellung von Betriebsbediensteten vom Waffendienste im Mobilmachungsfalle, soweit das Personal dienstpflichtig ist oder als ausgebildet dem Landsturm II. Aufgebotes angehört, sind — getrennt nach Bezirkscommandos — an den für die Kleinbahn zuständigen Regierungspräsidenten in Form von Listen und vierteljährlichen Nachtragslisten nach dem Muster 20 der Wehrordnung zu richten. Der Regierungspräsident prüft diese Listen u. s. w., stellt für diejenigen Personen, deren Zurückstellung er im Einvernehmen mit der zuständigen königlichen Eisenbahn-Direction für dringend nothwendig erachtet, Unabkömmlichkeitsbescheinigungen nach dem Muster 23 der Wehrordnung aus und übersendet Listen nebst Bescheinigungen dem zuständigen Bezirkscommando. Diese Festsetzungen gelten nicht für Kleinbahnen, die den Verpflichtungen unter B der Ausführungsanweisung zu § 9 nicht unterliegen.

V. Die nachträgliche Entschädigung wird der Bahnverwaltung für die wirklich zur Beförderung gelangten Mannschaften nach den Sätzen des Militärtarifes gewährt.

Preussen. (Rückzahlung von Platzkartengebühr.) Reisenden, die sich beim Einsteigen in einen Zug im Besitze von Platzkarten befinden, denen aber ein numerirter Sitzplatz in D-Wagen nicht überwiesen werden kann, ist in Zukunft nach einer neuerlichen Verfügung des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Platzkartengebühr von der Station, auf der sie den Zug verlassen, ohne Verzug gegen Rückgabe der bescheinigten Platzkarte oder gegen Quittung zurückzuzahlen. Die Nichtbenützung ist vom Zugsführer auf der Rückseite kurz zu bescheinigen. Die Reisenden sind gegebenenfalls vom Zugsführer auf diese Bestimmung aufmerksam zu machen und über die weiteren Schritte zu belehren.

— (Läutetafeln vor den unbewachten Wegübergängen auf Nebenbahnen.) In Abänderung eines früheren Erlasses hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass für die Folge die Läutetafeln zur Erleichterung der Unterscheidung der verschieden beschriebenen Tafeln je nach ihrem Zweck in verschiedenen Formen und Abmessungen hergestellt werden. Läutetafeln vor Ueberwegen, bei denen nur das Läutewerk in Thätigkeit zu setzen ist, sollen die Form eines aufrechtstehenden Rechtecks erhalten, von 50 cm Höhe und 30 cm Breite, Aufschrift L; Läutetafeln, bei denen ausserdem ein Achtungssignal mit der Dampfpfeife gegeben werden soll, erhalten die Form eines liegenden Rechtecks vom 50 cm Breite und 30 cm Höhe, Aufschrift L P.; Läutetafeln, bei denen die Fahrgeschwindigkeit so ermässigt werden soll, dass sie vor dem Uebergang 15 km in der Stunde nicht überschreitet, erhalten die Dreieckform mit 50 cm Seitenlänge und der Aufschrift L, darunter: 15 km; Läutetafeln, bei denen vor dem Uebergang gehalten werden soll, erhalten die Form eines schräggestellten Quadrats mit der Aufschrift L, darunter: Halt. Die Aufschriften sind sämmtlich in schwarzer Farbe auf weissem Grunde herzustellen, weil rothe Aufschriften sich nicht als genügend dauerhaft erwiesen haben. Nach Jahresfrist sollen die Eisenbahn-Directionen berichten, wie weit die Abänderung der Tafeln erfolgt ist.

— (Aschenbecher in den Personenwagen III. Classe.) Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat die Anbringung von Aschenbechern in den Abtheilen der vorhandenen Personenwagen III. Classe nach einer vom Ausschuss für Personen- und Gepäckswagen vorgeschlagenen Form genehmigt. Die Arbeit ist auf die nächsten drei Etatsjahre zu vertheilen.

Schweden und Norwegen. (Neue Eisenbahngütertarife.) Wie die „H. N." aus Stockholm mittheilen, werden bei den schwedischen Staatsbahnen und einigen Privatbahnen vom 1. Jänner 1903 ab neue Eisenbahngütertarife zur Anwendung kommen, die bedeutende Frachterleichterungen betreffen.

Bayern. (Eröffnung der Localbahn Rübleinshof-Allersberg.) Am 16. December ist die 15·07 km lange Localbahn von Rübleinshof nach Allersberg dem Betriebe übergeben worden.

— (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Forchheim—Höchstadt a. Aisch gelegene Haltestelle Adelsdorf führt in Hinkunft die Bezeichnung „Adelsdorf i. Obfr."

Baden und Hessen. (Staatsvertrag über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhof Weinheim nach Lampertheim.) Der Staatsvertrag über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhof Weinheim nach Lampertheim, welcher zwischen den Grossherzogthümern Baden und Hessen am 8. April 1896 abgeschlossen wurde, ist nunmehr vollzogen und vor Kurzem veröffentlicht worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Moravia" von Santos.) Dieser Dampfer von 2268 t Gehalt ist am 29. November 1902 nach 35tägiger Fahrt mit 1 Passagier und 4818 Gewichtstonnen factischer Ladung, an welcher 45 t nach dem Auslande und 30 t option bestimmt waren, von Santos auf der Rückreise Nr. 5 der Linie Triest—Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 3,351.900 kg Kaffee (wovon 45.000 kg für das Ausland und 30.000 kg option), aus Rio de Janeiro 1,414.080 kg Kaffee und aus Bahia 52.140 kg Kaffee. Der Werth des eingeführten Kaffees betrug K 9,636,240.

— (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 t Gehalt ist am 17. November 1902 nach 18tägiger Fahrt mit 29 Passagieren und 2089 t factischer Ladung, von welcher 59 t nach Fiume und 590 t nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 10 der Eillinie Triest—Bombay von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 1,750.011 kg Waaren, aus Hongkong 4000 kg indisches Rohr, aus Hankow 7246 kg Harz, aus Canton 3500 kg Quassia, aus Durban 24.032 kg Rinden, aus Shanghai 131.963 kg Waaren, aus Malabar 41.955 kg Waaren, aus Aden 1778 kg Kaffee, aus Suez 19.695 kg Waaren, und aus Port Said 104.393 kg Waaren. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,385.155.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Localbahnstrecke Ochenbruck-(Burgthann-) Allersberg — 14·78 km — ist am Tage der Betriebseröffnung als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Offert-Ausschreibung

für die vollständige Herstellung des Unterbaues exclusive Eisen-Oberbaumaterialien und der Hochbauten für eine 4·083 km lange normalspurige Schleppbahn von der Station Kałusz der Linie Stryj—Stanislau zur k. k. Saline in Kałusz.

Der Vollendungstermin wird mit 15. Juli 1903 festgesetzt.

Die approximativen Gesammtkosten der obangeführten Herstellungen, welche im Offertwege zur Vergebung gelangen, betragen K 90.000.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, sowie die bezüglichen Projectspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau), während der Amtsstunden ab 1. Jänner 1903 eingesehen werden.

Offertformularien sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction zu beheben. Die gestempelten Offerte sammt den Erlagscheinen für das Vadium im Betrage von K 4500, welches im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten wird, sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Herstellung einer normalspurigen Schleppbahn von der Station Kałusz zur Saline Kałusz" zu versehen und **bis 28. Jänner 1903, 12 Uhr Mittags (Stadtzeit),** bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu übergeben, und verpflichtet sich der Offerent, bis 28. Februar 1903 im Worte zu bleiben.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte findet am selben Tage um 3 Uhr Nachmittags (Stadtzeit) in einem Amtslocale der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau statt.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung berücksichtigt werden, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen.

Stanislau, im December 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

K. k. Eisenbahn-Baudirection.

Lieferungs-Ausschreibung.

Für die Theilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze der Eisenbahnlinie Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze ist die Lieferung und Aufstellung von **eisernen Tragwerken** und **eisernen Geländern** im Wege des allgemeinen öffentlichen Wettbewerbes zu vergeben.

Die Lieferung umfasst Tragwerke aus genieteten Balken- und Fachwerkträgern im Gesammtgewichte von rund 1950 Tonnen und rund 4600 m Geländer.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen für je 100 kg.

Die bezüglichen Angebote sind stempelfrei bis längstens **20. Jänner 1903, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten Eisenbahn-Baudirection (VI. Gumpendorferstrasse Nr. 10) einzureichen, bei welcher auch die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse zur Einsicht aufliegen.

Wien, im December 1902.

K. k. Eisenbahn-Baudirection.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

Offert-Ausschreibung.

Aus Anlass der Verfassung des Projectes für das zweite Geleise in der Strecke Smichow—Beraun, km 1·5 bis km 38·033, der Linie Prag—Pilsen ist die Ausführung und Lieferung des completen Begehungs- und des vollständigen Bauvergebungsoperates im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt gegen Einheitspreise per Kilometer, welche getrennt für jedes Operat zu offeriren sind.

Die Vollendungstermine sind derart festgesetzt, dass binnen 15 Wochen die Ablieferung des completen Begehungs-, binnen 20 Wochen jene des vollständigen Bauvergebungsoperates, gerechnet vom Tage der definitiven Uebertragung der Arbeiten, zu erfolgen hat.

Die näheren Bedingnisse für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, sowie alle sonstigen Behelfe für die Projectsverfassung sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag, Hybernergasse Nr. 1564/II, an Wochentagen von 8 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags einzusehen und von den Offerenten zu fertigen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf die Verfassung des Begehungs- und Bauvergebungsoperates für das zweite Geleise in der Strecke Smichow—Beraun" versehen, bei dem Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Prag spätestens bis **26. Jänner 1903, 12 Uhr Mittags,** zu überreichen.

Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss auf die Verfassung beider Operate lauten, und hat der Offertleger bis zur Entscheidung im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Offertleger nicht unterschrieben wurde, oder solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder auch nur theilweise Aenderung der Offertgruudlagen angestrebt wird, werden als nicht eingebracht betrachtet.

Prag, im December 1902

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Vom 15. Februar 1903 an treten durch den vom 1. Jänner 1903 an giltigen Nachtrag VI zu dem Personen- und Gepäckstarife der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Theil II, vom 1. Jänner 1900 hinsichtlich der Monatskarten, Schülerkarten und der Beförderung von Leichen im Uebergange zwischen Vollspur- und Schmalspurbahnen Erschwerungen der Beförderungsbedingungen ein, worüber die Verkehrscontrole I, hier, Strehlnerstrasse 1, Auskunft ertheilt.

Dresden, am 31. December 1902. [9]

Viehverkehr aus Galizien und der Bukowina nach Wien (Nordbahn).

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 15. Februar 1903 tritt Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Tarife, Theil II, für die frachtgutmässige Beförderung von Hornvieh, Borstenvieh und Schafen von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wien-St. Marx und Wien Nordbahnhof in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der Stationstarife nach Wien-St. Marx und Wien Nordbahnhof, sowie der Lieferfristen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zu dem auf dem Titelblatte ersichtlich gemachten Preise erhältlich.

Wien, am 31. December 1902. [10]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeit der Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Prager Bahnhöfen einerseits und den Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, sowie Böhm.-Leipa (A.T.E.) andererseits.

Die mit Nachtrag IV zu dem Tarife, Theil II, Heft 1, das österr. Eisenbahnverbandes mit 31. December 1902 ausser Kraft gesetzten Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter im Verkehre zwischen Prag (B.N.B.), Prag (Oe.N.W.B.), Prag (St.E.G.), Prag-Smichow (B.E.B.) und Smichow (k.k.St.B.) einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, sowie Böhm.-Leipa (A.T.E.) andererseits haben auch vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Einführung derselben im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande, längstens jedoch bis Ende December 1903 Giltigkeit.

Wien, am 31. December 1902. [11]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines von Kartirungssätzen.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 20. December 1902, Seite 3713, mit Jänner 1903 verlautbarte Einführungstermin der Kartirungssätze nach und von Rumburg transit und Schönlinde transit für den directen Verkehr zwischen Stationen der Localbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrenwalde nach Schönlinde einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft andererseits wird bis auf Weiteres verschoben.

Wien, am 31. December 1902. [12]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife (Theil II).

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 15. Februar 1903 tritt Nachtrag III zu dem vom 1. August 1900 giltigen Tarife (Theil II) für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Wiener Bahnhöfen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) andererseits in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Tarifbestimmungen, der Stationstarife für Classengüter und Ausnahmetarife, sowie des Verzeichnisses der Lieferfristen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zu dem auf dem Titelblatte ersichtlich gemachten Preise erhältlich.

Wien, am 31. December 1902. [13]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der Frachtsätze des 2. Anhanges für getrocknete Pflaumen (Zwetschken).

(Tarif, Theil II, Heft 4, vom 1. October 1899.)

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903 gelangen die im 2. Anhange des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes enthaltenen ermässigten Frachtsätze für getrocknete Pflaumen (Zwetschken) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen mit der Massgabe zur Anwendung, dass das zum erwähnten Anhange gehörige Berichtigungsblatt, laut welchem die ermässigten Frachtsätze um Mk. 0·06 per 100 kg zu erhöhen sind, unberücksichtigt bleibt.

Wien, am 23. December 1902. [14]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Bestimmungen für den Rollfuhrdienst in Wien-Südbahnhof und Wien-Matzleinsdorf.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 treten die für die Besorgung des oben bezeichneten Rollfuhrdienstes unter Nr. 10.573/C I ex 1899 kundgemachten Bestimmungen ausser Kraft und gelten vom genannten Tage an für diesen Rollfuhrdienst nachstehende neuen Bestimmungen:

Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden vom 1. Februar 1903 angefangen die in Wien-Südbahnhof und in Wien-Matzleinsdorf anlangenden Express-, Eil- und Frachtstückgüter den Empfängern ohne vorherige Avisirung zugestellt.

Hievon sind ausgeschlossen:

1. Sendungen, deren Empfänger bei der betreffenden Empfangsstation unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift vor Ankunft des Gutes das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Sendungen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind (§ 68, P. 5, B.-R.), sowie solche Sendungen, welche laut Frachtbriefvorschreibung bahnlagernd zu stellen sind.

2. Lebensmittelsendungen, als: Milch, Eier u. dgl., die täglich oder in regelmässig wiederkehrenden kürzeren Zeiträumen für bestimmte Empfänger anlangen und von diesen ohne vorherige Avisirung abgeholt werden.

3. Sendungen, welche vor der Ausfolgung einer zollamtlichen Behandlung unterliegen, beziehungsweise welche mit Rücksicht auf die Art ihrer Verpackung (z. B. Behältnisse mit sperrbaren Schlössern) der verzehrungssteueramtlichen Controle nur im Beisein der Empfänger unterzogen werden können.

4. Sendungen, welche beschädigt oder unvollständig anlangen.

5. Sendungen, welche mit mehr als K 400 per Frachtbrief belastet sind, sofern nicht mit einzelnen Empfängern diesfalls besondere Vereinbarungen bestehen.

6. Sendungen in Mengen über 5000 kg per Frachtbrief (Wagenladungsgüter).

7. Sendungen, welche nach dem Ermessen des Vorstandes der Empfangsstation, unter Veranlassung der Avisirung, von der Zustellung ausgeschlossen werden.

8. Der Selbstentzündung oder der Explosion unterworfene, sowie sonstige nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

9. Leichen.

10. Lebende Thiere (mit Ausnahme kleinerer Arten, die in sicheren Behältern verwahrt sind).

11. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine und echte Perlen, Pretiosen, Kunstgegenstände und Antiquitäten, dann besonders zerbrechliche Gegenstände.

12. Sendungen, zu welchen Frachtstücke mit mehr als 750 kg Einzelgewicht (ausnahmlich Fässer mit kreisrunden Böden) oder mit mehr als 7 m Länge per Stück gehören.

13. Minderwerthige Emballagen.

I. Tarif

für die Zufuhr der in Wien-Südbahnhof und Wien-Matzleinsdorf anlangenden Express-, Eil- und Frachtgutsendungen zu den Häusern, Magazinen etc., sowie beziehungsweise für die Uebertragung der Sendung in die Wohnungen, Geschäftslocale etc., jedoch exclusive Tarifzuschläge.*)

Zone	Von Wien-Südbahnhof oder Wien-Matzleinsdorf nach folgenden Bezirken	Eilgüter			Frachtgüter		
		von 1 bis 25 kg	über 25 bis 50 kg	für je weitere 10 kg	für die ersten 100 kg	über 100 bis 2000 kg	über 2000 bis 5000 kg
						für je 100 kg	
		Heller per Frachtbrief					
I	IV., V., X. Bezirk und die Postbestellbezirke XII/1 und XII/2	40	50	8	40	30	16
II	I., II., III., VI., VII., VIII., IX., XX. Bezirk, mit Ausschluss des Postbestellbezirkes II/6 . . .	50	60	10	50	40	26
III	XI., XII., XIII., XIV., XV., XVI., XVII., XVIII., XIX. Bezirk, mit Ausschluss der Postbestellbezirke XI/2, XII/1, XII/2, XIII/5, XIII/7, XIII/8, XIII/9, XIII/10, XVII/2, XVIII/3, XVIII/4, XIX/2, XIX/3, XIX/4, XIX/5	70	80	14	70	50	32
IV	Postbestellbezirke: XI/2, XIII/7, XIII/8, XIII/9, XVII/2, XVIII/3, XIX/4, XIX/5	80	90	19	80	90	37
I - IV	Für die Zustellung der mit Schnellzügen anlangenden Express- und Eilgutsendungen werden für das erste Collo jeder Sendung 50 Heller, für jedes weitere Collo derselben Sendung aber 30 Heller eingehoben, wenn die Zustellung binnen zwei Stunden nach erfolgter Ankunft des betreffenden Zuges bewirkt wurde.						

*) II. Tarifzuschläge.

1. Die Zustellungsgebühr A aller Express- und Eilgutsendungen in die Wohnungen, Geschäftslocale etc. überhaupt, dann B jener Frachtgutsendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 50 kg Einzelgewicht haben und von einem Manne getragen werden können, in Localitäten, welche im Parterre, Hochparterre oder Mezzanin, beziehungsweise im Souterrain gelegen sind, ist in den Rollgeldsätzen der vorstehenden Tariftabelle inbegriffen.

2. Die Zustellung der unter I/B bezeichneten Frachtgüter in Localitäten, welche in höheren Stockwerken, beziehungsweise im Keller gelegen sind, erfolgt über Verlangen der Empfänger gegen Entrichtung eines Tarifzuschlages von 10 Heller für je angefangene 50 kg, mindestens aber von 20 Heller per Frachtbrief.

3. Für die Zufuhr, beziehungsweise Zustellung der im Tarife, Theil I/B, als sperrig bezeichneten Güter, dann für Möbel aller Art gelangen die nach der Tariftabelle entfallenden Rollgelder, sowie der etwaige Tarifzuschlag (nach II/2) ein- und einhalbfach zur Berechnung.

4. Für die Zufuhr von Clavieren, eisernen Cassen bis zu 750 kg Einzelgewicht, gelangen die nach der Tariftabelle entfallenden Rollgelder ein- und einhalbfach zur Anrechnung.

5. Die Zustellung von Frachtstücken, welche mehr als 50 kg wiegen, wird von den Leuten der Rollfuhr-Unternehmung über Verlangen der Empfänger gegen Entrichtung eines besonders zu vereinbarenden Entgeltes besorgt.

Die Rollfuhr-Unternehmung ist verpflichtet, die Rollgelder sammt Tarifzuschlägen in den Frachtdocumenten jeder Sendung specificirt auszuweisen und den etwaigen Empfang des unter II/5 vorgesehenen besonderen Entgeltes gesondert zu bescheinigen.

Für Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren berechnet, dagegen sind für allfällige Reparaturen die nachgewiesenen Baarauslegen von dem Empfänger der betreffenden Sendung zu vergüten.

Frachtgutsendungen im Gewichte von 2000 bis 5000 kg müssen an einem und demselben Orte zur Abladung gelangen, und haben die Parteien das Abladen selbst zu besorgen.

Die Organe der Rollfuhr-Unternehmung sind verpflichtet, bei Ausführung dieses Dienstes stets einen Abdruck dieser Kundmachung bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen.

Allfällige Beschwerden sind an die General-Direction (Abtheilung C I) zu richten.

Wien, am 1. Jänner 1903. [15]

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Aenderung der Nomenclatur für einzelne Artikel in den Verbandstarifen.

Durch das Inkrafttreten des vom 1. Jänner 1903 erscheinenden Nachtrages I zum Tarife, Theil I, Abtheilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen werden die in den nachbenannten Tarifheften enthaltenen Berufungen auf die Güterclassification des vorcitirten Tarifes, Theil I, wie folgt abgeändert, und zwar:

Im Tarife, Theil II, Heft 1 (enthaltend Kartirungssätze), giltig vom 1. December 1900.

Seite 38.

Verzeichniss der Reexpeditionsstationen und Einlagerungsstellen etc. bei Oelkuchen und Oelkuchenmehl von O—6 auf **O—6 b)**;

bei Rohspiritus von S—50 auf **S—50 a)**.

Seite 39.

Im ungarischen Texte desgleichen von O—5 auf **O—5 b)**;

von S—35 auf **S—35 a)**.

Seite 250, Anlage A.

Bei Abfälle, metallische etc., von A—5 auf **B—21 c)**;

bei Blei von B—21 auf **B—21 a) und b)**;

bei Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren von E—6 auf **E—6 c) und d)**;

bei Hopfen ist die Berufung ganz zu streichen;

bei Locomobile und Dampf-Strassenwalzen etc. von L, 10 b) auf **E—6 d)**;

bei Möbel von M, 25 auf **M—25 c)**;

bei Pumpen, eiserne, und Feuerspritzenkasten, eiserne, von P, 19 auf **E—6 d)**.

Seite 251.

Im ungarischen Texte desgleichen.

Bei Bietorok von B—20 auf **B—20 c)**;

bei Hulladékok: ólomhulladékok etc. von H—20 auf **O—7 c)**;

bei Komló ist die Berufung ganz zu streichen;

bei Mozgonyok etc. von M—30 b) auf **V—6 d)**;

bei Ólom von O—7 auf **O—7 a) und b)**;

bei Szivattyúk, vasból és tüzfecskendöszekrények vasból von S—48 auf **V—6 d)**;

ganz zu streichen „Hulladékok, parafahulladékok etc.“

Seite 253.

Bei Vas és aczél, vas-és aczéláruk von V—6 auf **V—6 c) und d)**.

Seite 262. Anlage C, Ausnahmetarif I.

Der Artikel Borke, gemahlen etc, ist ganz zu streichen.

Seite 264.

Bei Gyps die Berufung auf die Pos. des Tarifes, Theil I, von G, 26, 1 auf **G—26 a)**.

Seite 265.

Desgleichen im ungarischen Texte abzuändern.

Bei Gipsz von G—7 auf **G—7 a)**;

ferner den Artikel Kéreg (Fakéreg) ganz zu streichen.

Seite 266. Ausnahmetarif II.

Bei Erde die Berufung abzuändern von E—18 au **E—18 a)**;

bei Rückstände, und zwar: Pressrückstände von R, 11 c) auf **R—11 b)**.

Seite 267.

Desgleichen im ungarischen Texte.

bei Föld von F—33 auf **F—33 a)**;

bei Maradékok etc. von M—13 a) auf **M—13 b)**.

Seite 331. Abschnitt VIII.

In der Post Nr. 12, bei Pappelbaumstämme von H—19—1 auf **H—19 a);**

im ungarischen Texte derselben Postnummer von F—3—1 auf **F—3 a).**

Im Nachtrage I.

Seite 7.

Im Verzeichniss der Reexpeditionsstationen etc.
Bei Rohspiritus von S—50 auf **S—50 a);**
im ungar. Texte von S—35 auf **S—35 a).**

Im Nachtrage III.

Seite 6.

Verzeichniss der Reexpeditionsstationen etc., bei Oelkuchen und Oelkuchenmehl von O—6 auf **O—6 b);**
desgleichen im ungarischen Texte von O—5 auf **O—5 b).**

Seite 46.

Ergänzung des Abschnittes VIII. In der Post Nr. 17 bei Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren von E—6 auf **E—6 c) und d);**
desgleichen im ungarischen Texte von V—6 auf **V—6 c) und d).**

Im Tarife, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1898.

Nachtrag I.

Seite 21.

Im Verzeichniss der Reexpeditionsstationen etc., bei Oelkuchen und Oelkuchenmehl von O—6 auf **O—6, b);**

Seite 22.

Desgleichen im ungarischen Texte von O—5 auf **O—5, b).**

Im Tarife, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1897.

Seite 10.

III. Abänderung der Güterclassification etc. werden die mittelst Nachtrag II berichtigten Berufungen bei Oelkuchen und Oelkuchenmehl von O—6 auf **O—6, b)** abgeändert.

Seite 11.

Desgleichen im ungarischen Texte von O—5 auf **O—5, b).**

Insoweit durch vorstehende Aenderungen Frachterhöhungen eintreten, gelten selbe erst ab 1. Februar 1903.

Wien, am 23. December 1902. [16]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Süddeutscher Güterverkehr.

(Tarif, Theil II, Heft, 2, vom 1. December 1902.)

Erneuerung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes Nr. 9.

Die Giltigkeit der im obenbezeichneten Tarife enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 9 für Thomasschlackenmehl etc. wird für die Zeit ab 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903 erstreckt.

Wien, am 30. December 1902. [17]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Beförderung lebender Thiere auf der Localbahn Nixdorf-Rumburg mit der Theilstrecke von Herrenwalde nach Schönlinde.

Vom 1. Jänner 1903 angefangen, werden auf der obigen Localbahn auch lebende Thiere, als: Wiederkäuer, Pferde, Maulthiere und Schweine befördert werden.

Prag, im December 1902. [18]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

31. December. — Infolge von Schneeverwehungen wurde auf der Bregenzer Waldbahn (Bregenz-Bezau) der Gesammtverkehr eingestellt.

1. Jänner 1903. — Auf der Bregenzer Waldbahn wurde mit dem Zuge Nr. 611 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

1. Jänner. — In der Strecke Borki wielki—Grzymałow wurde mit dem Zuge Nr. 5051 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

1. Jänner. — In der Strecke Wygnanka—Skala wurde mit dem Zuge Nr. 3754 und in der Strecke Biala czortkowska—Zaleszczyki mit dem Zuge Nr. 3655 der Personenverkehr wieder aufgenommen.

2. Jänner. — In der Strecke Biala czortkowska—Zaleszczyki wurde mit dem Zuge Nr. 3655 der Güterverkehr wieder aufgenommen.

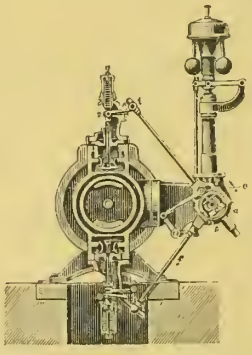
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

31. December. — Wegen Schneefall und Lawinengängen wurde in der Strecke Innsbruck—Franzensfeste der Gesammtverkehr eingestellt.

1. Jänner 1903. — In der Strecke Innsbruck—Franzensfeste wurde der Personenverkehr wieder aufgenommen.

2. Jänner. — In der Strecke Innsbruck—Franzensfeste wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham
Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.
Specialitäten: 665
Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.
Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.
Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.
Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Tiller 659
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
122	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Zinkerze	Tarvis	Cilli	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903,	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	84 Heller		Im Kartirungswege			
123	Südbahn-Gesellschaft		Malz	Nagy-Kanizsa	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Anhang zum Ungarisch-Adriatischen Verbandtarife, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1900	148 Heller	128 Heller 20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate unter Beischluss der correspondirenden, die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Schiffsconnossements, bezw. der Original-Schiffsladescheine oder der von der betreffenden Schiffahrtsgesellschaft ausgestellten und mit dem Abgangsstempel versehenen Abschriften der Schiffsladescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Administrative Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nummer	124	125
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisen und Stahl, alt, abgängig, der Position E—8 der Güterclassification des Tarifes, Theil I; Luppen von Schweisseisen oder Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln, Flammen, Platinen, rohe Blöcke von Flusseisen oder Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets), ferner Coquillen, gusseiserne, unbearbeitete, aus der Position E—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I; Eisen (Roh-) aller Art, in Masseln (Broden) oder Prismen	Pfeifenholz (Erika oder Bruyère-Holz), roh und roh vorgerichtet (Pfeifenholzstuhben)
für die Transportsstrecke (beziehungsweise Route) von	Donawitz	Cormons trs.
für die Transportsstrecke (beziehungsweise Route) nach	Annathal-Rothau	Lépesfalva-Somfalva
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Ruhriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Bei Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Das Anfladen obliegt dem Absender	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen mit internationalen Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Abfertigung gelangen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 15. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller für die Tonne à 1000 kg: 1754	2·04 Franken
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	1754	
Art der Durchführung	1834	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Kartirungswege	
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
126	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Leere Kohlensäcke als Retoursendung	Trofayach	Leoben S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	20	12	8	Im Kartirungswege		
127			Mineralkohle	Leoben S.B.	Trofayach	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			16	14	2			
128			Schlacken der Pos. S—19 a und b des Tarifes, Theil I	Leoben S.B.	Trofayach Vordernberg				Verschieden	8 16	Verschieden			
129			Alteisen der Pos. E—8, dann Eisen- und Stahlabfälle und Drehspäne der Pos. E—9 des Tarifes, Theil I	Leoben S.B.	Trofayach				16	12	4			
130			Feuerfeste Ziegel, Chamottesteine und feuerfesten Mörtel	Leoben S.B.	Trofayach				16	12	4			
131			Eisen der Pos. E—7 des Tarifes, Theil I	Trofayach	Leoben S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von Roheisen aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür, bezw. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen der übrigen im Tarif-Theil I unter Pos. E—7 genannten Artikel oder Frachtzahlung hiefür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger			16	14	2			

Fortlaufende Nummer	132	133	134
	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz des Specialtarifes 2	Föhrenzapfen, Kienäpfel (Kienzapfen), Fichten-, Lärchen- und Tannenzapfen	Milchgefässe, leer, gebraucht.*) als Eilgut
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Villach S.B. Gummern Paternion- Feistritz Rothenthurm Spittal a. d. D. Möllbrücke- Sachsenburg Kleblach Lind Greifenburg Dellach Ober-Drauburg Nicolsdorf Dölsach Lienz Föderlach- Faakersee Velden am Wörthersee Pötschach am See Krumpendorf Klagenfurt (S.B.)	Zala-Egerszeg	Milch als Eilgut
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Görz	Wien-Matzleinsdorf	Wien Südbahnhof
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach			Winzendorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Anfgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per verwendeten Wagen nnd Frachtbrief oder Frachtzahlnng hiefür. Das Anf- nnd Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Sendungen müssen in Görz bezogen nnd abgeführt, bezw. in einem vom Empfänger gemietheten Lagerraume eingelagert werden, oder anf die Localbahn Görz-Haidenschaft übergehen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Anfgabe als Frachtgnt von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlnng hiefür. Das Auf- nnd Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmnngen. Verkehrsleitnng über Wr. Neustadt—Mödling
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903
Bezeichnnng	Localtarife	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Localgütertarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller 155 160 165 172 178 185 190 195 199 203 208 212 165 165 165 172 178	91	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller 128 141 146 153 159 166 171 176 180 184 189 193 193 146 146 153 159	88 Heller incl. ungar. Transportsteuer	83 Heller / 106 Heller
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Heller 27 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19 19	6	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			*) Die Milchgefässe müssen mit dem Eigenthumsmerkmale des Besitzers versehen sein

Fortlaufende Nummer	135	136
Die Publication erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und in der Namen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Gyps	Steine (auch Marmor) der Pos. S—55 b des Tarifes, Tbeil I
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Kapfenberg	Steine (auch Marmor) der Pos. S—55 b nnd c des Tarifes, Tbeil I, ferner tbeilwelse geschliffene oder tbeilwelse polirte Steinwaaren, wie: Stiegenstnfen, Steinfliesen etc., nnverpackt oder blos in Schutzrahmen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Triest Fiume	Triest Nabresina
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltnng der in den übrigen Rnbriken gegebenen Vorschriften. Anfgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlnng biefür. Das Anf- nnd Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rnbriken gegebenen Vorschriften. Anfgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief nnd Wagen oder Frachtzahlnng biefür. Das Anf- nnd Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Tbeil II, Heft 1 und 2, für den Oesterreicbisch-Adriatischen Eisenbabnverband	Oesterreicbisch-Adriatischer Eisenbabnverband, Tarif-Tbeil II (Heft 1)
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg: Heller	133 bezw. incl. ungar. Steuer	16 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	118 bezw. incl. ungar. Steuer	12 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15 bezw. incl. ungar. Steuer	4 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	139	138	137
Die Publication erfolgt von der und in der Nanen	und die hierans erzeugten Mahlproducte	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn nnd rohe Hirse, ferner Mais nnd Gerste	und das hierans erzengte Malz
für Artikel	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais nnd Gerste	a) Stationen der Strecken: Budapest S.B.—Balaton Szt. György, Székesfehérvár—Komarom nnd Lajta-Szt. Miklós—Zala-Szt. Iván; b) Stationen der Strecke: Barcs—Zákány—Mura-Keresztúr	Gerste
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	A) Barcs B) Zákány	Nagy-Kanizsa	Divacca und Laibach S.B.
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Nagy-Kanizsa	Nagy-Kanizsa	Cormons transit
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Südbahn-Stationen der ungarischen Linien und Kelenföld transit, jedoch exclns. Zaprešić—Sziszek nnd Finme	Triest S.B.	Divacca und Laibach S.B.
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	Nagy-Kanizsa	Nagy-Kanizsa	Wien (Matzleinsdorf)

1. Einhaltnng der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.
2. Bei Anfgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen nnd Frachtbrief oder Frachtzahlnng hiefür. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantnm von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlprodncten nnd Malz, welches sich mit dem in der gleichen Begünstignngsdaner in den correspondirenden Relationen znr Verfrachtung gelangten Quantnm von Mahlproducten nnd Malz, bezw. Weizen, Buchweizen etc. deckt.
3. Für ab Stationen der ungarischen Anschlnssbahnen der Südbahn nach den nebenbezeichneten Verarbeitnngsstationen directe abgefertigte Getreidesendnngen findet nur die ab der jeweils in Betracht kommenden Anschlnssstation der Südbahn ansgewiesene Begünstignng Anwendnng, und zwar in der Weise, dass der Unterschied zwischen der für den gesammten wirklichen Südbahndurchlanf der Getreidesendnng ab der gedachten Anschlnssstation bis zu der betreffenden Verarbeitnngsstation nnd der correspondirenden Mehl-, bezw. Malzsendnng ab letzterer Station bis zn der Bestimmnngsstation thatsächlich bezahlten Frachtgebühr einerseits nnd dem laut vorliegender Verlantbarnng für den gleichen Durchlanf entfallenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet wird, sofern sich ein solcher Unterschied überhaupt ergibt

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903

Bezeichnung	Localtarif, bezw. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1900		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Verschieden	Verschieden	Verschieden
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	A) 136 Heller incl. nngar. Stener B) 118 „ „ „ „	a) 188 Heller incl. ungar. Stener b) 153 „ „ „ „	240 Heller incl. nngar. Steuer
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen anf reclamirende Firma als Empfänger lantende Original-Frachtbriefe für den Weizen etc., die mit der Bestätignng dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wnrden, denen bezüglich der Mahlprodncte nnd des Malzes die anf dieselbe Firma als Absender lantenden Frachtbrief-Dnplicate beiznlegen sind. — Diese Docnmente dürfen keinen Rückvergütnngsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablanf der Begünstignngsdauer bei der administrativen Direction der Südbahn (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zn bringen. Sofern diese Docnmente zur Geltendmachnng irgend welcher anderer Refactie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattnngsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zn erheben, da eine Rückstellung der Frachtdocnmente in der Regel nicht stattfindet		
Besondere Bemerknngen			

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1	140	141
Die Publication erfolgt	2		
von der	3	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird genacht für Artikel	4	und die hieraus erzeugten Mahlproducte	und die hieraus erzeugten Mahlproducte
	4	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Koru und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Koru nnd rohe Hirse, ferner Mais nnd Gerste
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	ungarischen Südbahnstatlouen und Kelenföld transit (jedoch excl. Zaprešić—Sziszek und Fiume	Stationen der Strecken Tétény incl.—Csáktornya incl. (jedoch excl. Székesfehérvár), Nagy-Igmánd incl. Mohaincl., Nagy-Czenk incl. Kanizsa incl. (jedoch excl. Szomhathely) und Mura-Keresztur incl.—Barcs incl.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Stationen der Strecken Knfstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.	Stationen der Strecken Knfstein incl.—Avio incl. und Franzensfeste incl.—Lienz incl.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	1. Einhaltnng der in den übrigen Rnbriken gegebenen Vorschriften. 2. Für Mahlprodncte, bezw. Malz in jedem Gewichte; für Weizen, Bnchweizen etc. hei Anfgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen nnd Frachtbrief oder Frachtzahlnng hiefür. Die zngestandenen Frachtsätze gelten nnr für jenes Qnantnm von Weizen, Buchweizen etc., hezw. Mahlprodncten nnd Malz, welches mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtnng gelangten Qnantum von Mahlproducten und Malz, bezw. Weizen, Buchweizen etc. sich deckt. 3. Für ab Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südhahn nach den neheubezeichneten Verarbeitungsstationen directe abgefertigten Getreidesendnngen findet nnr die ab der jeweils in Betracht kommenden Auschinssstation der Südbahn ausgewiesene Begünstigung Anwendnng, nnd zwar in der Weise, dass der Unterschied zwischen der für den gesammten wirklichen Südbahndurchlauf der Getreidesendung ab der gedachten Auschlussstation his zu der betreffenden Verarbeitnngsstation nnd der correspondirenden Mehl-, hezw. Malzsendung ab letzterer Station bis zn der Bestimmungsstation thatsächlich hezahlten Frachtgehühr einerseits und dem laut vorliegender Verlantharung für den gleichen Durchlanf entfallenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet wird, soferu sich ein solcher Unterschied überhanpt ergiht	
und Gilt in der Zeit	7	vom 1 Jänner 1903 his auf Widerrnf, längstens aber his Ende December 1903	
Bezeichnung	8	Localtarif, hezw. Tarif für deu Südwestösterr.-Ungarischeu Eiseubahuverband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1897, hezw. Anhang zn dem letzteren, giltig vom 1. Jänner 1901	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	0·42 Heller per 100 kg und 1 km, plns je 8 Heller Mgb. per 100 kg, bezw. plus ungar. Steuer, wohei Heller-Brnchtheile auf gauze Heller anfgernndet werden	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütnugswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätignng dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etahlissement derselben Firma zu Mehl etc. verarheitet nnd nicht wieder in den Handel gebracht wnrden, denen bezüglich der Mahlproducte und des Malzes die auf dieselbe Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, hezw. Aufnahmsscheine heizulegen sind. Diese Docnmente dürfen keinen Rückvergütnngsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer hei der administrativen Direction der Südhahn (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Soferu diese Documente zur Geltendmachnng irgend welcher anderer Refactie-, hezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen solleu, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellnng der Frachtdocumente in der Regel nicht stattfindet	
Besondere Bemerkungen	14		

k. k. österr. Staatsbahnen	für Malz	k. k. österr. Staatsbahnen	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach
Krainburg Laibach S.B. und St.B.	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz St.B. Kalsdorf Klagenfurt Kranichsfeld-Franheim Marburg Pernegg Pontigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Trento Villach St.B. Werndorf Wildon	Krainburg Laibach S.B. und St.B.	Brixen Brixlegg Brnneck Hall Innsbruck Jenbach Kufstein Kundl Lienz Mühlbach Schwaz Steinach Sterzing Wörgl	Bozen-Gries Bruck a. d. M. Cilli Feistritz Graz St.B. Kalsdorf Klagenfurt Kranichsfeld-Franheim Marburg Pernegg Pontigam Roveredo Spielfeld Spittal a. d. D. Trento Villach S.B. Werndorf Wildon

112

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8		9	10	11	12	13	14
	k. k österr. Staatsbahnen		und die hieraus erzeugten Mahlproducte	I. Laibach S.B. und Franzdorf II. Cilli III Marburg Hptbhf. IV. Feistritz V. Krainburg	1. Laibach S.B. und Triest S. Andrae 2. Triest S.B. bezw. k.k.St.B. 3. Stationen der Strecken Görz—Abbazia—Matuglie, Prestranek—Lotsch, dann Grignano 4. Cormons III. Marburg Hptbhf. IV. Feistritz V. Krainburg										
	k. k. österr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	I. Laibach S.B. und Franzdorf II. Cilli III Marburg Hptbhf. IV. Feistritz V. Krainburg	a) Stationen der Strecken: Budapest S.B.—Komárváros, Székesfehérvár—Komárom und Layta Szt. Miklos—Gelse; b) Stationen der Strecken: Barcs—Zákány nnd Nagy-Kanizsa—Csaktornya: c) Sziszek										

1. Einhaltnng der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.

2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. Mahlproducten, welches sich mit dem in der gleichen Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangten Quantum von Mahlprodncten, bezw. Weizen, Buchweizen etc. deckt.

3. Für ab Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn nach den unter I—V genannten Stationen directe abgefertigten Getreidesendungen findet nur die ab der jeweils in Betracht kommenden Anschlussstation der Südbahn ansgewieseue Begünstigung Anwendung, und zwar in der Weise, dass der Unterschied zwischen der für den gesammten wirklichen Durchlauf der Getreidesendung ab der gedachten Anschlussstation his zu der betreffenden Verarbeitungsstation und der correspondirenden Mehlsendung ab letzterer Station bis zur Bestimmungsstation thatsächlich bezahlten Frachtgebühr einerseits und dem laut vorliegender Verlautbarung für den gleichen Durchlauf entfallenden ermässigten Frachtsatze rückvergütet wird, sofern sich ein solcher Unterschied überhaupt ergibt.

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber his Ende Decemher 1903

Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1

Verschieden

siehe nebenstehende Tabelle

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautende Originalfrachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden, denen bezüglich der Mahlproducte die anf dieselbe Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Dnplicate beizulegen sind. — Diese Docnmente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direction der Südbahn (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zn bringen. Sofern diese Documente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refactie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellnng der Frachtdocumente in der Regel nicht stattfindet.

Tabelle.

Nach, bezw. von	Getreide von Stationen der Strecken a) Budapest S.B. bis Komárváros, Komárom bis Székesfehérvár, Lajta-Szt. Miklós bis Gelse	b) Bares bis Zákány, Nagy-Kanizsa bis Csaktornya	c) Sziszek	Mahlproducte nach	
	Cumulativfrachtsätze für 100 kg Getreide, bezw. Mahlproducte in Hellern incl. ungar. Steuer				
I. Laibach S.B. und Franzdorf	—	—	—	1	1) Triest-S. Andrae 2) Triest S.B., bezw. k.k.St.B. 3) Stationen der Strecken Görz bis Abbazia-Mattuglie und Prestranek bis Loitsch, dann nach Grignano 4) Cormons
	188 *)	153 *)	131 *)	2	
	220	185	163	3	
	240	205	183	4	
II. Cilli	—	—	—	1	
	188 *)	153 *)	—	2	
	220	185	—	3	
	240	205	—	4	
III. Marburg-Hauptbahnhof	—	—	—	1	
	196 *)	161 *)	—	2	
	228	193	—	3	
	248	213	—	4	
IV. Feistritz	—	—	—	1	
	204 *)	169 *)	—	2	
	236	201	—	3	
	256	221	—	4	
V. Krainburg	216 *)	181 *)	159 *)	1	
	218 *)	183 *)	161 *)	2	
	250	215	193	3	
	270	235	213	4	

*) Nur rücksichtlich solcher Sendungen giltig, welche in Triest ausgeladen und mittelst Fuhrwerken oder Schiffen abgeführt, bezw. mittelst Schlepp-, Magazins- oder Industriegeleisen abgefahren oder endlich in Lagerhäuser gebracht und dort endgiltig bezogen werden, also von Triest nicht unmittelbar mit der Eisenbahn zur Weiterbeförderung gelangen.

Der Bahnanstalt ist es vorbehalten, sich von dem Verbleib bezüglicher Sendungen Ueberzeugung zu verschaffen, bezw. die ihr diesfalls nothwendig erscheinende Controle zu üben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
143	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Getreide, als: Buchweizen, Fennich, Gerste, Hafer, Hirse, Mais, Mischkorn, Moorhirse, Roggen, Spelz und Welzen	Triest	München C.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen auf Grund der Bestimmungen des nebengenannten Tarifes nach den in Rubrik 5 bezeichneten bayerischen Stationen zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr vom 1. März 1898	Franken 2·78	2·53	0·25	Im Kartirungswege		
					München O.B.				2·71	2·46	0·25			
					München S.B.				2·73	2·48	0·25			
					Rosenheim				2·40	2·15	0·25			
					Augsburg				3·08	2·83	0·25			
					Kaufbeuren				3·23	2·98	0·25			
					Ampfing				—	2·54	—			
					Regensburg				3·40	3·15	0·25			

Fortlaufende Nummer	144	145
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend	Papier der Pos. P—1 a des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Smichow	Harz der Pos. H—7 des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Peri trans. Pontebba trans.	Fiume Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Transporte müssen mit internationalen Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zur Abfertigung gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein	Güterverladestelle Peugen
und gilt in der Zeit	vom 15. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Triest oder Fiume
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Aufgabe in beliebigen Mengen
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	64·22 76·35 Franken per Achse	Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt dem Absender
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Art der Durchführung	Kartirung	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1 und 2, gültig vom 1. September 1898
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Bestehen keine directen Frachtsätze
Besondere Bemerkungen		216 Heller, bezw. incl. ungar. Transportsteuer: 155 bezw. incl. ungar. Transportsteuer 149 Heller
		Im Kartirungswege

Fortlaufende Nummer	146	147
1	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
2	Die Publication erfolgt von der	
3	und im Namen der	
4	für Artikel	Kohle, mineralische, und zwar: Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Torfstreu und Torfmull
5	das Zugeständniss wird genacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Graz S.B. transit*)	Laibach S.B.
5	das Zugeständniss wird genacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Ternitz	Wien (Matzleinsdorf), dann den Stationen der Strecke Hetzendorf bis Wr. Neustadt (incl. Laxenburg) ferner nach Stationen der Strecke Inzersdorf-Pottendorf-Landegg-Wr. Neustadt der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Bei Anlieferung eines Minimalquantums von 10.000 t zu 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. **Anlieferung eines Quantums von mindestens 1200 Tonnen zu 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Im Falle seitens des Absenders die Verladung in gedeckt gebauten Wagen im Frachtbriefe vorgeschrieben wird, gelangt im Sinne der Bestimmungen des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt A—VII—b, die entfallende Fracht mit einem Zuschlage von 10 pCt. zur Erhebung
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Anhang zum Localtarife	Anhang zum Localtarife, Theil II, vom 1. Jänner 1903
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	52 Heller	100 Heller
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	50 Heller*)	90 Heller
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	2 Heller	10 Heller
12	Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction der Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen
14	Besondere Bemerkungen	*) Nur giltig für Sendungen, welche die Station Premstetten-Tobelbad transitiren	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
148	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in der nebenstehenden Tabelle genannten Stationen		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufliefernng von mindestens 10.000 Tonnen Getreide nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*) 3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und in demselben zur Vermahlung etc. gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu controliren. 5. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird bei Sendungen von Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Localeisenbahn und Hidegkút-Tamásier Localeisenbahn ausgenommen) auch geleistet, wenn sich bei Zusammenstoss der bis zu einer der Uebergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Uebergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze billigere Gesammtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze. Die Sendungen sind mit directe nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen anfzugehen. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovarer Localeisenbahn und der Hidegkút-Tamasier Localeisenbahn wird je nach der Uebergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtantheile der Südbahn für deren Durchlauf ab der thatsächlich herührten Uebergangsstation und dem ab dieser Uebergangsstation zugestandenen ermässigten Frachtsätze rückvergütet	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarif	Verschieden	Siehe nebenstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direction der Südbahn (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Soferne diese Documente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refactie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungs-Ansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdocumente in der Regel nicht stattfindet		

*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refactieberechtigten Mitgliedern der Grazer Frucht- und Mehlbörse zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Documente durch die genannte Börse zu erfolgen hat

Von	Nach															
	Leoben S.B.	Brnck a/M.-Frachtenbhf., Pernegg und Mixnitz	Frohnleiten und Peggau	Gratwein	Judendorf	Graz S.B.	Puntigam, Kalsdorf und Werndorf	Wildon und Lebring	Leibnitz	Ehrenhausen	Spielfeld	Marburg Haupthbf.	Kranichsfeld-Frauheim	Pettau	Pöltschach	Feistritz
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern incl. ungar. Steuer															
Budapest S.B.	190	182	182	182	180	169 [3]	169	169	169	169	169	163	163	156	167	167
Promontor	190	182	182	182	180	169 [3]	169	169	169	169	169	161	161	150	165	165
Tétény	190	182	182	182	180	167	167	167	167	167	167	156	156	144	159	159
Tárnok	190	182	182	181	176	162	162	162	162	162	162	150	150	135	154	154
Martonvásár	190	182	182	176	170	156	156	156	156	156	156	144	144	135	148	148
Nyék	190	182	177	169	163	150	150	150	148	148	148	136	136	123	140	140
Velencze	188	180	177	167	161	148	148	148	148	148	148	134	134	123	138	138
Dinnyés	181	174	168	160	155	141	141	141	138	138	138	125	125	115	129	129
Székesfehérvár	174	174	166	158	152	140 [3]	140	134	134	134	134	125	125	114	129	129
Moha	181	181	175	167	161	147	147	147	144	144	144	130	130	120	134	134
Bodajk	181	181	175	167	161	147	147	147	147	147	147	137	137	128	141	141
Moór	181	181	175	167	161	147	147	147	147	147	147	137	137	134	141	141
Kisbér	181	181	175	167	161	147	147	147	147	147	147	137	137	137	141	141
Nagy-Igmand	181	181	175	167	161	147	147	147	147	147	147	137	137	137	141	141
Komárom	181	181	175	167	161	—	147	147	147	147	147	137	137	137	141	141
Szabad-Batthyán	174	174	161	154	148	134	134	134	134	134	134	121	121	114	125	125
Polgárdi	174	174	161	154	148	134	134	134	131	131	131	117	117	105	121	121
Lepsény	174	171	161	154	148	134	134	134	131	131	131	115	115	102	119	119
Siófok	167	161	159	152	146	132	132	125	121	121	121	106	106	94	110	110
Szántód	161	157	154	148	142	129	129	125	119	119	119	106	106	94	110	110
Szemes	157	149	148	142	136	123	122	120	119	119	119	100	100	89	105	105
Boglár	150	142	142	138	133	119	119	117	117	115	110	100	100	89	105	105
Fonyód-fürdötelep	145	137	136	134	128	114	114	113	113	113	105	100	100	89	105	105
Máriatelep	142	134	134	131	125	112	112	109	109	109	101	99	99	89	104	104
Balaton-Szt. György	134	129	129	124	121	108	108	106	104	101	101	91	91	88	96	96
Komárváros	126	118	118	116	109	96	96	91	91	90	90	90	90	80	90	90
Nagy-Kanizsa	120	112	112	105	102	88	88	86	86	86	86	79	79	71	84	84
Mura-Keresztúr	120	112	104	99	99	88	88	86	86	84	79	74	74	58	79	75
Kotor-Alsó-Domhorú	120	112	104	99	95	88	88	86	83	78	78	70	70	57	74	74
Mura-Király	120	—	94	89	89	86	86	83	78	73	73	63	63	55	69	69
Kis-Szabadka	114	98	88	88	87	85	77	70	68	62	62	53	53	43	56	56
Csáktornya	114	98	88	88	87	85	77	70	68	62	62	53	53	43	56	56
Legrád	120	112	112	105	102	88	88	86	86	86	86	74	74	65	79	79
Zákány	120	113	113	108	102	88	88	86	86	86	86	78	77	71	82	82
Gola	122	115	115	115	110	103	100	86	86	86	86	78	77	68	82	82
Berzeucze	126	118	118	115	115	107	105	90	88	88	88	79	79	74	82	82
Vizvár	132	126	126	125	121	108	108	96	92	92	92	79	79	79	82	82
Babócsa	134	129	129	127	121	108	108	96	92	92	92	79	79	79	82	82
Barcs	138	133	133	127	121	108	108	96	92	92	92	79	79	79	82	82
Barcs transit [2]	—	—	132 [2]	124 [2]	118 [2]	104 [2]	104 [2]	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gelse	126	118	118	115	115	107	101	92	92	90	90	88	88	75	90	90
Szt. Mihály-Pacsa	133	127	127	124	121	108	108	92	92	92	92	88	88	84	91	91
Zala-Szt. Iván	136	129	129	129	125	114 [3]	112	92	92	92	92	88	88	84	92	92
Györvár	135	128	129	129	125	116 [3]	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Oszkó	135	128	129	129	125	116 [3]	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Vasvár	128	120	131	131	131	116 [3]	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Dömötöri	128	120	131	131	131	116 [3]	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Molnári	128	120	131	131	131	116 [3]	112	110	110	110	108	88	88	88	92	92
Szomhatbely	128	110	110	110	110	—	88	88	88	88	88	88	88	88	92	92
Acsád	126	110	110	110	110	109 [3]	109	109	109	109	109	109	109	109	113	113
Bükk	121	110	110	110	110	116 [3]	109	117	117	117	117	117	117	117	121	121
Lövö	—	110 [1]	110	110	110	116 [3]	109	117	117	120	126	126	126	126	130	130
Nagy-Czenk	—	—	110	110	110	116 [3]	109	116	116	120	126	141	134	134	145	145
Sopron	—	—	—	109	109	109	109	116	116	120	126	141	146	142	150	150
Agfalva	—	—	—	107	107	107	107	116	116	120	126	146	146	146	150	150
Lépesfalva-Somfalva	—	—	—	106	106	106	106	116	116	120	126	142	146	146	152	152
Márcs-Nádasd	—	—	—	103	103	103	103	116	116	117	126	142	146	146	152	152
Nagy-Marton	—	—	—	102	102	102	102	116	116	117	126	136	146	148	146	146
Rétfalu-Siklós	—	—	—	100	100	100	100	114	114	117	126	136	146	154	146	146
Savanyukút	—	—	—	98	98	98	98	112	112	112	121	136	141	148	146	146
Lajta-Szt. Miklós	—	—	—	96	96	96	96	110	110	112	121	134	141	148	140	140
Szászek	165	158	156	150	144	130	128	123	119	119	119	102	102	107	100	110

[1]) Nur giltig für Pernegg und Mixnitz.

[2]) Die Sendungen müssen nachweislich per Wasser oder auf einer Anschlussbahn der Südbahn nach Barcs gelangt sein. Zu diesem Behufe müssen bei der Neu-Aufgabe der Sendungen in Barcs die Vorfrachtbriefe für den Versandt nach Barcs vorgewiesen werden. Die Neu-Aufgabe muss innerhalb 12 Monaten, vom Datum der Vorfrachtbriefe an gerechnet, stattfinden. Die Station Barcs wird auf diesen durch sie abzustempelnden Vorfrachtbriefen das jeweilig zur Weiterbeförderung gelangende Quantum entsprechend vormerken und die constatirte Provenienz in den Frachtkarten ersichtlich machen.

[3]) Auch giltig für Graz k.k.St.B.

149

Südbahn-Gesellschaft

Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste

den in der nebenstehenden Tabelle genannten Stationen

1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.
2. **Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen Getreide nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.***)
3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür.
4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und in demselben zur Vermahlung etc. gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu controlliren.
5. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird bei Sendungen von Stationen der ungarischen Anschlussbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Localeisenbahn und Hidegkút-Tamásier Localeisenbahn ausgenommen) auch geleistet, wenn sich bei Zusammenstoss der bis zu einer der Uebergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Uebergangsstation in der Tabelle angewiesenen ermässigten Frachtsätze billigere Gesammtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directe nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Localeisenbahn und der Hidegkút-Tamásier Localeisenbahn wird je nach der Uebergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtantheile der Südbahn für deren Durchlauf ab der thatsächlich berührten Uebergangsstation und dem ab dieser Uebergangsstation zugestandenen ermässigten Frachtsatze rückvergütet

vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903

Localtarif

Verschieden

Siehe nebenstehende Tabelle

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direction der Südbahn (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Documente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refactie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungs-Ansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdocumente in der Regel nicht stattfindet

*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refactieberechtigten Mitgliedern des Krainer Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Documente durch den genannten Verband zu erfolgen hat

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Nr.	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Tabelle.

Von	nach Cilli	nach Salloch und Laibach S.B.	nach Franzdorf
	Frachtsätze in Hellern (incl. ungar. Steuer) per 100 kg		
Budapest S.B.	177	216	228
Promontor	174	212	224
Tétény	172	212	224
Tárnok	171	208	220
Martonvásár	167	204	216
Nyék	161	194	206
Velencze	161	194	206
Dinnyés	155	182	194
Székesfehérvár	152	182	194
Moha	162	190	202
Bodajk	165	197	209
Moór	165	197	209
Kisbér	165	197	209
Nagy-Igmánd	165	197	209
Komárom	165	197	209
Szabad-Batthyán	146	180	192
Polgárdi	142	180	192
Lepsény	136	178	190
Siófok	129	169	181
Szantód	123	159	171
Szemes	118	155	167
Boglár	112	152	164
Fonyód-fürdötelep	110	146	158
Máriatelep	107	140	152
Balaton-Szt. György	107	132	144
Komárváros	—	125	137
Nagy-Kanizsa	—	117	129
Mura-Keresztúr	—	117	129
Kotor-Alsó-Domborn	—	117	129
Mura-Király	—	112	124
Kis-Szabadka	—	109	121

Von	nach Cilli	nach Salloch und Laibach S.B.	nach Franzdorf
	Frachtsätze in Hellern (incl. ungar. Steuer) per 100 kg		
Csáktornya	—	109	121
Légrád	—	117	129
Zákány	—	117	129
Góla	—	125	137
Berzencze	—	129	141
Vizvár	105	135	147
Babócsa	105	136	148
Barcs	105	136	148
Gelse	—	125	137
Szt. Mihaly-Pacsa	112	129	141
Zala-Szt. Iván	112	134	146
Györvár	112	139	151
Oszkó	113	152	164
Vasvár	113	152	164
Molnári	113	152	164
Dömötöri	113	152	164
Szombathely	124	169	181
Acsád	132	173	185
Bükk	137	178	190
Lövö	142	180	192
Nagy-Czenk	154	182	194
Sopron	162	190	202
Ágfalva	162	190	202
Lépesfalva-Somfalva	167	194	206
Márcs-Nádasd	167	194	206
Nagy-Marton	162	192	204
Rétfaln-Siklós	162	186	198
Savanyukút	160	184	196
Lajta-Szt. Miklós	160	182	194
Sziszek	—	106	118

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
150	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Schnittholz der Pos. H—18 des Tarifes, Theil I	St. Peter im Saunthale	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif, Theil II, der Localbahn Cilli-Wöllan, bezw. Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 116		Im Kartirungswege		
				Heilenstein-Frasslau						118				
				Rietzdorf a. d. Pack						122				
				Wöllan						130				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheben muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg				
151	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	den in der nebenstehenden Tabelle genannten Stationen									

1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.
2. **Auflieferung von mindestens 2000 Tonnen Getreide nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.*)**
3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür.
4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und in demselben zur Vermahlung etc. gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu controliren.
5. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird bei Sendungen von Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Localeisenbahn und Hidegkút-Tamásier Localeisenbahn ausgenommen) auch geleistet, wenn sich bei Zusammenstoss der bis zu einer der Uebergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Uebergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze billigere Gesammtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directe nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Localeisenbahn und der Hidegkút-Tamásier Localeisenbahn wird je nach der Uebergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtantheile der Südbahn für deren Durchlauf ab der thatsächlich berührten Uebergangsstation und dem ab dieser Uebergangsstation zugestandenen ermässigten Frachtsatze rückvergütet.

vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903

									Localtarif				
									Verschieden				
									Siehe nebenstehende Tabelle				
									Verschieden				
									Im Rückvergütungswege				
									Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direction der Südbahn (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Sofern diese Documente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refactie, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdocumente in der Regel nicht stattfindet												

*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refactieberechtigten Mitgliedern des Kärntner Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Documente durch den genannten Verband zu erfolgen hat

Tabelle.

Von	Nach: Maria-Rast	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Bleiburg	Völkermarkt-Kühnsdorf	Klagenfurt S.B.	Velden a. W.	Villach S.B.	Paternion-Feistritz und Spittal a. D.	Sachsenburg
	Frachtsätze in Hellern (incl. ungar. Steuer) per 100 kg									
Budapest S.B.	169	190	196	209	213	221	230	236	249	255
Promontor	167	188	194	207	211	217	226	232	244	249
Tétény	161	182	188	198	202	211	220	226	238	244
Tárnok	156	176	182	194	198	208	216	222	235	240
Martonvásár	150	170	176	188	192	204	212	218	231	237
Nyék	142	162	168	181	185	202	207	213	226	231
Velencze	140	160	166	179	183	196	207	213	221	229
Dinnyés	131	151	157	179	183	194	199	205	218	224
Székesfehérvár	131	151	157	175	179	192	197	203	216	222
Moha	136	155	161	179	183	194	201	207	220	226
Bodajk	143	160	166	184	188	199	206	212	225	231
Moór	143	163	169	187	191	199	209	215	228	234
Kisbér	143	165	171	189	195	203	217	223	240	246
Nagy-Igmand	143	165	171	189	195	203	217	223	241	247
Komárom	143	165	171	189	195	203	217	223	241	247
Szabad-Batthyán	127	148	154	165	169	183	192	198	215	220
Polgárdi	123	144	150	162	166	179	188	194	211	217
Lepsény	121	142	148	160	164	173	182	188	205	211
Slófok	112	132	138	152	156	166	174	180	198	203
Szántód	112	132	138	148	156	158	167	173	190	196
Szemes	107	126	132	145	149	152	162	168	185	187
Boglár	107	120	126	141	147	147	155	161	179	184
Fonyód-fürdötelep	107	117	123	139	145	145	152	158	174	179
Máriatelep	106	117	123	135	141	141	148	154	171	176
Balaton-Szt. György	—	111	111	125	129	135	144	150	168	174
Komárváros	—	—	111	120	126	124	133	139	159	164
Nagy-Kanizsa	82	94	100	110	114	120	129	135	152	158
Mura-Keresztúr	—	—	—	—	114	120	127	133	152	158
Kotor-Alsó-Domború	—	86	—	—	—	120	127	133	152	158
Mura-Király	—	86	—	—	—	115	125	131	148	156
Kis-Szabadka	—	77	82	88	93	109	118	124	138	144
Csáktornya	—	77	82	88	93	109	118	124	138	144
Legrád	82	94	100	110	114	120	127	133	152	158
Zákány	—	94	100	110	114	120	129	135	152	158
Góla	86	—	—	116	124	126	136	141	158	163
Berzencze	88	105	111	122	126	129	138	144	162	167
Vizvár	88	105	111	126	130	133	142	148	165	171
Babócsa	88	105	111	126	130	133	142	148	165	171
Barcs	88	105	111	126	130	135	144	150	165	171
Gelse	—	—	108	116	120	122	133	139	158	163
Szt. Mihály-Pacsa	—	108	108	120	124	133	142	148	163	169
Zala-Szt. Iván	94	108	114	120	124	141	150	156	173	179
Györvár	100	123	129	135	139	154	161	167	184	190
Oszkó	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Vasvár	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Molnári	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Dömötöri	106	123	129	138	142	156	165	171	188	194
Szombathely	106	132	138	147	151	165	174	180	197	203
Acsád	115	140	146	152	156	168	180	186	203	208
Bükk	121	142	148	160	164	171	182	188	205	211
Lövö	130	144	150	162	166	178	188	194	211	217
Nagy-Czenk	145	151	157	175	179	186	197	203	216	222
Sopron	150	154	160	179	183	188	199	205	218	224
Agfalva	148	154	160	179	183	186	199	205	218	224
Lépesfalva-Somfalva	148	151	157	175	179	186	197	203	216	222
Márcs-Nádasd	148	148	154	170	174	182	197	203	216	222
Nagy-Marton	148	148	154	168	172	182	197	203	215	222
Rétfalu-Siklós	142	144	150	165	169	181	194	200	215	220
Savanyukút	142	144	150	162	166	177	188	194	211	217
Lajta-Szt. Miklós	137	144	150	160	164	177	188	194	211	217
Sziszek	108	128	136	146	150	156	167	173	190	196

152

Südbahn-Gesellschaft

Weizen, Buchweizen (Halde, Haidekorn), Roggen, Korn und robe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste

den in der nebenstehenden Tabelle genannten Stationen

1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegegebenen Vorschriften.
2. **Anlieferung von mindestens 5000 Tonnen Getreide nach den in der Tabelle bezeichneten Bezugsstationen während der Begünstigungsdauer.** *)
3. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür.
4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und in demselben zur Verwahlung etc. gelangen. Die Bahnanstalt behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu controliren.
5. Die Rückvergütung auf Grund dieser Begünstigung wird bei Sendungen von Stationen der ungar. Anschlussbahnen der Südbahn (Györ-Veszprém-Dombovárer Local-Eisenbahn und Hidegkút-Tamasier Local-Eisenbahn ausgenommen) auch geleistet, wenn sich bei Zusammenstoss der bis zu einer der Uebergangsstationen der Südbahn bestehenden Frachtsätze und der ab derselben Uebergangsstation in der Tabelle ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze billigere Gesammtfrachtgebühren ergeben, als die von den Aufgabsstationen nach den in der Tabelle genannten Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directe nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben. Für Sendungen von den Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Local-Eisenbahn und der Hidegkút-Tamasier Local-Eisenbahn wird je nach der Uebergangsstation der Südbahn, über welche sie abzufertigen sind, die Differenz zwischen dem Frachtantheile der Südbahn für deren Durchlauf ab der thatsächlich berührten Uebergangsstation und dem ab dieser Uebergangsstation zugestandenen ermässigten Frachtsatze rückvergütet

vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903

Localtarif

Verschieden

Siehe nebenstehende Tabelle

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen auf reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, für den Weizen etc., die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Getreidesendungen in dem Etablissement derselben Firma zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. — Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direction der Südbahn (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage zu bringen. Soferne diese Documente zur Geltendmachung irgend welcher anderer Refactie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungs-Ansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rücksteilung der Frachtdocumente in der Regel nicht stattfindet.

*) Diese Begünstigung gelangt auch dann zur Anwendung, wenn von den refactieberechtigten Mitgliedern des Tiroler Landes-Mühlenverbandes zusammen das bedungene Quantum aufgeliefert wird, in welchem Falle jedoch die Vorlage der Documente durch den genannten Verband zu erfolgen hat.

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	von der
3		und im Namen der
4	Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel
5		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von
		nach
6		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
7		und gilt in der Zeit
8	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung
9		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

Tabelle.

Von	Nach: Lienz	Brenneck	Vintl und Mühlbach	Kufstein	Wörgl	Kundl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Hall	Innsbruck	Steinach	Sterzing	Brixen	Klausen und Bozen-Gries	Auer	Trient	Roveredo und Mori
	Frachtsätze in Hellern (incl. ungar. Steuer) per 100 kg																	
Budapest S.B.	278	297	301	326	—	322	319	313	311	308	305	301	306	310	317	322		
Promontor	274	297	301	326	322	322	319	313	311	308	305	301	306	310	317	322		
Tétény	271	291	295	321	317	317	313	307	305	302	299	295	300	304	311	317		
Tárnok	267	288	292	317	313	313	310	304	302	299	296	292	297	301	308	313		
Martonvásár	263	284	288	314	310	310	306	300	298	295	292	288	293	297	304	310		
Nyék	258	280	284	314	310	310	303	297	295	291	288	284	290	293	301	310		
Velencze	256	279	283	308	304	301	301	295	293	290	287	283	288	292	299	304		
Dinnyés	252	273	277	303	299	299	295	289	287	284	281	277	283	286	293	299		
Székesfehérvár	248	270	274	299	295	295	292	286	284	281	278	274	279	283	290	295		
Moha	252	273	277	303	299	299	296	290	288	284	281	277	283	286	294	299		
Bodajk	257	280	284	310	306	306	303	297	295	291	288	284	290	293	301	306		
Moór	260	282	286	312	308	308	304	298	296	293	290	286	292	295	302	308		
Kisbér	272	294	298	324	320	320	316	310	308	305	302	298	303	307	314	320		
Nagy-Igmánd	280	294	301	321	320	320	316	310	308	305	302	301	303	307	314	320		
Komárom	285	306	322	326	—	322	322	322	322	322	322	322	322	322	322	322		
Szabad-Batthyán	243	267	272	299	295	295	291	285	283	279	276	272	278	281	289	295		
Polgárdi	243	267	272	299	295	295	291	285	283	279	276	272	278	281	289	295		
Lepsény	236	260	264	290	286	286	282	276	274	271	268	264	269	273	280	286		
Siófok	228	252	257	283	279	279	275	269	267	264	261	257	262	266	273	279		
Szántód	220	244	248	275	271	271	267	261	259	256	252	248	254	258	265	271		
Szemes	217	240	244	274	270	270	266	260	258	254	248	244	252	256	264	270		
Boglár	213	237	241	268	264	264	260	254	252	248	245	241	247	250	258	264		
Fonyód-fürtötelep	209	233	237	262	258	258	254	248	246	244	241	237	242	246	252	258		
Máriatelep	208	232	235	262	258	258	254	248	246	242	239	235	240	244	252	258		
Balaton-Szt. György	206	230	235	261	257	257	253	247	245	242	239	235	240	244	251	257		
Komárváros	196	230	235	261	257	257	253	247	245	242	239	235	240	244	251	257		
Nagy-Kanizsa	187	229	233	258	254	254	250	244	242	240	237	233	238	242	248	254		
Mura-Keresztur	180	227	231	258	254	254	250	244	242	238	235	231	237	240	248	254		
Kotor-Alsó-Domboru	180	226	230	258	254	254	250	244	242	238	234	230	236	240	248	254		
Mura-Király	180	226	230	258	254	254	250	244	242	238	234	230	236	240	248	254		
Kis-Szabadka	160	210	214	241	237	237	233	227	225	222	218	214	220	224	231	237		
Csáktornya	160	210	214	241	237	237	233	227	225	222	218	214	220	224	231	237		
Legrád	187	229	233	258	254	254	250	244	242	240	237	233	238	242	248	254		
Zákány	187	230	235	258	254	254	250	244	242	240	239	235	240	242	248	254		
Góta	190	230	235	258	254	254	250	244	242	240	239	235	240	242	248	254		
Berzencze	194	230	235	258	254	254	250	244	242	240	239	235	240	242	248	254		
Vizvár	196	230	235	258	254	254	250	244	242	240	239	235	240	242	248	254		
Babócsa	198	230	235	258	254	254	250	244	242	240	239	235	240	242	248	254		
Barcs	202	230	235	258	254	254	250	244	242	240	239	235	240	242	248	254		
Barcs transit[1]	—	—	230 [1]	230 [1]	230 [1]	230 [1]	230 [1]	230 [1]	230 [1]	230 [1]	230 [1]	230 [1]	230 [1]	230 [1]	230 [1]	230 [1]		
Gelse	190	231	235	258	254	254	250	244	242	242	239	235	240	244	248	254		
Szt. Mihály-Pacsa	192	233	237	258	254	254	250	244	242	242	241	237	242	244	248	254		
Zala-Szt. Iván	197	235	239	262	258	258	254	248	246	246	243	239	244	248	252	258		
Györvár	208	241	245	268	260	260	260	254	252	252	249	245	250	254	258	264		
Oszkó	214	243	247	274	260	260	260	260	258	254	251	247	252	256	264	270		
Vasvár	214	243	247	274	260	260	260	260	258	254	251	247	252	256	264	270		
Molnári	214	243	247	274	260	260	260	260	258	254	251	247	252	256	264	270		
Dömötöri	214	243	247	274	260	260	260	260	258	254	251	247	252	256	264	270		
Szombathely	223	252	256	275	260	260	260	260	260	260	260	256	261	265	273	279		
Acsád	228	257	257	275	260	260	260	260	260	260	260	257	262	266	274	280		
Bükk	230	259	259	275	260	260	260	260	260	260	260	259	264	266	274	285		
Lövő	243	260	260	275	260	260	290	260	260	260	260	263	269	273	274	285		
Nagy-Czenk	248	260	260	275	260	260	360	260	260	260	260	266	272	274	274	285		
Sopron	252	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Agfalva	252	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	294	264	266	272	274	274	285
Lépesfalva-Somtalva	252	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Márcs-Nádasd	248	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Nagy-Marton	245	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Rétfalu-Siklós	243	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Savanynkút	243	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	364	264	266	272	274	274	285
Lajta-Szt. Miklós	243	264	264	264	244	258	264	272	275	275	264	264	264	266	272	274	274	285
Sziszek	225	253	257	283	279	279		275		269	267	264	261	257	262	266	273	279

[1]) Die Sendungen müssen nachweislich per Wasser oder auf einer Anschlusshahn der Südhahn nach Barcs gelangt sein. Zu diesem Behufe müssen bei der Neuaufgabe der Sendungen in Barcs die Vorfrachtbriefe für den Versandt nach Barcs vorgewiesen werden. Die Neuaufgabe muss innerhalb 12 Monaten, vom Datum der Vorfrachtbriefe an gerechnet, stattfinden. Die Station Barcs wird auf diesen durch sie abzustempelnden Vorfrachtbriefen das jeweilig zur Weiterbeförderung gelangende Quantum entsprechend vormerken und die constatirte Provenienz in den Frachtkarten ersichtlich machen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
153	Südbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn-Gesellschaft	Weizen- Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Hafer, Mais und Gerste	Siehe nachstehende Tabellen		1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Anlieferung eines Quantums von mindestens 2000 t (zu 1000 kg) der bezeichneten Getreidearten ab den in untenstehender Tabelle I genannten ungarischen Südbahnstationen nach Wien-Matzleinsdorf und eines gleichen Quantums ab den in der Tabelle II angeführten ungarischen Südbahnstationen nach Ebenfurt. 3. Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. 4. Die Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und in demselben zur Verarbeitung (Vermahlung, Malzerzeugung etc.) gelangen. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die Einhaltung dieser Bedingung entsprechend zu controliren	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarif	Verschieden	Siehe nachstehende Tabellen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Sendungen thatsächlich in dem Etablissement derselben zu Mehl etc. verarbeitet und nicht wieder in den Handel gebracht wurden. Diese Documente, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind spätestens zwei Monate nach Ablauf der begünstigungsdauer bei der administrativen Direction (Controle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage zu bringen. Soferne diese Documente zur Geltendmachung irgend welcher anderen Refactie-, bezw. nicht verjährten Frachterstattungs-Ansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdocumente in der Regel nicht stattfindet	

Tabelle I.

Von	nach Wien-Matzleinsdorf Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
	Heller per 100 kg incl. ungar. Steuer
Babócsa	140
Bercencze	140
Boglár	145
Fonyód fürdötelep	145
Gelse	97
Gola	136
Györvár	97
Komárváros	127
Légrád	127
Maria telep	145
Molnári	93
Mura Keresztur	119
Nagy-Kanizsa	97
Oszkó	93
Szántód	145
Szemes	145
Szt. Mihaly-Pacsa	97
Vizvár	140
Zákány	127
Zala-Szt. Iván	97

Tabelle II.

Von	nach Ebenfurt Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
	Heller per 100 kg incl. ungar. Steuer
Babócsa	140
Balaton-Szt. György	144
Bercencze	140
Boglár	145
Fonyód fürdötelep	145
Gelse	97*
Gola	136
Györvár	77*
Komárváros	127
Légrád	127
Lépseny	117
Maria telep	145
Molnári	77*
Mura Keresztur	114
Nagy-Kanizsa	97
Oszkó	77*
Polgardi	138
Siófok	145
Szabad-Batthyán	138
Szántód	145
Szekés-fehervar	130
Szemes	145
Szt. Mihaly-Pacsa	97*
Vizvár	140
Zákány	127
Zala-Szt. Iván	83*

*) Der auf Grund dieses Frachtsatzes entfallende Nachlass wird auch liquidirt, wenn die Sendungen nach dem Tarife für den Westungarisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband nach Ebenfurt-Mühle abgefertigt werden

Fortlaufende Nummer	154	155
1		
Die Publication erfolgt		
2		
von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
3		
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
4	Eisen (Roh-) des Ausnahmetarifes 12 e/des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Horuvieh, Borstenvieh, Schafe und Ziegen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Oberbansen Oberbausen (Fil. Gntteh. Hütte)	Kuttenplän
5 nach	Nestersitz-Pömmerle	Plan
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlnug für das wirkliche Gewicht, mindesteus jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen nnter Ausschlnss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	Die anf Grnnd der in der 9. Rubrik ausgewiesenen Frachtsätze zn befördernden Sendnngen sind mit Frachtbriefen für gewöhnliche Fracht zur Aufgabe zu bringen. Der Frachtberechnung wird die am Wagen angeschriebene Bodenfläche zu Grnnde gelegt, auch wenn in Ermangelung der angeforderten Wagen mit geringerer Bodenfläche Wagen mit grösserer Bodenfläche gestellt werden müssen
6 und gilt in der Zeit	vom 15. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längsteus bis 31. December 1903	vom 1. Jäuner 1903 bis auf Widerruf, längsteus jedoch bis 31. Decemher 1903
7 Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 2, des Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Oesterreicbisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband
8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		
9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es hesteht kein directer Frachtsatz	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze
10 per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Mark 1·26	
11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
12 Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14 Besondere Bemerkungen		

Abtheilung	Zugestandener Frachtsatz *)	Frachtsätze in Hellern per Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Eisenbahnwagens I	II	III

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
156	k. k. österr. Staatsbahnen													
			Brennholz, Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz sämmtlich bis 2·5 m lang (Pos. H—19/a), dann für Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend (Pos. H—19/e)	Knin		Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens*)	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif				Im Kartirungswege		*) Für weiches Brennholz, sowie für ebensolches Scheit-, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis 2·5 m lang, und für Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, wird in jenen Fällen, wo bei Verladung dieser Artikel das Ladegewicht des Wagens nicht zu erreichen ist, unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, die Frachtberechnung nach dem factischen Gewichte der Sendung, mindestens aber für 80 pCt. des Ladegewichtes des verwendeten Wagens vorgenommen
				Spalato	Sebenico				52	38	14			
									42	32	10			

157	
k. k. österr. Staatsbahnen	
betheiligten Verwaltungen	
Braunkohlenbrikets	
Bischofswalde	
Wien K.F.J.B.	
Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	
vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	
Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. März 1899	
esteht keiner	
108·5 Pfennig	
Im Kartirungswege	

Fortlaufende Nummer	1	158	159
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	Bukowinaer Localbahnen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Fassdauben aus Buchenholz aus Pos. H—18, P. 2, der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Thomasschlackenmehl, sowie mineralische Phosphate aller Art, gemahlen und ungemahlen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Stationen der Bukowinaer Localbahnen: Station der Strecke Hadikfalva—Brodina / Hliboka-Berhometh a. S. mit der Abzweigung Karapcziu a. S.-Czudin*) / Hatna-Valepntna*)	Pandringen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Hadikfalva transit / Hliboka transit / Hatna transit	den österreichischen Stationen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen ohne Routenvorschrift nach Itzkany transit oder nach einem Elbe-Umschlagsplatze oder nach einer im Tarife, Theil II, Heft 2, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Ausnahmetarif Nr. 9 im Tarife, Theil II, Heft 2, des Tirol-Vorarlberg-Süddeutschen Güterverkehres vom 1. September 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Frachtsätze des Specialtarifes 2	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	Die Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 0·04 Mark für 100 kg an die für Dillingen (Saar) bestehenden Sätze
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	*) Hinsichtlich der für die Stationen, bezw. Haltestellen Berków, Presekareny, Strigoia und Tysowetz bestehenden Verkehrsbeschränkungen siehe Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt B, 3 a, VII a) und b)	oder umgekehrt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
160	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Abschnitt I)	Stationen der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Hammerau	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 5. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz Schnitttafel I*) Abtheilung a) b) Theilfrachtsätze in Mark für 100 kg	c) d)	Im Kartirungswege		*) Die Theilfrachtsätze der Schnitttafeln II a und b sind auf Seite 231 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes enthalten
					Peissenberg					0·09 0·09	0·10 0·10			
										0·55 0·55	0·63 0·72			
161	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Position H—18 der Güterclassification des Oesterreichisch-Ungarischen Tarifes, Theil I		Hatna transit *)	Aufgabe mit directen Frachtbriefen als Frachtgut. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und verwendeten Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze haben nur Giltigkeit für Sendungen, welche ab Hatna in westlicher Richtung nach dem Auslande, nach Wien loco oder transito, nach Böhmen, Triest, Tirol, Vorarlberg, Bregenz transito, Buchs transito, St. Margrethen transito, Lindau transito oder nach einem Elbe-Umschlagsplatze zur Beförderung gelangen. **) Insoweit nicht für einzelne Relationen oder Artikel der Pos. H—18 bereits niedrigere Frachtsätze bestehen
				Frassin a. M.					51	46	5			
				Gurahumora					45	41	4			
				Illischestie					38	34	4			
				Molit					55	50	5			
				Paltinoasa					42	38 **)	4			
				Pozorita					74	67	7			
				Sadowa					72	65	7			
				Valeputna					82	74	8			
				Wama					57	51	6			

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

162

k. k. österr. Staatsbahnen

Die Publication erfolgt: von der	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	I. Güter der Classe A. II. Artikel, in den Ausnahmetarif III a, b und c des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen rangirend. III. Garne der Pos. 6—3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Bludenz
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Bregenz / Dornbirn / Feldkirch / Lindau (Stadt u. Rangirbhf.) — oder umgekehrt — Wien Hauptzollamt
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarif-Theiles I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, bezw. Erfüllung der hiefür im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, festgesetzten Bedingungen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, bezw. Oesterreich-Lindau-Vorarlber Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze

Heller: Classe A / Ausn.-T. III	Zugestandener Frachtsatz	Bludenz	Bregenz	Dornbirn	Feldkirch	Lindau (Stadt u. Rangirbhf.)
I		380 543	405 572	397 567	389 555	405 572
II		500 351	513 373	513 366	511 359	513 373
III		328	328	328	328	328

per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
Besondere Bemerkungen	Bei Anwendung nebenstehender Frachtsätze ist ausser dem Zusammenladen mit niedriger tarifirenden Artikeln auch die Zuladung sperriger Güter gestattet, ohne dass letzterenfalls die im Tarife, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen in der Abtheilung B, „Tarifarische Bestimmungen" unter A, III, g, 2. alinea, vorgesehene Frachtberechnung nach Normalclasse I platzgreift

163

k. k. österr. Staatsbahnen

Die Publication erfolgt: von der	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Scherben von Thonwaaren (Thontiegeln)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Altkladno
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Burbach (Saar) — oder umgekehrt
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 9, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1·79 Mark
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
Besondere Bemerkungen	

Fortlaufende Nummer	164	165
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Leinöl, gekochtes, in Fässern / Spiritus	Stroh der Pos H—11 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Györ M.Á.V.	Körmend Sárvár Szemere Vaszar
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Graz S.B. transit / Graz St.B. / Graz St.B. Graz S.B. transit	Gratwein / Graz S.B. transit / Graz S.B. loco / Graz St.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung mindestens für 5.000 kg, c) „ „ „ 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief / Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr, Tarif-Theil II, Heft 1	Localtarife / Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr, Tarif-Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze / Heller: 58 74 96 90 / 66 82 104 98 / 58 74 96 90
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: 163 / a) 156 b) 152 c) 112 / a) 162 b) 152 c) 112	Heller: 50 66 89 82 / 60 76 99 92 / 52 68 91 84 / 68 84 107 100
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden / Heller: 8 8 7 8 / 6 6 5 6 / 6 6 5 6
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	Das Anf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	

Fortlaufende Nummer	166	167
1		
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	
2		
3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	betheiligten Verwaltungen	Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen
4	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Mahlproducte der Pos. M—4 des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Györ (für Sendungen, welche auf dem Wasserwege anlangen	Györ loco
5 nach	Graz St.B. loco Graz S.B. transit	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Anflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg per Wagen.	**Anfliefernng von mindestens 1200 Tonnen.** Aufgabe von 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht
6		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Westungar.-Steierischer Eisenbahnverkehr, Tarif, Theil II, Heft 1	
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	104 Heller	104 Heller
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	94 Heller	98 Heller
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	10 Heller	6 Heller
11		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufnahmsscheine, bew. Frachtbrief-Duplicate, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) in Budapest spätestens bis Ende März 1904 vorzulegen sind	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1904 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abth. C IV b) in Budapest einzusenden sind
13		
Besondere Bemerkungen	In diesem Frachtsatze sind die laut Localtarif (Theil II) der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zur Einhebung gelangenden Gebühren für die Benützung des Verbindungsgeleises nicht inbegriffen. Die erfolgte Beförderung per Schiff muss in Györ bei der Station nachgewiesen werden	
14		

Fortlaufende Nummer	168	169	170
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Für Artikel	Glas der Pos. G—11 der Güterclassification	Glasflaschen, ordinäre, der Pos. H—15/b der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Obst, frisches und getrocknetes, der Pos. O—1—a/1 und b) der Güterclassification des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Přibram Staab Stankau Stuppo-Bras Taus Tremoschna	Graz S.B. loco	Gleisdorf Lassnitz Sebersdorf St. Euprecht a. d. Raab Stadtenzen-Fladnitz Welz
nach	Wien-Praterquai	Budaörs	Budapest központi vásárcsarnok
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn bestimmt sein und in Wien-Praterquai zum Umschlage gelangen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgt a) in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindesten aber für 5.000 kg, } per Wagen und Frachtbrief c) „ „ „ „ „ „ „ „ „ 10.000 „ Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Localtarife	Localtarife
Bezeichnung			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	158 172 171 168 175 168	Bestebt kein directer Frachtsatz	Besteben keine directen Frachtsätze
Heller per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	139 139 139 139 139 139	147 Heller	a) b) c) Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller 251 220 219 262 227 226 300 260 251 262 230 227 241 213 212 273 239 235
Heller per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	19 33 32 29 36 29		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt nach dem genannten Donauumschlagsplatze und der den Weiterversandt auf dem Wasserwege nach Ungarn nachweisenden Documente, welche seitens des Absenders bis längstens Ende März 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien vorzulegen sind		
Besondere Bemerkungen		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Absender und Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	171	172		173	174
Die Publication erfolgt — von der — und im Namen der					
Für Artikel	Glanbersalz, Scherben der Pos. S—15 a, Lehm und Sand der Pos. E—18 a, Thon der Pos. T—17 a	Glas der Pos. 9—11 des Tarifes, Theil I		Torf der Pos. T—25 und T—27 des Tarifes, Theil I	Ziegel der Pos. Z—1 des Tarifes, Theil I
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Lamprechtshausen	Lamprechtshausen	Bürmoos	Bürmoos	Bürmoos
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Salzburg k.k.St.B. transit	Salzburg k.k.St.B. transit		Salzburg-Itzling und Salzburg k.k.St. transit	Salzburg k.k.St.B. transit
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen taritmässigen Bestimmungen.	Mindestaufgabe von 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Mindestaufgabe von 3000 Tonnen während der Begünstigungsdauer und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Mindestaufgabe von 3000 Tonnen während der Begünstigungsdauer	Mindestaufgabe von 8000 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens
Und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903				
Das Zugeständniss wird gemacht					
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	31 Heller	33 Heller	Verschieden	20 Heller	17 Heller
Per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	14·5 Heller	26 Heller	28 Heller	14 Heller	13·5 Heller	13 Heller
Per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	5 Heller	5 Heller	Verschieden	6·5 Heller	4 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis längstens Februar 1904		Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis längsteus Ende Februar 1904	Vorlage der Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Februar 1904
Besondere Bemerkungen					

Fortlaufende Nummer	175	176		177
Die Publication erfolgt von der	Oesterr. Nordwestbahn	Localbahn Friedland-Hermsdorf		k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Melasse und Osmoséwasser	Baumwolle, roh	Braunkohle	Holz in Wageuladungen der Pos. H—18, 19 und 20 der Güterclassification des Tarif-Theiles I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Chlumetz	Hermsdorf transit		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Neubydžow	Friedland loco		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen		Bahnämtliche Abwage auf einer, einer Partei gehörigen Brückenwaage in Krecbowice
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Februar 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903		vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Westungar.-Oesterr. Verbandstarif	Localtarif		Tarif, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt H, IX 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht keln directer Frachtsatz	18 Heller	18 Heller	Waggeld 120 Heller per Wagen
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	182	13 Heller	14 Heller	Waggeld 60 Heller per Wagen
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	180	5 Heller	4 Heller	60 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
178	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Braunstein	Jacobeni Dorna watra	Wien, Südbahnhof trans.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Tarif (Theil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 307 313		Im Kartirungswege		
179	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	1. Holzdraht und Schwedenschachtelspan; 2. Zündholzschachteln, hölzerne, leere, rob vorgearbeitete, in Kisten verpackt	Branek	Graz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, Besorgung des Aufladens durch den Absender und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Tarif-Theil II, Heft 1 des Nord-Südösterr. Eisenbahnverbandes vom 1. October 1900	ad 1. — Heller ad 2. 382 Heller	ad 1. — Heller ad 2. 262 Heller	ad 1. — Heller ad 2. 120 Heller	Im Kartirungswege		
								Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller ad 1. / 2.	Verschieden			
					Trient					329 / 516				
					Görz					282 / 378				
					Linz					157 / 270				

180

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

k. k. österr. Staatsbahnen

Eisenerze zum Hochofenbetriebe

Eisenerz

Benthen O.S.E.
Bobrek
Borsigwerk
Gleiwitz
Königshütte O.S.
Laurahütte
Ludwigsglück
Morgenroth
Schwien-tochlowitz
Tarnowitz
Zabrze

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 25.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).

Anfliefernng der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation direct lautenden Frachtbriefen. Bestimmung der Sendungen zum Hochofenbetriebe, worüber in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes hezügliche Erklärnng enthalten sein muss. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der beigestellten Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen nach den nebengenannten oberschlesischen Hochofenstationen auf Grund der im Ausnahmetarife Nr. 2 B zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897 enthaltenen Bestimmungen. Thunlichste Verladung der Sendungen in leer zurückkehrende Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn oder der kgl. Preussischen Staatsbahnen

vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903

Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897

Markpfennige											
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	124	124	123	122	124	124	124	123	124	124	126	123
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	102·4	102·4	101·4	100·4	102·4	102·4	102·4	101·4	102·4	102·4	104·4	101·4
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6	21·6

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden und die nebst der bezüglichen Refactierechnung spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingesendet werden müssen

Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die aus den tarifmässigen Frachtsätzen nach den nebenbezeichneten oberschlesischen Hochofenstationen in Betracht kommenden Gebührenantheile für die österreichischen Strecken eine Restringirung erfahren, so tritt auch eine Reducirung des Frachtnachlasses um die gleiche Differenz ein. – Für die Frachtberechnung im Rückvergütungswege wird bezüglich der im Sinne des Nebenstehenden begünstigten Sendungen für das in jeder Relation sich ergebende Gesammtgewicht, wobei für jede einzelne Sendung das wirkliche Gewicht, mindestens aber das Ladegewicht des verwendeten Wagens in Rechnung zu ziehen ist, ein zweipercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden, das jedoch rücksichtlich der Strecken der kgl. Preussischen Staatsbahnen nicht zur Anwendung gelangt. Die Frachtermässigungen werden von den österreichischen Strecken gewährt

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

181

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

betheiligten Verwaltungen

Stearin

Wien, Nordbahnhof und Staatsbahnhof
Wiener Neustadt

Drohobycz

Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung
a) für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen,
b) für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.
Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.
Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903

Tarif (Theil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900, bezw. Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen

Bestehen keine directen Frachtsätze

Heller
a)
b)
572 535
634 592

Im Kartirungswege

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der Firma und in der Nummer	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
182		Salz der Pos. S—7 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Petrowitz	Freistadt i. S.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Heller	16	10	6	Im Kartirungswege		
		Tabak in Säcken und Ballen, sowie Cigarren in Kisten	Petrowitz transito	Freistadt i. S.	Aufgabe in beliebigen Mengen, sowie Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			Heller	18	12	6			
		Leer retourgehende Emballagen (Säcke, Ballen, Kisten) von Tabak und Cigarren	Freistadt i. S.	Petrowitz transito				Heller	16	12	4			
183		Zündhölzchenschachteln, hölzerne, leere, roh vorgearbeitete, in Kisten verpackt	Brauek	Marchegg K.F.N.B. transito	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Aufladens durch den Absender und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen nach über die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hinaus gelegenen Stationen bestimmt sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller	184	72	112	Im Kartirungswege		
				Wien Nordbahnhof transito				Heller	195	75	120			
				Teschen K.F.N.B. transito				Heller	85	42	43			
				Ung.-Hradisch K.F.N.B. transito				Heller	73	38	35			

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen

Eilgüter aller Art

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der Namen der und im	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
1	2 3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Eisenbahnverband	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband	Brünn	Krakau transito	Verschieden				520 Heller		Im Kartirungswege		
2			Rochlitz	Krakau					612				
3			Asch B.St.B. Asch Stadt Haslau Rossbach	Krakau					616 628 592 680				

oder umgekehrt in allen vorangeführten Relationen

Böhm.-Leipa (A.T.E.), Brüx (A.T.E.), Dux (A.T.E.), Gabel (A.T.E.), Karbitz, Komotau (A.T.E.), Mariaschein, Teplitz, Türmitz. — Bodenbach (B.N.B.), Bensen, Böhm.-Kamnitz, Böhm.-Leipa (B.N.B.), Franzenstbal, Georgswalde-Ebersbach, Grund-Georgenthal, Haida, Hainspach-Wölmsdorf, Kreibitz-Teichstadt, Langenau, Niedergrund, Nixdorf, Politz-Sandau, Rumburg, Schluckenau, Schönau, Schönfeld, Schönlinde, Straussnitz-Neustadtl, Warnsdorf, Weisswasser, Zwickau i. B. — Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. Eger, Franzensbad, Graslitz oberer Bahnhof, Grasiitz unterer Bahnhof, Kaaden-Brunnersdorf, Komotau (B.E.B.), Weipert. — Budweis, Fleissen-Grossloh, Freudenthal, Grulich, Iglau-Stadt, Jägerndorf, Klattau, Klostergrab, Nengedein, Ober-Georgenthal, Ober-Leutensdorf, Pilsen, Römerstadt, Rosenthal-Granpen, Skutsch-Stadt, Strakonitz, Tyssa-Königswaid, Würbenthal. — Adlerkosteletz, Altpaka, Arnau, Aussig (Oe.N.W.B.), Böhm.-Skalitz, Castolowitz, Choteboř, Chrudim (Oe.N.W.B.), Deutschbrod (Oe.N.W.B.), Freiheit-Johannisbad (Oe.N.W.B.), Friedland i. B. (S.N.D.V.B.), Geiersberg, Hlinsko, Hohenbruck, Hohenelbe, Iglau (Oe.N.W.B.), Jungbunzlau (Oe.N.W.B.), Königgrätz, Königinbof, Leitmeritz (Oe.N.W.B.), Lieben (Oe.N.W.B.), Liebenau, Mittelwalde, Nimburg (Oe.W.N.B.), Okřischko (Oe.N.W.B.), Pelsdorf, Prag (Oe.N.W.B.), Raspenau (S.N.D.V.B.), Reichenberg (S.N.D.V.B.), Rothkosteletz, Schwadowitz-Eipel, Sedletz-Kuttenberg, Skutsch (Oe.N.W.B.), Slatinan, Starkenbach-Martinitz, Tannwald-Schumburg, Tetschen (Oe.N.W.B.), Trautenau, Wiese. — Aussig (St.E.G.), Böhm.-Trüban, Bodenbach (St.E.G.), Braunau, Bubna (St.E.G.), Halbstadt, Hermanměstec, Hermsdorf-Oehlberg, Hohenstadt (St.E.G.), Hronow, Kanitz-Eibenschitz, Landskron, Leitomischl, Lettowitz, Lieben (St.E.G.), Lobotitz, Nachod, Neustadt a. M., Nimburg (St.E.G.), Okřischko (St.E.G.), Opočno, Pardubitz (St.E.G.), Politz, Prag (St.E.G.), Tinischt, Trebitsch, Wessely a. d. March, Wildenschwert, Zwittau. — Prossnitz (K.F.N.B.), Sternberg (K.F.N.B.), Wsetin

Krakau

Krakau

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 450 metr. Tonnen (à 1000 kg) in nebenangeführten Relationen zusammengenommen.

Verfrachtung der an einem Tage in einer begünstigten Relation mit demselben Zuge zu befördernden Colli mit einem Eilfrachtbriefe an einen Adressaten. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Anzahl der aufgelieferten Colli muss stets im Eilfrachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in den zugehörigen Eilfrachtbrief einzusetzen ist. Der Umfang der einzelnen Colli darf ein halbes Cubikmeter und das Gewicht derselben 20 kg nicht übersteigen; in denselben dürfen feuergefährliche und explosive Gegenstände nicht untergebracht sein. Kleinere Colli unter 1000 Cubikcentimeter per Stück müssen für jede Relation besonders in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und hat letzterer, verschlossen (plombirt) und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgeliefert zu werden. Im Falle der Verpackung in Papier darf nur starkes und nicht bereits gebrauchtes verwendet werden. Die auf das Zugeständniss reflectirende Firma hat bei den Sendungen nach Krakau als Empfängerin und bei den Sendungen von Krakau als Absenderin auf den Frachtbriefen zu erscheinen

vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903

Verschieden

Im Kartirungswege

Falls infolge mangelhafter Verpackung der Colli an den in denselben enthaltenen Gegenständen oder aber an der Verpackung selbst Schaden entsteht, haften die Eisenbahnen auf Grund des § 77 des Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 für diesen Schaden nicht und leisten demgemäss für den letzteren auch keinen Ersatz. Zum Zwecke der Erlangung der nebenbezifferten Kartirungs-Frachtsätze ist die unbedingte Garantie der Auflieferung eines Minimalquantums von 450 metr. Tonnen (à 1000 kg) zu übernehmen und hiefür eine Caution im Betrage von 10.000 Kronen, d. i. zehntausend Kronen in Baarem oder in pupillarsicheren Werthpapieren, zum Börsencourse berechnet, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erlegen, welche zu Gunsten der Eisenbahnen verfällt, wenn das bedungene Minimalquantum innerhalb der festgesetzten Frist in den begünstigten Relationen nicht nachgewiesen wird. Der bezügliche Nachweis ist spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu erbringen

Fortlaufende Nummer	185	186	187
1			
Die Publication erfolgt — von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. Staatsbahn-Direction Wien
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Steinkohle, Steinkoblenbrikets und Kokes	Sensen	Cement der Pos. C—6
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	sämmtlichen Versandtstationen des in Rubrik 8 angeführten Ausnahmetarifes	Wolfsberg	allen Stationen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Wampersdorf (W.P.Wr.N.B.)	Wien Nordbahnhof loco	Wien 1 K.E.B.
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Verladung in Fässern und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, bezw. Zellerndorf vom 1. Mai 1901	Localtarife	Nebengebühren der Empfangsstation; Ablade und Anflegegebühr
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteben keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	Abladegebühr 2 Heller Anflegegebühr 2 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Frachtsätze sub A, b der Schnitt-Tafel I, Seite 22 und 23 zuzüglich des Betrages von 360 Hellern für 1000 kg	189 Heller / 209 Heller	Abladegebühr 1 Heller Aufladegebühr 1 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			Abladegebühr 1 Heller Anfladegebühr 1 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Kilometer ab Schnittpunkt, Gruppe A		Im Maximum werden per Frachtbrief und Wagen an Ablade- und Auflegegebühr 2 Kronen eingehoben

Fortlaufende Nummer	188	189
Die Publication erfolgt und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Rauchtabak in Briefen, Rauchtabakgespunste und Tabakmehl (sämmtliche Artikel in Säcken verpackt)	Holzstoff, geschliffen, in Pappenform, nicht geleimt und nicht gefärbt, weiss oder naturbraun
von	Nussdorf	Troppau Nordbahnhof
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien Oe.N.W.B. transit	oder vice versa
	a) Wien St.E.G. trans. b) Wien K.F.N.B. trans.	rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 400 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anlieferung in Mengen unter 5000 kg und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
	bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. / in Mengen unter 5000 kg	
	Einhaltung der einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 24 Heller b) 20 „ / a) 20 Heller b) 20 „ c) 20 „	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 10 Heller b) 10 „ / a) 12 Heller b) 16 „ c) 16 „	0·82 h per 100 kg und 1 km plus 8 h Manipulationsgebühr per 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 14 Heller b) 10 „ / a) 8 Heller b) 4 „ c) 4 „	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzuliegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen auf Rechnung der k. k. General-Direction der Tabakregie expedirt werden	

Localbahn Stramberg-Wernsdorf

Fortlaufende Nummer	190	191	192
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht		
für Artikel	Kalk, gebrannt	Kalksteine, unbearbeitet	Strassenschotter und Schotter für Bahnerhaltungszwecke	Dungkalk der Pos. „D—13“
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Stramberg	Stramberg	Stramberg	Stramberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wernsdorf für a) Dombrau, Karwin für b) Orlau	Wernsdorf (für Sendungen nach Baschka)	Wernsdorf	Werusdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wageu. — Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wageus. — Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen durch die Parteien.	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wageus. Das Ab- und Aufladen der Sendungeu obliegt den Parteien.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wageu. Auf- und Abladeu durch die Partei. Einhaltung der sonstigeu tarifmässigen Bestimmungeu
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1903			
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	ad a) und b) 12 Heller	12 Heller	12 Heller	12 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 10 Heller ad b) 9 Heller	7 Heller	10 Heller	10 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	ad a) 2 Heller ad b) 3 Heller	5 Heller	2 Heller	2 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nummer	193	94
1		
Die Publication erfolgt	k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg	k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg
von der		
und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz aller Art	Getreide der Pos. G—9 und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I B vom 1. Jänner 1902
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von		Reexpeditionsbefugniss für das Lagermagazin der Firma Max Exelbirt in der Station Lemberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Bahnämtliche Abwage der Wagenladungen auf der Brückenwaage des Dulihy'er Dampfsägewerkes im Etablissement bei der Station Stryj. 2. Bahnämtliche Abwage der durch einen Versender zur Aufgabe gebrachten Wagenladungen auf der Brückenwaage in der Station Stryj in geschlossenen Wagengruppen von mindestens 60 Tonnen auf einmal. 3. Bahnämtliche Abwage der durch einen Versender zur Aufgabe gebrachten Wagenladungen auf der Brückenwaage in der Station Ławoczne in geschlossenen Wagengruppen von mindestens 50 Tonnen auf einmal	Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Laut Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1902, Abschnitt A—VIII, Punkt 2
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil I, Abth. B, Abschnitt H—IX vom 1. Jänner 1902	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Wägegeld 120 h per Wagen	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Wägegeld 60 h per Wagen	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	60 h per Wagen	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit							
				von	nach			Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
195	k. k. Staatsbahn-Direction Prag		Ermässigung des Wägegeldes für Kalksteinsendungen	Mirowitz		Die Verwiegemanipulation wird unter Mithilfe der Parteiorgane vorgenommen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif, Theil II, Heft 1	K 1·20 per Wagen	Heller 80	Heller 40	Im Kartirungswege		
			Ermässigung der Krahngebühr für Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel	Prag					Heller per 100 kg 4	2	2			
				Schlan					4	2	2			
			Ermässigung der Krahngebühr für Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel, sowie für Eisen und Stahl der Pos. E 5	Smichow					4	2	2			
			Nachlass der Auf- und Ablegegebühr	Kosten		Diese Leistungen besorgt die Partei selbst								
				Teplitz-Waldthor										
				Lenešic										
			Nachlass der Auflegegebühr bei Abgabsgütern aller Art in Mengen unter 5000 kg	Stupno-Bras										

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (Lieferungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
196		k. k. Staatsbahn-Direction Krakau	Nachlass der Auflege- und Ablegegebühr bei Sendungen unter 5000 kg	Station Trzcinica		Die Leistung besorgt die Partei selbst	vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1903					Im Kartirungswege		Sendungen müssen an das Bräuhaus adressirt oder vom Brauhause aufgegeben werden
197		k. k. Staatsbahn-Direction Prag	Diverse Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände zur Erweiterung der fürstlich Colloredo Mannsfeld'schen Eisenwerke in Dobříš	Modřan	Dobříš	Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft i, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI	bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1903	Localtarif der Localbahn Modřan-Čerčan			50 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Tarifes der Localbahn Modřan-Čerčan unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h per 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h per 100 kg	Im Rückvergütungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	2	3	4	5	6	7		8	9
	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
1	Nr. 145 vom 20. December 1902	3350	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Brann- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Brikets, -Kokes und -Kokesasche, Steinkohlen, -Brikets, -Kokes und Kokesasche	sämmtlichen österreichischen Tarifstationen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Mölln i. L.	In der Rubrik 10 hat es richtig zu heissen: Es gelten die für die Station Zarrentin vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich 5 Mark für 10 Tonnen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 3. **Wien, 6. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. Jänner 1903, Z. 57.864, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Mit Zuschrift vom 2./15. December 1902 hat die Administration der Eisenbahnen im Ministerium für Verkehrswege in St. Petersburg dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern mitgetheilt, dass die neue, am 6./19. October 1902 eröffnete Strecke Kiew — Sarny — Kowel der vom Staate betriebenen Süd-West-Bahnen (Liste der russischen Eisenbahnen, A, 15) am 6./19. Jänner 1903 in den internationalen Transportdienst eintreten wird.

Eine Aenderung der Liste ist nicht erforderlich.

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 23. December 1902 Kenntniss gegeben.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 22. December 1902,*) betreffend die Ermächtigung des k. k. Hauptzollamtes I. Classe in Triest zur zollfreien Behandlung von Uebersiedlungseffecten.

Das k. k. Hauptzollamt in Triest wird zur zollfreien Behandlung von Uebersiedlungseffecten nach Massgabe des Art. IX, Z. 1, al. 2 und 3, des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 30. December 1902 ausgegebenen CXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 246.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Elektrische Strassenbahn in Brünn. (Linie Thalgasse—Beamtenheim: Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung; Ertheilung des provisorischen Benützungsconsenses.) Laut einer am 29. December 1902 eingelangten telegraphischen Anzeige des Commissionsleiters der technisch-polizeilichen Prüfung für die elektrische Strassenbahnlinie Thalgasse—Beamtenheim in Brünn wurde auf Grund des günstigen Ergebnisses der durchgeführten obgenannten Amtshandlung für die gegenständliche Strassenbahnlinie der provisorische Benützungsconsens ab 30. December 1902 ertheilt.

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Normalspurige Schleppbahn mit Locomotivbetrieb von der Station Bischoflack der Linie Tarvis—Laibach der k. k. österr. Staatsbahnen zu dem bei Bischoflack gelegenen Steinbruche behufs Herbeischaffung von Steinmaterialien für den Bau des Karawanken-Tunnels: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über feuersichere Herstellungen; Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Landesregierung in Laibach mitgetheilte Ergebniss über die am 14. October 1902 durchgeführte politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über die Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Assling verfassten

Detailprojectes für eine normalspurige Schleppbahn mit Locomotivbetrieb von der Station Bischoflack der Linie Tarvis—Laibach der k. k. österr. Staatsbahnen zu dem bei Bischoflack gelegenen Steinbruche behufs Herbeischaffung von Steinmaterialien für den Bau des Karawanken-Tunnels im Zuge der Projectslinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae (Art. I, Punkt 2 des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63), sowie der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der oberwähnten Amtshandlungen für die begangene Strecke von km 0·4 bis Ende der Schleppbahn km 2·4/5, d. i. mit Ausschluss der Einmündung der Schleppbahn in die Station Bischoflack im Sinne der Bestimmung des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 16. September 1902, Z. 41.565, ex commissione ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 50.873.]

Wiener elektrische Strassenbahnen.

a) Verlängerung der Linie Nr. 47 der Concessionskundmachung vom 24. März 1899 „von der Westbahnstrasse zum Neubaugürtel“:

b) Theilstrecke der Linie Conc. Nr. 2 der Kundmachung vom 25. Juli 1902, Umwandlung der Pferdebahnlinie von Meidling nach der Sternwartestrasse in der Theilstrecke zwischen der Westbahnstrasse und der Felberstrasse, und

c) Linie Nr. 55 der Concessionskundmachung vom 24. März 1899, ursprünglich von der Kaiserstrasse durch die Stollgasse und Felberstrasse zur Linzerstrasse, jetzt vom Neubaugürtel durch die Felberstrasse bis zur Linzerstrasse:

Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung. Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 22. December 1902, Z. 56.534, die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der fertiggestellten drei Linien, bezw. Theilstrecken der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar:

a) der Verlängerung der Linie Conc. Nr. 47 „von der Westbahnstrasse zum Neubaugürtel“;

b) der Theilstrecke der Linie Conc. Nr. 2, betreffend die Umwandlung der Pferdebahnlinie von Meidling nach der Sternwartestrasse in der Theilstrecke zwischen der Westbahnstrasse und der Felberstrasse, und

c) der Linie Nr. 55 der Concessionskundmachung vom Neubaugürtel durch die Felberstrasse bis zur Linzerstrasse,

in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter Einem wurde die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Commissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung nothwendigen Voraussetzungen den Benützungsconsens für die gegenständlichen drei Linien, bezw. Theilstrecken im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 56.534.]

— (Theilstrecke „von der Johnstrasse zur Lützowstrasse“ der Linie Nr. 50 der Concessionskundmachung vom 24. März 1899: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 22. December 1902, Z. 56.535, die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der fertiggestellten Theilstrecke „von der Johnstrasse zur Lützowstrasse“ der Linie Nr. 50 der Concessionskundmachung für die Wiener elektrischen Strassenbahnen in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter Einem wurde auch die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Commissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung nothwendigen Voraussetzungen den Benützungsconsens für die gegenständliche Theilstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 56.535.]

— (Project für eine Weichenanlage, welche anstatt der geplanten Schiebebühne die Zufahrt zur neuen Wagenhalle am Betriebsbahnhofe Rudolfsheim ermöglichen soll.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 6. December 1902, Z. 46.144, das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Project für eine Weichenanlage bei der Zufahrt zur neuen Wagenhalle am Betriebsbahnhofe Rudolfsheim der Wiener städtischen Strassenbahnen, welche Anlage als Ersatz für eine vor dieser Halle zu errichtende Schiebebühne bestimmt ist, unter gleichzeitiger Ausfolgung eines signirten Projectspares genehmigt. Hiedurch wird der mit dem Erlasse vom 12. October 1902, Z. 36.993, genehmigte Plan für eine Schiebebühne gegenstandslos. [E.-M.-Z. 46.144.]

Localbahn Gänserndorf - Gaunersdorf. (Detailprojecte für die Mauerwerksanlage und die Eisenconstruction des Brückenobjectes in km 7·7/8.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 20. December 1902, Z. 50.254, die vom Niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Detailprojecte für die Mauerwerksanlage und die Eisenconstruction des Objectes in km 7·7/8 der in Bauausführung begriffenen Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 50.254.]

Elektrische Kleinbahn Linz-Kleinmünchen. (Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung; Ertheilung des definitiven Benützungsconsenses.) Laut einer am 18. December 1902 eingelangten telegraphischen Anzeige des Commissionsleiters der technisch polizeilichen Prüfung für die elektrische Kleinbahn Linz-Kleinmünchen wurde auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 17. December 1902 durchgeführten obgenannten Amtshandlung für die gegenständliche Kleinbahnlinie der definitive Benützungsconsens ex commissione ab 19. December 1902 ertheilt.

Projectirte Eisenbahnlinie Klaus—Steyrling—Selzthal (Pyhrnbahn). (Herstellung eines Blockwächterhauses an der Südseite des Bosrucktunnels in der Gemeinde Ardning: Bauconsensertheilung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Windischgarsten vorgelegten Projectes, betreffend die Herstellung eines Blockwächterhauses an der Südseite des Bosrucktunnels in der Gemeinde Ardning im Zuge der Projectslinie Klaus—Steyrling—Selzthal (Pyhrnbahn) den Bauconsens über Ermächtigung des k. k. Eisenbahnministeriums unter der Voraussetzung ertheilt, dass das betreffende Bauobject feuersicher eingedeckt wird. [E.-M.-Z. 57.089.]

Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Operat für die feuersicheren Herstellungen der Theilstrecke von km 18·6 bis km 19·1; Anordnung der diesbezüglichen Amtshandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 24. December 1902, Z. 53.305, die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, rücksichtlich des vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten und im Allgemeinen entsprechend befundenen Projectes für die feuersicheren Herstellungen in der Theilstrecke von km 18·6 bis km 19·1 der in Bauausführung begriffenen Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf im Sinne des § 26 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die diesbezügliche Amtshandlung vorzunehmen. Unter Einem wurde die k. k. Statthalterei in Wien ermächtigt, im Falle eines anstandslosen Commissionsergebnisses den Consens für die gedachten Herstellungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione unter Ausfolgung eines signirten Projectspares an den niederösterreichischen Landesausschuss als Concessionär der gegenständlichen Localbahn, zu ertheilen. [E.-M.-Z. 53.305.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung neuer Linien.) Am 31. December 1902 ist die neu gebaute Strassenbahnlinie nach Sievering eröffnet worden. Die Wagen verkehren von der Endstation Sievering über die Billrothstrasse, Viriotgasse, Porzellangasse zum Börsenplatz und ebenso zurück. Gleichfalls mit 31. December 1902 ist die Rundlinie durch Ottakring und Hernals eröffnet worden. Die Wagen Panikengasse-Herbststrasse verkehren von Hernals über die Jörgerstrasse, Ringstrasse, Bellaria, Burggasse, Herbststrasse, Panikengasse, Rosensteingasse nach Hernals zurück, andererseits von Hernals über die Taubergasse, Fesstgasse, Panikengasse, Herbststrasse, Burggasse, Ringstrasse, Jörgerstrasse nach Hernals retour.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Olmütz: Schliessung der Fahrkarten-Ausgabestelle in Domsdorf.) Die Fahrkartenausgabestelle in der an der Localbahn Niederlindewiese-Barzdorf-Heinersdorf gelegenen Halte- und Ladestelle Domsdorf wurde ab 1. Jänner 1903 geschlossen. Von diesem Zeitpunkte an erfolgt die Fahrkartenausgabe durch den Conducteur im Zuge.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Errichtung der Personenhaltestelle „Teschnitz“ und Abänderung des Namens der Station „Satkau-Teschnitz“ auf „Satkau“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrathe der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag vorgelegte Project für die Errichtung einer Personenhaltestelle beim Wächterhause Nr. 68 in km 77·5 der Linie Prag—Eger von fachlichem Standpunkte als entsprechend

befunden und zur Amtshandlung an die k. k. Statthalterei in Prag geleitet, mit der Ermächtigung, im Falle eines anstandslosen Befundes den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. Ferner wurde angeordnet, dass die fragliche Personenhaltestelle mit „Teschnitz“ zu benennen und der Name der Nachbarstation „Satkau-Teschnitz“ auf „Satkau“ abzuändern ist. [E.-M.-Z. 53.736/19 ex 1902.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Versetzung der Relation Chrzanow (Haltestelle) — Szczakowa in die 2. Zone.) Ab 1. Jänner gelten bis auf Weiteres, und zwar längstens bis zur Schliessung der Haltestelle Chrzanow, in der Relation von Chrzanow (Haltestelle) nach Szczakowa oder umgekehrt die normalen Fahrpreise für km 11—20.

— (Fahrkartenausgabe in der Haltestelle Přiluk.) Ab 1. Jänner wird die Fahrkartenausgabe für die Haltestelle Přiluk der im Betriebe obiger Eisenbahn stehenden Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz nicht mehr durch eine Privatperson im Přiluker Schulgebäude, sondern durch die Conducteure im Zuge erfolgen.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Elberfeld: Stationsnamenänderung.) Ab 15. Jänner erhält der an der Nebenbahnstrecke Osberghausen—Wiehl gelegene Personenhaltepunkt Steeg die Bezeichnung „Weiershagen“.

— (Verfügung des Eisenbahnministers, betreffend die Ausgabe von Sammelkarten.) Nachdem sich die Ausgabe von Sammelkarten III. und IV. Classe zur einfachen Fahrt in Personenzügen und für Militärpersonen im Allgemeinen gut bewährt hat, soll nach einer Verfügung des Eisenbahnministers das Verfahren zur Verringerung des Fahrkartenbestandes auf sämmtliche übrigen einfachen Fahrkarten für Schnell- und Personenzüge und auf Hundekarten ausgedehnt werden.

— (Bau der dritten und vierten Geleise auf der Bahnstrecke Berlin-Görlitzer Bahnhof—Nieder-Schöneweide.) Für den Bau der dritten und vierten Geleise auf der Bahnstrecke Berlin-Görlitzer Bahnhof—Nieder-Schöneweide sind die Vorarbeiten nunmehr in Angriff genommen worden.

— (Ministerielle Verfügung, betreffend die Beförderung von Milch.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat bestimmt, dass bei der Beförderung von Milch von der Erhebung der in den Beförderungsbestimmungen vorgeschriebenen monatlichen Mindestfracht von 5 Mark abzusehen ist, wenn eine Beförderung von im Laufe des Kalendermonates nicht stattgefunden hat.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden nachstehende Eintragungen, beziehungsweise Löschungen vollzogen:

Am 13. November 1902:

VI. Getreidemark 1.

„Localbahn Beneschau-Wlaschim“, böhmisch: „Místní dráha Benešov-Vlašim“. Firmaänderung in deutsch: „Localbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz“, böhmisch: „Místní dráha Benešow—Vlašim—Dolní-Královice.“

Diese Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die Concessionsurkunden vom 6. November 1894, R.-G.-Bl. Nr. 233, und vom 27. November 1899, R.-G.-Bl. Nr. 242, und auf die in der Generalversammlung vom 7. Juni 1901 beschlossenen, theilweise geänderten, mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. October 1902, Z. 41.787, genehmigten Statuten, wonach obige Firmaänderung erfolgte, der Zweck der Gesellschaft auch auf den Bau und Betrieb der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 27. November 1899, R.-G.-Bl. Nr. 242, bildenden Fortsetzungslinie von der gesellschaftlichen Station Wlaschim nach Unter-Kralowitz, sowie den Bau, die Erwerbung und den Betrieb von Anschlusslinien, sofern für dieselben der Gesellschaft die Concession ertheilt werden sollte, ausgedehnt wurde und nachfolgende weitere Aenderungen in den Rechtsverhältnissen der Gesellschaft eingetreten sind:

Das Gesellschaftscapital war ursprünglich mit dem Betrage von fl. 330.000 österr. Währung (K 660.000) festgesetzt und bestand aus 1650 Stück auf den Inhaber lautenden Stammactien zu fl. 200 österr. Währung (K 400).

Dieses Actiencapital wurde nunmehr zum Zwecke des Ausbaues der Fortsetzungslinie von Wlaschim nach Unter-Kralowitz auf Grund des von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Generalversammlungsbeschlusses vom 3. Juni 1899 durch Ausgabe von weiteren 3080 Stück auf den Inhaber lautender, volleingezahlter Stammactien II. Emission zu K 200 auf K 1,276.000 erhöht und besteht nunmehr:

a) aus 1650 Stück auf den Inhaber lautender Stammactien der Emission vom 31. December 1895, jede zu fl. 200 österr. Währung (K 400) im Betrage von fl. 330.000 österr. Währung (K 660.000) und
b) aus 3080 Stück auf den Inhaber lautender Stammactien II. Emission jede zu K 200, im Betrage von K 616.000.

Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath.

Derselbe besteht aus mindestens acht, höchstens zehn Mitgliedern.

Dem k. k. Eisenbahnministerium steht das Recht zu, zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes zu ernennen. In gleicher Weise haben das Königreich Böhmen und die Bezirksvertretungen Wlaschim und Unter-Kralowitz, insolange dieselben durch den Besitz der sämmtlichen, von ihnen gezeichneten Stammactien an dem Bauunternehmen betheiligt sind, das Recht, je ein Mitglied in den Verwaltungsrath zu entsenden. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung gewählt.

Die Firma der Gesellschaft wird collectiv in der Art gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Localbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz“ oder „Místní dráha Benešov—Vlašim—Dolní-Královice“ entweder:

a) zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder
b) ein Mitglied des Verwaltungsrathes und ein mit der Procura betrauter Beamter, letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze, eigenhändig ihre Namen beisetzen.

X. Gudrunstrasse 187.

„Vereinigte Elektricitäts-Actiengesellschaft.“

Gerhard Ditmar als Mitglied des Verwaltungsrathes über Austritt gelöscht. Procura ertheilt dem Felix Singer, commerciellen Director der Gesellschaft in Wien, mit statutenmässigem Firmirungsrechte.

Am 25. November 1902:

I. Schottenbastei 5.

„K. k. priv. Graz-Köflacher-Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft.“

Dr. Hermann Beer als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht; Dr. Wilhelm Schneeberger, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Am 2. December 1902:

I. Börsegasse 1.

„K. k. priv. Bozen-Meranerbahn.“

Wenzel Hohenegger als Directionsmitglied gelöscht.

Am 5. December 1902:

I. Herrengasse 13.

„Niederösterreichische Waldviertelbahn.“

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 27. Juli 1899 beschlossenen, theilweise geänderten und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. October 1902, Z. 42.659, genehmigten Statuten, wonach der Zweck der Gesellschaft auch auf den Bau und Betrieb der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 9. October 1901, R.-G.-Bl. Nr. 166, bildenden schmalspurigen Localbahn von der gesellschaftlichen Station Gmünd über Weitra nach Gross-Gerungs ausgedehnt wurde und das Actiencapital zum Zwecke der theilweisen Bedeckung des Anlagecapitals für die Localbahnstrecke Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs um weitere 5000 Stück auf den Inhaber lautende, zum vollen Nennwerthe eingezahlte Actien II. Emission zu K 200, somit auf den Betrag von K 1,780.000 erhöht wird.

VI. Gumpendorferstrasse 6.
„Oesterreichische Union Elektricitäts-Gesellschaft."

Der Verwaltungsrath dieser Gesellschaft hat in der Sitzung vom 14. November 1902 beschlossen, das Actiencapital um K 2,000.000, mithin auf K 5,000.000 durch Ausgabe weiterer 5000 Stück Actien der genannten Gesellschaft à K 400 Nominale zu erhöhen.

Am 12. December 1902:

XV. Westbahnhof.
„Erste ungarisch-galizische Eisenbahn."

Dr. Victor Steiger als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

II. Engerthstrasse 150.
„Oesterreichische Schuckertwerke."

Die Generalversammlung vom 2. April 1902 hat den Beschluss gefasst, das Actiencapital von K 8,000.000 durch Ausgabe weiterer 2000 Stück bar und volleingezahlter, auf den Inhaber lautender untheilbarer Actien à per K 500 auf K 9,000.000 zu erhöhen, worauf der Verwaltungsrath auf Grund der ihm von dieser Generalversammlung ertheilten Ermächtigung in der Sitzuug vom 22. Mai 1902 1200 Stück und in der Sitzung vom 2. November 1902 800 Stück neue Actien je per K 500 mit Dividendengenuss ab 1. April 1902 hinauszugeben beschlossen hat.

Am 23. December 1902:

I. Regierungsgasse 4.
„Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen."

Der Verwaltungsrath hat laut Sitzungsbeschlusses vom 11. November 1902 auf Grund des Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 23. März 1897 die Hinausgabe von weiteren 11.482 Stück vierpercentigen Prioritätsactien à K 400 im Gesammtnominalbetrage von K 4,592.800 mit der Dividendenberechtigung ab 1. Jänner 1902 verfügt. Robert Eisner als Mitglied des Verwaltungsrathes (über Ableben) gelöscht. Simon Landau, Director und Procurist der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsaustalt in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

I. Freiung 8.
„K. k. priv. österreichisches Credit-Institut für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten."

Procura ertheilt dem Dr. Friedrich Münzer, Secretär der oben genannten Firma in Wien, mit statutenmässigem Firmirungsrechte.

I. Tuchlauben 19.
„Oesterreichische Nordwest-Dampfschifffahrts-Gesellschaft."

Die Procuristen und stellvertretenden Directoren Ernst Gleitz und Siegfried Grünwald wurden im Sinne des § 2c der Statuten dauernd ermächtigt, die Firma in Vertretung eines Verwaltungsrathes zu zeichnen. Procura ertheilt dem Georg Heesch, Emil Eger und Emil Böhme, sämmtliche Beamte der Gesellschaft in Hamburg.

I. Wallfischgasse 8.
„Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn."

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 28. Mai 1902 beschlossenen, theilweise geänderten, vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 26. November 1902. Z. 48.734, genehmigten Statuten, wonach der § 8, 2. und 3. Absatz der Statuten, nunmehr lautet:

„Die Generalversammlung vom 27. Juni 1899 hat die Erhöhung des gesellschaftlichen Actiencapitales um weitere fl. 828.000 (K 1,656.000) durch Ausgabe von 3640 Prioritäts- und 500 Stammactien lit. A beschlossen und wurden zufolge dieses Beschlusses die erwähnten 3640 Prioritätsactien bereits insgesammt, sowie 385 Stück der genannten Stammactien lit. A begeben.

Die restlichen 115 Stück Stammactien lit. A werden von dem Verwaltungsrathe auf Grund der ihm hiezu von der Generalversammlung ertheilten Vollmacht begeben; demnach beträgt das gesellschaftliche Actiencapital derzeit K 4,956.000, zerlegt in 12.390 auf den Inhaber lautende Actien à K 400, beziehungsweise à fl. 200, wovon 8890 Prioritätsactien, 2560 Stammactien lit. A und 940 Stammactien lit. B."

X. Bahnhofplatz 4.
„K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft."

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 27. November 1902 beschlossenen, theilweise (u. zw. in den Art. 32 und 33) geänderten, vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 17. December 1902, Z. 51.728, genehmigten Statuten, wonach der Verwaltungsrath nunmehr aus 23 — durch die Generalversammlung auf die Dauer von 5 Jahren gewählten — Mitgliedern, und zwar:

1. aus 13 Mitgliedern, die in Oesterreich oder Ungarn wohnen und die österreichische oder ungarische Staatsbürgerschaft besitzen;
2. aus 8 Mitgliedern die in Paris oder London wohnen, und
3. aus 2 Mitgliedern, welche hinsichtlich ihres Wohnsitzes keiner Beschränkung unterliegen,

besteht. Ladislaus von Tisza als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht; Dr. Eduard von Reiszig, kgl. ung. Obergespan in Steinamanger, Ernst Mayer, kgl. Commercienrath und Bankier in Berlin, und Wilhelm Finck, kgl. Commercienrath und Bankier in München, als Mitglieder des Verwaltungsrathes — mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen.

Offert-Ausschreibung.

Aus Anlass des Baues des zweiten, resp. dritten Geleises ist die Lieferung und Aufstellung neuer eiserner Brückenconstructionen für die offenen Objecte des:

a) zweiten Geleises in der Strecke: „Čerčan—Říčan" der Linie: „Gmünd—Prag";
b) zweiten Geleises in der Strecke: „Königshof—Zditz";
c) dritten Geleises in der Strecke: „Beraun—Königshof" der Linie: „Prag—Pilsen";

weiters einer eisernen Strassenbrücke I. Classe für die Ueberfahrt in der Haltestelle: „Senohrab";

der eisernen Gehstege über die Bahn in der Station: „Strančitz" und den Haltestellen: „Senohrab" und „Mnichowitz";

der complet angearbeiteten Eisenbestandtheile für die Objecte mit Betoneisentragwerken

im Offertwege zu vergeben.

Die Vergebung erfolgt gegen Einheitspreise per 100 kg, welche bezüglich der Brückenarten und Materialsorten getrennt zu offeriren sind.

In der Vergebung ist auch die Ausführung und Lieferung von Projectsplänen und Gewichtsberechnungen jener Eisenconstructionen inbegriffen, welche nicht nach Normalplänen zur Ausführung gelangen. Die Preise für diese Leistungen sind ebenfalls zu offeriren, und zwar in Percenten des Verdienstbetrages der zugehörigen Brückenconstruction.

Der Offertsteher ist verpflichtet binnen acht Tagen nach definitiver Uebertragung der Arbeiten bei der Cassa der k. k. Staatsbahn-Direction Prag eine Caution in der Höhe von 10 pCt. der Verdienstsnmme zu erlegen.

Die Vollendungstermine sind derart festgesetzt, dass mit der Montirung der Brückenconstructionen an Ort und Stelle am 1. September 1903 begonnen werden kann und dass die complete Fertigstellung am 20. November 1903 erfolgt.

Die für die Anbotstellung auf Lieferung und Aufstellung dieser eisernen Brücken erforderlichen Bedingnisse, die Offertformulare, die bezüglichen Normalpläne und alle sonstigen Behelfe sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag, Hybernergasse Nr. 1564/II, an Wochentagen von 8 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags einzusehen und von den Offerenten zu fertigen.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert auf Lieferung und Aufstellung neuer eiserner Brücken"** versehen, bei dem Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Prag **spätestens bis 31. Jänner 1903, 12 Uhr Mittags,** zu überreichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tagen um 2 Uhr Nachmittags statt. Den Offerenten steht es frei, dieser commissionellen Eröffnung beizuwohnen.

Prag, im December 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung des Artikels „Holz" der Pos. II—18 und H—19 der Güterclassification mit 1. Jänner 1903.

Infolge der laut Nachtrages I zum allgemeinen Tarif-Theile I mit 1. Jänner 1903 eintretenden Aenderungen in der Bezeichnung des Artikels „Holz" der Pos. H—18 und H—19 der Güterclassification ergibt sich die Nothwendigkeit, die folgenden Abänderungen auch im Localgütertarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Juli 1902 vorzunehmen:

Localbahn	Seite des Tarifheftes 3	Anhangspost Nr.	abzuändern von	abzuändern auf
Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz . .	517	2	H—18, 1	H—18 a)
Kolin-Čerčan	525	5	H—18, 1	H—18 a)
		6	H—19, 1, 2, 3, 5, 7	H—19, a), b), c), e) und g)
Arnoldstein-Hermagor	592	10	H—18, 1	H—18 a)
Budweis-Salnau	594	1	H—18, 1	H—18 a)
	595	8	H—18, 1	H—18 a)
	595	9	H—18, 3	H—18 c)
Hannsdorf-Ziegenhals	625	20	H—18, 1	H—18 a)
Linz-Urfahr und Mühlkreisbahn	641	3	H—18, 3	H—18 c)
		4	H—18, 1	H—18 a)
		4	H—19, 1, 4, 5, 7	H—19, a), d), e) und g)
Nakři-Netolitz—Netolitz Stadt	662	4	H—18, 1	H—18 a)
Plan-Tachau	664	4	H—19, 1	H—19 a)
			H—19, 7	H—19 g)
Vöcklabruck-Kammer	667	4	H—18, 3a) und b)	H—18 c) 1 und 2
Zwittau-Polička-Skutsch	729	5	H—18, 1	H—18 a)

Wien, am 23. December 1902. [19]

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 gelangt zu dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhange zu den Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarifen, Theil II, Hefte 1 und 2, ein Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält:

Ergänzungen und Berichtigungen.

Dieser Nachtrag ist bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der betheiligten Stationen zum Preise von 50 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 31. December 1902. [20]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit Ungarn.

Verlängerung der Giltigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 21 für Rohbenzin etc.

Die auf Seite 148 des Tarifes, Theil II, Heft 6, für den obbezeichneten Eisenbahnverband angeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 21, für die Beförderung von Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha), bleiben bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903, in Kraft.

Wien, am 31. December 1902. [21]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Italienischer Personen- und Gepäcksverkehr über die Gotthardbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 gelangt ein neuer Tarif für den obgenannten Verkehr zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1894 sammt Nachtrag aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen Verwaltungen zum Preise von K 5·20 per Stück erhältlich.

Wien, am 20. December 1902. [22]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Lenzing.

Am 1. Jänner 1903 wird die zwischen den Haltestellen Pichlwang und Siebenmühlen in km 4·0 der Localbahn Vöcklabruck-Kammer gelegene Haltestelle Lenzing für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet im Zuge statt, die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege.

Linz, im December 1902. [23]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

31. December. Auf der Localbahn Rohrbach i. M.-Gr. Seelowitz wurde mit dem Zuge Nr. 3183 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen:

28. December. In der Strecke Lemberg—Bełzec wurde der Gesammtverkehr wieder eröffnet.

4. Jänner. In der Theilstrecke Teresin—Borsczów der Linie Teresin—Iwanie puste wurde mit dem Zuge Nr. 3854 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutschland. (Frachtberechnung für die infolge des Frostwetters von den Binnenwasserstrassen auf die Eisenbahnen übergehenden Güter.) In Bezug hierauf hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 6. December 1902 ein Rundschreiben folgenden Inhaltes an die nachgeordneten königlichen Eisenbahn-Directionen erlassen:

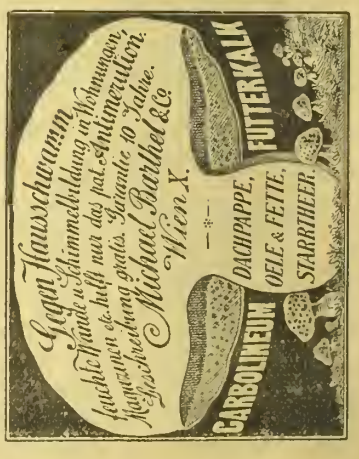
„Der plötzlich eingetretene starke Frost hat auf den natürlichen und künstlichen Binnenwasserstrassen eine Behinderung des Weitertransportes grosser Gütermengen herbeigeführt. Soweit diese der Eisenbahn zur Erreichung ihres Bestimmungsortes zugeführt werden, kommen für die Eisenbahnbeförderung auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen widerruflich im Wege der Frachterstattung diejenigen Frachtsätze (seien dies regelmässig gebildete oder Ausnahmefrachtsätze) zur Anwendung, welche zwischen der ursprünglichen Versandtstation und der eigentlichen Bestimmungsstation bestehen, sofern diese sich niedriger stellen als die tarifmässigen Frachtsätze von der Umschlags- zur Bestimmungsstation. Diese Frachtberechnung findet auch bei denjenigen Gütern statt, die von einer Eisenbahnstation nach einem Wasserumschlagsplatz befördert sind, hier zur unmittelbaren Weiterbeförderung zur Wasserstrasse verladen wurden oder verladen werden sollten und demnächst auf preussischen Staatsbahnlinien nach der eigentlichen Bestimmungsstation Beförderung finden. Es obliegt den Versendern, der Eisenbahnverwaltung den erforderlichen Nachweis zu erbringen."

Von dieser Massregel sind seitens des Herrn Ministers gleichzeitig die Bundesregierungen mit Staatsbahnsitz mit dem Anheimstellen in Kenntniss gesetzt worden, sich diesem Vorgehen anzuschliessen. Die Eisenbahncommissäre sollen die Directionen der Privatbahnen ersuchen, im gleichen Sinne vorzugehen.

Es ist beabsichtigt, von den Transportinteressenten diejenigen Schädigungen abzuwenden, welchen sie sonst durch die höhere Gewalt des plötzlich und unerwartet eingetretenen Frostes erleiden würden, und denen sie entgangen sein würden, wenn sie die Güter auf der ursprünglichen Versandtstation mit der Eisenbahn nach der eigentlichen Bestimmungsstation verfrachtet hätten. Beispielsweise sollen für Baumwolltransporte, die auf der Wasserstrasse von Hamburg nach Schlesien oder Sachsen (falls dies beitritt) laufen sollten, in Lauenburg aber der Eisenbahn zur Beförderung übergeben werden, die directen Ausnahmefrachtsätze von Hamburg nach Schlesien u. s. w. zur Berechnung kommen (nicht etwa die Einheitssätze des Hamburger Ausnahmstarifes auf Lauenburg übertragen werden). Ebenso sollen die directen Frachtsätze von Kattowitz nach Stettin oder Berlin im Reclamationswege Anwendung finden, wenn sie billiger sind als die Frachtsätze Kattowitz-Cosel zuzüglich der Frachtsätze der neuen Aufgabestation (z. B. Brieg) nach Stettin oder Berlin. Auch sollen beispielsweise für den Fall des Beitrittes von Bayern die directen Kohlentarife von Dortmund nach Würzburg Anwendung finden, wenn sie billiger sind als die Bahnfrachtsätze von Dortmund nach Ruhrort zuzüglich der Frachtsätze z. B. Coblenz-Würzburg. Es ist Sache der Fachinteressenten, den Nachweis glaubhaft zu führen, dass der neu aufgegebene Transport von der ursprünglichen (Wasser- oder Eisenbahn-) Versandtstation stammt. Die königliche Eisenbahn-Direction in Essen wird die ausländischen betheiligten Verwaltungen auffordern, sich diesem Verfahren anzuschliessen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Coursbuch für die Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österr. Eisenbahnen.

Dasselbe erscheint im **Mai** und **October** jeden Jahres und ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein ässerst willkommenes Nachschlagebuch für den Gebrauch der Viehverfrächter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenbahnorgane.
Zu beziehen durch die
Administration
Otto Maass' Söhne, Wien
I. Wallfischgasse 10
zum Preise von K 1·— und bei Postbezug zum Preise von K 1·20 per Ausgabe.



K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau beabsichtigt, die Lieferung nachbenannter Arbeitsmaschinen und Werkstätteneinrichtungen im Offertwege zu vergeben, und zwar:

1 Stück Locomotivräderdrehbank,
1 „ Wagenräderdrehbank,
1 „ horizontal Bohr- und Fräsmaschine,
1 „ Bohrmaschine,
1 „ Hobelmaschine.
1 „ Federnprobirmaschine,
1 „ Blechkantenfräsmaschine,
1 „ Pendelkreissäge,
2 „ Holzhobel- und Abrichtmaschinen,
1 „ Vielstempellochmaschine für Handbetrieb,
1 „ Achselstummel-Regulirdrehbank,
1 „ Werkzeugschleifmaschine,
1 „ Spiralbohrerschleifmaschine,
2 „ Schleifsteintröge,
2 „ Schmiedefeuer,
1 „ Lufthammer,
1 „ Circularsäge.

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der mit den genauen Beschreibungen versehenen Offertformularien, welche verwendet werden müssen, zu erfolgen.

Diese Behelfe können bei der Fachabtheilung für Zugförderungs- und Werkstättendienst der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau, Administrationsgebäude, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Offertpreise sind franco einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. österr. Staatsbahnlinien erfolgen kann, inclusive aller Nebenspesen zu erstellen.

Der Offerent hat mit seinem Anbote zwölf Wochen im Worte zu bleiben und steht es frei, auch nur auf einzelne der ausgeschriebenen Gegenstände zu offeriren.

Die vorschriftsmässig gestempelten, mit den Zeichnungen der offerirten Gegenstände belegten Offerte sind mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung von Werkstätteneinrichtungen“** versehen, bis längstens **3. Februar 1903, 12 Uhr Mittags,** und zwar im **Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau** einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der commissionellen Offerteröffnung persönlich oder durch einen Bevollmächtigten beizuwohnen.

Die commissionelle Eröffnung der Offerte findet bei der k. k. Staatsbahn-Direction Krakau am 4. Februar 1903, um 10 Uhr Vormittags, statt.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung trotz der Ueberreichung eines Offertes zu keinerlei Bestellung verpflichtet werden kann.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 29. December 1902.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Billets

aller Systeme, bedruckt in allen Sprachen der Welt, exacte . . . . . Numerirung; Wiegebillets, Formulare aller Art, Fahrkartenschränke, Controlzangen, ... Datumpressen offerirt billigst und steht mit Kostenanschlägen jederzeit gern gratis zu Diensten . . . . . die . . . . . .

Specialdruckerei der

Papierfabrik Ullmann & Comp.,

Altcarbe a. Ostbahn 709

Lieferantin hoher Staatsbehörden des In- und Auslandes.

717 **Centrale:** Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- nnd Kupferwerke Actien-Gesellschaft.

Fabriken in Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:

Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.

Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.

Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.

Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.

Telegraphen- und **Telephondrähte**

Maschinen-Drahtgeflechte.

Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:

Förder-, Brems- und Seilbahnseile.

Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.

SCHIFFSSEILE.

Tragseile für Lufthahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.

Specialität:

Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:

Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.

Trolley-Draht.

Installations-Leitungen aller Art.

Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.

Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.

Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch nnd verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
198	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	a) Wein in Fässern, b) leere, gebrauchte Weinfässer und 8 Hektoliter Gehalt	Klosterneuburg-Weidling	Bednarów	Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Frachtzahlung bei dem unter a) angeführten Artikel für Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief und bei dem unter b) angeführten Artikel für beliebige Quantitäten	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Tarif (Theil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900, bezw. Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a) 523	b) 336	Im Kartirungswege			
					Bolechów					484	319			
					Borysław					491	308			
					Brody					531	328			
					Buczacz					549	364			
					Bukaczowce					511	328			
					Bursztyn-Demianów					517	330			
					Chodorów					491	319			
					Czernowitz					554	375			
					Czortków					573	375			
					Dolina					491	325			
					Drohobycz					484	305			
					Halicz					523	333			
					Hnsiatyn					603	389			
					Jaroslau					419	266			
					Kałusz					511	333			
					Kolomea					496	356			
					Krakau					273	202			
					Łańcut					401	255			
					Lemberg					493	302			
					Lemberg-Podzamcze					493	302			
					Mikołajów-Drohowyże					484	314			
					Monasterzyska					537	358			
					Mościska					461	283			
					Nadwórna					476	353			
					Niżniów					517	350			
					Przemyśl					443	274			
					Radantz					614	409			
					Rzeszów					389	249			
					Sambor					478	294			
					Sereth					596	405			
					Stanislau					503	342			
					Stryj					464	314			
					Suczawa					626	411			
					Tarnopol					552	342			
					Tłumacz-Pałahicze					510	347			
					Tyśmienica					503	344			
					Zaleszczyki					574	414			
					Zborów					533	330			
					Złoczów					523	322			
					Żuczka					547	375			
				oder in umgekehrter Richtung										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
199	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten *)	Czernotin-Keltsch	Odrau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	40	33	7	Im Kartirungswege		*) Die Beförderung von gebranntem Kalk von Czernotin-Keltsch nach Jogsdorf, Tschirm und Schwansdorf findet nur über besondere seitens der Absender oder Empfänger vorher bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt. Für Sendungen nach Schwansdorf ist diese Bewilligung nur erforderlich, wenn der Kalk nicht zu Düngzwecken bestimmt ist	
					Jogsdorf				44	36	8			
					Gross-Glockersdorf				48	39	9			
					Wigstadtl				53	42	11			
					Tschirm				55	45	10			
					Schwansdorf				58	48	10			
					Bautsch				63	53	10			
					Fulnek				39	32	7			
					Zdounek				49	40	9			
					Zborowitz				53	43	10			
					Zistersdorf				76	67	9			
					Pohrlitz				71	62	9			
					Tobitschau				47	38	9			
					Sudoměřitz-Petrau				58	50	8			
					Strassnitz				62	53	9			
200	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actiengesellschaft	Güter des Specialtarifes 1	Holics transito (für Sendungen von Stomfa, Zohor, Detrekö-Csütörtök, Nagy-Lévárd und Szekelyfalu-Bar-Szentgyörgyi)	Holics transito (für Sendungen von Devénitz, Malaczka und Egbell) bezw. vice versa	Bisenz-Plesk K.F.N.B. vla Gödling	Anfrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1903	Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 und directer Tarif zwischen der Localbahnstation Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Station Holics der Holics-Gödinger Localeisenbahn-Actiengesellschaft vom 1. October 1898	Bestehen keine directen Frachtsätze	33 Heller	32 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
201	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Rollgerste, geschälte Erbsen und geschälte Hirse	Gaya St.E.G.	**Stationen d. Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.**	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Nachweistung des Bezuges eines Quantums von Weizen, Korn, Hirse und Erbsen, welches mindestens 30 Percent des zur Versendung gebrachten Quantums der begünstigten Artikel entspricht	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarife, bezw. Tarif, Theil III, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	H e l l e r			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate über die zur Versendung gebrachten begünstigten Artikel, sowie der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe über den mittelst Eisenbahn in der Station Gaya erfolgten Bezug von Weizen, Korn, Hirse und Erbsen. Diese Frachtdocumente sind spätestens Ende März 1904 bei der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einzureichen, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt.	
					Adlerkosteletz				158·2	111	47·2			
					Alt-Bunzlau				195·4	155	40·4			
					Alt-Paka				212·6	158	54·6			
					Arnau				213·6	165	48·6			
					Böhm.-Skalitz				175·4	130	45·4			
					Caslau				184·4	127	57·4			
					Častolowitz				155·4	112	43·4			
					Čelakowitz				178·6	154	24·6			
					Chlumetz				178·6	129	49·6			
					Chotebor				177·4	112	65·4			
					Chrast				173·0	123	50·0			
					Chrudim				163·4	119	44·4			
					Chwala-Potschernitz				178·6	159	19·6			
					Deutschbrod				168·6	106	62·6			
					Dobřenitz-Syrowatka				178·6	123	55·6			
					Dobrowitz				197·4	153	44·4			
					Eisenbrod				212·6	158	54·6			
					Friedland i. B.				262·0	202	60·0			
					Gabel				133·4	111	22·4			
					Geiersberg				133·4	104	29·4			
					Gole-Jenikau				184·4	123	61·4			
					Gross-Wosek				178·6	138	40·6			
					Hlinsko				187·4	121	66·4			
					Hohenelbe				222·6	174	48·6			
					Jičin				217·0	166	51·0			
					Josefstadt-Jaroměř				175·4	125	50·4			
					Jungbunzlau				200·6	154	46·6			
					Königgrätz				168·2	123	45·2			
					Königinhof				197·4	147	50·4			
					Kuttenberg (Stadtbahnhof)				192·4	139	53·4			
					Leitmeritz				223·0	178	45·0			
					Lieban				213·0	161	52·0			
					Liebenau				224·6	174	50·6			
					Liebenthal				133·4	101	32·4			
					Liebstadtl				212·6	158	54·6			
					Lissa				178·6	151	27·6			
					Melnik				214·6	165	49·6			
					Mittelwalde				169·4	118	51·4			
					Mstětitz				178·6	157	21·6			
					Neubydžow				195·4	140	55·4			
					Neu-Paka				222·6	164	58·6			
					Opatowitz				168·2	123	45·2			
					Parschnitz				196·2	145	51·2			
					Poděbrad				178·6	142	36·6			
					Polepp				223·0	175	48·0			
					Polna-Stecken				159·0	104	55·0			
					Pottenstein				158·2	111	47·2			
					Raspenau				260·0	200	60·0			
					Reichenau bei Gablonz				238·6	174	64·6			
					Reichenberg				238·6	174	64·6			
					Roth-Kosteletz				177·0	136	41·0			
					Schreckenstein				223·0	188	35·0			
					Schwadowitz-Eipel				183·4	140	43·4			
					Sedletz-Kuttenberg				184·4	131	53·4			
					Senftenberg				147·8	110	37·8			
					Skutsch				187·4	128	59·4			
					Smidar				200·2	145	55·2			
					Smiřitz				175·4	124	51·4			
					Starkenbach-Martinitz				219·6	171	48·6			
					Swětla				176·4	118	58·4			
					Tannwald-Schumburg				238·6	178	60·6			
					Trautenau				200·2	149	51·2			
					Turnau				212·6	159	53·6			
					Wegstädtl				223·0	170	53·0			
					Weigsdorf				264·0	202	62·0			
					Wichstadtl-Lichtenau				162·2	113	49·2			
					Wlkawa				197·4	150	47·4			
					Wysočan				178·6	161	17·6			
					Zdiretz-Kreuzberg				183·2	116	67·2			
					Ziželitz				178·6	131	47·6			
					Stationen d. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz										
					Humpoletz				—	136	—			
					Stationen d. Localbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal										
					Bad Schlag				—	199	—			
					Gablonz a. d. N.				—	191	—			
					Maffersdorf				—	188	—			
					Maffersdorf Fabrik				—	186	—			
					Morchenstern				—	194	—			
					Unter-Morchenstern				—	189	—			
					Stationen d. Localbahn Reichenau a. K.-Sollnitz										
					Reichenau a. Kn.				—	128	—			
					Sollnitz				—	136	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
202	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Schwadorf (St.E.G.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband, Verkehr mit Oesterreich, Tarif, Theil II, Heft 2	Pfennig 382	373	9	Im Kartirungswege		
				Brake (Oldbg.), Bremerhaven (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen) Nordenham Nordenham (Fischereihafen)					402	393	9			
				Hamburg B. Harburg H. Harburg U.E. Wilhelmsburg					382	373	9			
				Altona Hamburg-Sternschanze Lübeck Stettin					382 382 378 302	373 373 369 293	9 9 9 9			
				Grabow a. O. Vulkan-Bredow Züllchow					306	297	9			
				Pommerensdorf Warnemünde					303 338	294 329	9 9			
				oder umgekehrt										
203	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Siehe nachstehende Tabelle			Aufrechthaltung der für die betreffenden Güter, bezw. Classen und Specialtarife bestehenden, allgemein giltigen Tarifbestimmungen. **Ausschliessliche Instradirung via Stadlau—Marchegg—Gänserndorf**	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach oder von	Von oder nach Wien (Staatsbahnhof) Transportgebühren per 100 kg für											
	Eilgüter			Sperrige Güter	Normalclasse		Wagenladungsclasse					
										Specialtarif		
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte		I	II	A	B	C	1	2	3
	in Hellern											
Krakau	1344	507	507	757	507	388	262	195	128	192	128	109

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nnmmer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

204

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft												
betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen												
Schnittholz	Zucker der Pos. Z—8a der Güterclassification im Tarif, Theil I									Robzucker			
Bosna-Brod transit	Jiřitz									Prag B.N B.			
Oderberg transit	Korneuburg-Donauumschlag	Nussdorf	Wien (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Wien (Oe.N.W.B.)	Wien II (K.F.J.B.)	Prag (B.N.B.)				Jiřitz			
Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut: Frachtzahlung a) für Mengen unter 5000 kg, b) für mindestens 5.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. c) für mindestens 10.000 kg } Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die in Rubrik 10 unter c) angeführten Frachtsätze gelten nur für solche Etablissements, welche mit der Station Jiřitz in directer Schienenverbindung stehen. Bei Anwendung der Frachtsätze sub c) obliegt das Auf- und Abladen den Parteien.									Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Der in Rubrik 10 bezeichnete Frachtsatz gilt nur für solche Etablissements, welche mit der Station Jiřitz in directer Schienenverbindung stehen. Das Abladen obliegt dem Empfänger.								
bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903												
Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2	Localtarife						Tarif, Theil II, Heft 1. des Oesterr. Eisenbahnverbandes						
218 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze						Verschieden			51 Heller			
202 Heller	—	—	—	—	—		a) 44 b) 44 c) 38			34 Heller			
16 Heller										17 Heller			
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege												

205

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft													
betheiligten Verwaltungen													
Schnittholz													
Bosna-Brod transit													
Oderberg transit													
Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen													
bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903													
Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2													
218 Heller													
202 Heller	—	—	—	—	—								
16 Heller													
Im Kartirungswege													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
206	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Gerbestoffe des Ausnahmetarifes Nr. 13 b des Tarifes, Theil II, Heft 2, des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverbandes (Verkehr mit Oesterreich)	Bremen (Hauptbahnhof) Bremen (Freibezirk) Altona Hamburg B. Hamburg Sternschanze Harburg H. Harburg U.E. Wilhelmsburg Stettin anderen deutschen Hafenstationen oder vice versa	Rostok St.E.G.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft 2, des Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverbandes (Verkehr mit Oesterreich), giltig vom 1. Mai 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfennig 251 251 171 *)		Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze für die anderen im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen deutschen Hafenstationen werden auf Grund der auf Seite 16 dieses Tarifes für den Ausnahmetarif Nr. 13 b aufgeführten Zuschlags- bezw. Abzugsbeträge gebildet
207	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Artikel des Specialtarifes III	Tannwald-Schumburg oder vice versa	Ichtershausen	Einhaltung der für Artikel des Specialtarifes III giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1903	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	120 Pfennig		Im Kartirungswege		
208	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Artikel des Specialtarifes III	Annathal-Rothau oder vice versa	Unterwellenborn	Einhaltung der für den Specialtarif III giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1903	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	49 Pfennig		Im Kartirungswege		
209	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	**Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.** Die Giltigkeit des im Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 enthaltenen Ausnahmetarifes 39 B (Düngemittel etc.) wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903 verlängert											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
210	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf), ferner Floridsdorf und Stadlau oder vice versa	a) Bosna-Brod, Brod, Brčka; b) Čapljina, Cavtat (Ragusa vecchia), Gravosa, Igalo, Metković, Mostár, Trebinje und Zelenika	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000, resp. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband Tarif-Theil II, Heft 1	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	Verschieden	ad a) 24 Heller ad b) 30 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Original-Aufnahmsscheine (Aufgabs-Recepisse), bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende Mai 1903 einzureichen sind	

Der sub b) angeführte Nachlass wird auch für jene Sendungen angewendet, welche nach Bosna-Brod in Sammelladungen von 5000 kg, resp. 10.000 kg anlangen und als Theilsendungen im Stückgutverkehre nach Capljina, Cavtat (Ragusa vecchia), Gravosa, Igaló, Metković, Mostar, Trebinje und Zelenika weitergesendet werden.

Die Liquidirung dieser Refactie erfolgt in diesem Falle auf Grund der bis Bosna-Brod lautenden Original-Aufnahmsscheine (Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate) und Original-Frachtbriefe, sowie der die Weitersendung documentirenden Aufnahmsscheine. Auf letzteren sind jene Daten, unter welchen die Sendungen im Sammelverkehre nach der Station Bosna-Brod anlangten, ersichtlich zu machen und wegen Richtigkeit seitens der Station Bosna-Brod zu bestätigen.

Diese Frachtbegünstigung findet auf Transporte von **gedörrtem Obst und Pflaumenmus keine Anwendung.** Für Sendungen, bezüglich welcher ermässigte Kartirungssätze oder Ausnahmetarife oder noch weitergehende Begünstigungen Anwendung finden, wird diese Refactie nicht liquidirt. In solchen Fällen, in welchen bei Anwendung von Ausnahmetarifen, bezw. Kartirungs-Frachtsätzen, oder bei Abfertigung der Sendungen von Bahn zu Bahn sich höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der officiellen Frachtsätze unter Berücksichtigung dieses Nachlasses resultiren, wird die sich eventuell ergebende Differenz liquidirt. In solchen Fällen sind nebst den Original-Aufnahmsscheinen, resp. Frachtbrief-Duplicaten, auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

211	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	a) Papier der Pos. P—1 a b) Pappe (Pappendeckel) der Pos. P—3 a } der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Nenbruck	Zenica	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief	Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2	Es bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 728 Heller ad b) 588 Heller	ad a) 744 Heller ad b) 744 Heller	ad a) 894 Heller ad b) 894 Heller	Im Kartirungswege	

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2 / 3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
212	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft												
	betheiligten Verwaltungen												
		Feuerfeste Mörtel, feuerfeste Ziegel	Chamotteziegel	Chamottesteine	Chamottemehl, Chamottemörtel								
		Ober-Bris											
		Bosna-Brod											
		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger			bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen							
		vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903											
		Localtarife der betheiligten Verwaltungen											
		233 Heller	277 Heller	277 Heller	278 Heller								
		Im Kartirungswege											

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2 / 3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
213	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft												
	betheiligten Verwaltungen												
		Zündhölzchen											
			Maria Rast	Graz S.B.	Görz	Linz							
		a) Bosna-Brod transit b) Doberlin transit											
		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Aufgabe in beliebigen Mengen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach einer über Bosna-Brod, bezw. Doberlin hinaus gelegenen Station der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen, bezw. der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin aufgegeben werden											
		vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903											
		Localtarife der betheiligten Eisenbahnen											
		Verschieden											
		Heller a)	483	524	582	824							
		Heller b)	310	351	409	651							
		Verschieden											
		Im Kartirungswege											

Fortlaufende Nummer	1	214	215
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2–3	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Aetznatron	Chlorkalk der Pos. C—14 der Güterclassification
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Jajce	Modran
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Bruck a/M. Frachtenbahnhof Floridsdorf K.F.N.B. Aichberg-Steyrermühle Gratwein Graz S.B. Görz Hallein Pilsen Graz Linz Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf	Bosna-Bród
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Versender, bezw. Empfänger. Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen | Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerrnf, längstens bis Ende Februar 1903 | vom 1. Jänner 1903 bis anf Wiederrnf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen; Oesterr.-Ungar.-Bosnische Verbandstarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	300 Heller 313 428 285 282 307 415 487 395 533 395	289 Heller | 242 Heller | 290 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	An Umladegebühr in Bosna-Brod werden 2 Heller per 100 kg berechnet	

Fortlaufende Nummer	216	217	218
1			
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
3 und im der Namen		betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
4 für Artikel	Kohlen, mineralische und Kokes	Chamotteziegel, feuerfeste Ziegel, Chamottesteine, Chamottemörtel, feuerfester Mörtel	Schwefelkies
5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bismarckschacht Segen-Gottes-grube Hans Heinrich Tiefbau Friedens-hoffnungsgrube unterer und oberer An-schluss Glückhilfgrube oberer An-schluss Juliusschacht Bahnschacht Koksanstalt Bahnschacht Charlottenbrunn Steingrund Cäsargrube Melchiorgrube Egmont- und Mayranschacht Gustav- und Abendröthe-grube Pellhammer Neue Heinrich-grube Conradsthal-, David- und Wigandgrube	a) Mähr.-Ostrau b) Schönbrunn	Visoko
5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	a) Gmünd und Gojan b) Prag-Hrahovka trans. für Sendungen nach Waidhofen a. d. Thaya	Bosna-Brod	Lanzendorf-Rannersdorf
6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufrechthaltung der Bestimmungen der citirten Tarife. Die Frachtbriefe müssen mit der Routenvorschrift: „Ueber Halbstadt-Chotzen-Prag-Hrabovka“ versehen sein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
7 und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1 Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903
Das Zugeständniss wird gemacht			
8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Niederschlesische Kohlentarife nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. September 1897 und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife
9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Es besteht kein directer Frachtsatz
10 per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	Verschieden	ad a) 208 Heller ad b) 207 Heller	189 Heller
11 per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	Heller per Tonne à 1000 kg: a) 318 428; b) 316 428		
12 Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege*)	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage hahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautender Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, consignirt, längstens bis Ende März 1904		
14 Besondere Bemerkungen	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Frachtsätze der citirten Tarife ermässigen, verringern sich die Nachlässe im gleichen Ausmasse. *) Die Nachlässe ad a) gelten von den directen Frachtsätzen des citirten Tarifes vom 1. September 1897, jene ad b) von den directen Frachtsätzen des citirten Tarifes vom 1. November 1897		Für die Umladung in Bosna-Brod wird die Umladegebühr von 2 h per 100 kg separat berechnet

Fortlaufende Nummer	219	220	221
1			
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
2			
3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Baumaterialien	Frachtgüter der Classe A	Coaks
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	sämmtlichen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Trantenau (Oe.N.W.B.)	Segen-Gottes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Butschowitz	Schönpriesen (St.E.G.)	Brixlegg
5			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zum Baue einer Realschule in Butschowitz bestimmt sein. Das Anf- nnd Ahladen ohliegt den Parteien	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Coaks bestehenden Tarifbestimmungen
6			
und giltig in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, sowie Anhang zu demselben	Localtarife	Localtarife, resp. directer Tarif vom 1. Jänner 1901
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz
9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	189 Heller	1516 Heller per Tonne à 1000 kg
10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	20 pCt. von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes, sowie des Anhanges zu demselben mit der Massgabe, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 Heller per 100 kg betragen muss		
11			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Vorlage der auf die Stadtgemeinde Butschowitz oder deren Bürgermeister als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, spätestens Ende October 1903		
13			
Besondere Bemerknngen			
14			

oder umgekehrt

via Wien-Donauquaibahnhof-Nussdorf-Wörgl

222

priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg					
1	2 3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
I.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Bozen-Meraner Bahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Localbahn Stramberg-Wernsdorf, Oesterr. Nordwestbahn, Standing-Stramberger Localbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Südbahn (österr. Linien), Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) und der im Betriebe dieser Verwaltungen stehenden Localbahnen in Oesterreich, mit Ausschluss der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr	Kleie der Pos. M—4, Oelkuchen und Oelkuchenmehle der Pos. O—6, lit. b, der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Im Localverkehre, sowie im Verkehre dieser Bahnen unter einander		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Gurkthalbahn, der Murthalbahn, der Pinzgauer Localbahn, der Ybbsthalbahn und der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, sowie rücksichtlich der Kleinbahn Lupków-Cisna bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen und der unter IV enthaltenen besonderen Bedingungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen, dann Tarife des Oesterreichischen, Nordwestböhmischen, Ost-Nordwestösterreichischen, Galizisch-Wiener und Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverbandes, des directen Güterverkehres zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn einerseits und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, ferner des Oesterr.-Adriatischen und Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverbandes, sowie des Niederösterreichischen, bezw. Niederösterreichisch-Böhmischen Gemeinschaftsverkehres	Verschieden	Die am 1. Jänner 1903 für vorstehende Artikel giltigen **normalen Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich fünfzehn Percent,** bezw. rücksichtlich der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Pinzgauer Localbahn und der Kleinbahn Lupków-Cisna die Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse A abzüglich fünfzehn Percent, der Gurkthalbahn, der Ybbsthalbahn und der Localbahn Neuhaus-Neubistritz die Frachtsätze der gewöhnlichen Wagenladungsclasse abzüglich fünfzehn Percent, der Murthalbahn die Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse abzüglich fünfzehn Percent und rücksichtlich der Localbahn Stramberg-Wernsdorf die um fünfzehn Percent gekürzten Frachtsätze des Ausnahmetarifes II *)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Siehe unter „IV. Allgemeine Bestimmungen"	Siehe unter „IV. Allgemeine Bestimmungen"

*) Siehe unter „IV. Allgemeine Bestimmungen"

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

223

priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

II.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifermässigung für Kleie der Pos. M—4, Oelkuchen und Oelkuchenmehle der Pos. O—6, lit. b, der Güterclassification des Tarifes, Theil I.

Vom 1. Jäuner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903 wird für die vorbezeichneten Artikel von **ungarischen** Stationen nach den angeführten **österreichischen** Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen nnd der nnter IV enthaltenen besonderen Bedingungen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den nachstehend bezeichneten Tarifen, bezw. Frachtsätzen **im Rückvergütungswege** bewilligt, nnd zwar:

A. Tarif-Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Juli 1900.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 35—43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 52—56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 60—64 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre von den snb a, Seite 68—87, enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 35—43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
5. Im Verkehre von den snb h, Seite 91—102, sowie den sub c, Seite 105—152, enthaltenen nngarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österreichischen Stationen: von den auf den Seiten 35—43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes, bezw. von den auf den Seiten 52—56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnitt-Frachtsatz für die Station Eger der k. k. österr. Staatshahnen (Seite 52) der Berechnung zugrunde gelegt wird.

B. Tarif-Theil II, Heft 5, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. December 1902.

1. Im Verkehre von den im Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach folgenden Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn, uud zwar:
   a) Lundenhurg—Hullein (excl.), Lundenbnrg—Oher-Gerspitz nnd Lnndenburg—Zellerndorf: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ah Marchegg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1; im Verkehre von den Stationen der Strecke Broczkó—Nágyszombat (incl.) [die Relation Kutti-Göding kommt nicht in Betracht] nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn der vorbezeichneten Strecken: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ah Lnndenhnrg giltigen, um 4 Heller gekürzten Frachtsätzen des Specialtarifes 1;
   b) Hullein—Teschen (excl.)—Bielitz (excl.) und Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein und Nezamislitz): von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ah Teschen giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   c) Preran—Oderberg (excl.)—Dzieditz (excl.), Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz, Prerau—Olmütz—Sternherg, sowie Schönbrunn—Troppau: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre von den im Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach folgenden Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz nnd Schwarzbach: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 für Oderherg—Olmütz giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie von den im Localtarife der priv. österr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ah Olmütz his zu deu in Frage kommenden drei Stationen giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   b) Im Verkehre mit den übrigen Stationen:
   von den im Localtarife dieser Eisenhahn am 1. Jänner 1903 ah Vlarapass, hezw. Sndoměritz-Landesgrenze transit giltigen, nm 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den im Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. österr. Staatshahnen:
   a) Im Verkehre mit Bransdorf, Jauernig, Klein-Mohrau: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 für Oderberg—Troppau giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie von den im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen, am 1. Jänner 1903 von Troppau nach Bransdorf, Jauernig und Klein-Mohrau giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   h) Im Verkehre mit Gross-Opatowitz, Mähr.-Trühan, Prossnitz L.B.: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 für Oderherg—Prossnitz giltigen, nm 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie von den im Localtarife der k. k. österr. Staatshahnen enthaltenen, am 1. Jänner 1903 von Prossnitz nach Gross-Opatowitz, Mähr.-Trühan und Prossnitz L.B. giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   c) Im Verkehre mit Horka, Namiest: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordhahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 für Oderberg—Olmütz giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie von den im Localtarife der k. k. österr. Staatshahnen enthaltenen, am 1. Jänner 1903 von Olmütz nach Horka und Namiest giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   d) Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 6 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 9 Heller per 100 kg;
   e) Im Verkehre mit Olmütz-Hodolein, Olmütz-Neugasse und Olmütz-Stadt werden die für den Verkehr mit Olmütz K.F.N.B. entfallenden Nachlässe, erhöht nm 1·2 Heller per 100 kg, berechnet;
   f) Im Verkehre mit den übrigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverhand enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ah Oderherg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung		Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
				von	nach					per 100 kg				
priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		betheiligten Verwaltungen												

C. Tarif-Theil II, Heft 5, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1900.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen: von den am 1. Jänner 1903 ab Wien (St.E.G.), Wien (K.F.N.B.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen Frachtsätzen des um 4 Heller per 100 kg gekürzten Special-Tarifes 1.

D. Tarif-Theil II, Heft 6, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1900.

1. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Lundenburg—Schönbrunn (excl.), Lundenburg—Ober-Gerspitz, Lundenburg—Zellerndorf, sowie Hullein—Friedland (excl.) sammt Abzweigungen: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Marchegg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   b) Schönbrunn—Oderberg (excl.)—Dzieditz (excl.), sammt Abzweigungen: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jäuner 1903 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   c) Friedland—Teschen (excl.)—Bielitz (excl.): von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Teschen giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:
   a) Im Verkehre mit Bransdorf: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 für Oderberg—Troppan giltigen, um 4 Heller gekürzten Frachtsätzen des Specialtarifes I, sowie von den im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen, am 1. Jänner 1903 von Troppan nach Bransdorf giltigen Frachtsätzen des Specialtarifes 1;
   b) Im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 6 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 9 Heller per 100 kg;
   c) Im Verkehre mit den übrigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband enthaltenen, ab 1. Jänner 1903 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: von den im Localtarife dieser Eisenbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Sudoměřitz—Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

E. Tarif-Theil II, Heft 1, des Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1897.

Im Verkehre

nach den in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol (excl. Südbahnstationen) und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen,

nach Stationen der Localbahn Mauthausen-Grein, der Localbahn Wels-Haiding-Aschach und Wels-Unterrohr, den in Salzburg gelegenen Stationen der Mnrthalbahn und der Pinzgauer Localbahn, und

nach allen sonstigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (mit Ausschluss der Localbahn Gleisdorf-Weiz, der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr), insoweit diese Bahnen im Bereiche des obigen Verbandes liegen, u. zw.:

hinsichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, enthaltenen Linien (excl. der Localbahn Gleisdorf-Weiz, der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr), sowie hinsichtlich des Durchlaufes auf den in den Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)bahnen fallenden Linien (excl. der Kleinbahn Łupków-Cisna):

von den daselbst am 1. Jänner 1903 in Geltung stehenden Frachtsätzen,

und zwar von der Uebergangsstation (Wien I K.E.B. Westbahnhof transit [Penzing-Hütteldorf-Hacking], Leobersdorf Sollenau, Ebenfurth-Landesgrenze, Leoben, Fehring-Landesgrenze, Innsbruck), über welche die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen einbrechen.

Für die Frachtberechnung auf den in Betracht kommenden, im Staatsbetriebe befindlichen schmalspurigen Privatbahnen bleiben die Bestimmungen jener Wagenladungsclasse massgebend, in welche die obgenannten Artikel bei Aufgabe von 5000 kg eingereiht sind.

k. k. österr. Staatsbahnen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				

224

priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

III.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

F. Tarif-Theil II, Heft 3.

Giltig vom 1. August 1899.

Tarifermässigung für Kleie der Pos. M—4, Oelkuchen und Oelkuchenmehle der Pos. O—6, lit. b, der Güterclassification des Tarifes, Theil I.

Vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903 werden von den im Tarife, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. August 1899, enthaltenen directen Frachtsätzen im Verkehre von ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen und der unter IV enthaltenen besonderen Bedingungen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege bewilligt, und zwar:

nach	Hainfeld	4	Heller
„	Hohenberg	5	„
„	Kernhof	6	„
„	Piesting	2	„
„	Schramhach	5	„
„	St. Egydi am Neuwalde	5	„
„	Freiland-Türnitz	5	„
„	Weissenbach-Nenhans	2	„
„	Wilhelmsbnrg	5	„
„	Waldegg	2	„

per 100 kg

IV.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die nnter I, II und III enthaltene Tarifermässigung für „Kleie“ findet nnter den nachsteheuden Bedingungen Anwendnng:
   a) Die Kleie darf nur von Landwirtheu zum Zwecke des Verfütterns im eigenen Wirthschaftshetriehe auf Grund eines gemäss des Punktes h von denselben vor Aufgahe der hetreffenden Transporte anszustellenden „Bestellscheines“ bezogen werden, welcher von einer der in den einzelnen Ländern hestehenden, in dem nachfolgenden Verzeichnisse angeführten landwirthschaftlichen Hauptcorporationen, dann von einer Bezirksgenossenschaft, einem Bezirksvereine oder von einer ähnlich organisirten landwirthschaftlichen Bezirkscorporation unter Beisetzung der Stampiglie der hetreffenden Corporation und der Unterschrift ihres Vorstandes hestätigt sein muss.
   h) Der im Pnnkte a erwähnte, von den Laudwirthen ausznstellende „Bestellschein“ hat nehen der deutlichen Angahe des Namens des Landwirthes, anch die ausdrückliche Verpflichtung zu enthalten, die Kieie an Nichtlandwirthe weder entgeltlich noch unentgeltiich abzutreten.
   Eine solche Ahtretnng wird hei Constatirung derselhen nach den im § 53 des Betriehsreglements niedergelegten Bestimmnngen behandelt.
   c) Jeder solche „Bestelischein“ muss von den unter Pnnkt a angeführten Corporationen, hezw. Vereinen dahin bestätigt sein, dass das angesprochene Quantnm Kleie dem wirklichen Bedarfe des bestellenden Grundhesitzers nach desseu Viehstaude angemessen ist.
   Das Formuiare für diese von den Grundhesitzern auszustellenden und von der hetreffeuden landwirthschaftlichen Corporation zn hestätigenden Bestellscheine ist am Schiusse ersichtlich.
   d) Die nnter Punkt a angeführten Corporationen und Vereine können für ihre die Landwirthschaft hetreihenden Mitglieder nach Massgahe des mit deren Besitzstande im Verhältnisse stehenden Bedarfes einen Cumniativ-Bestellschein ansstelien.
   Im Falle einer solchen Cumulativ-Bestellung haftet der hestellende Verein dafür, dass die hezogene Kleie seinerseits thatsächlich nur an jene Landwirthe abgegehen wird, für welche die Bestelinng erfolgte.
   Die im Punkte c enthaltene Haftnng dafür, dass kein Misshrauch getriehen werde, ohliegt dem einzelnen Landwirthe, welchem die Kleie von dem hestellenden Verein u. s. w. znm Verfüttern überantwortet wurde.
   e) Die Beihringung eines Bestellscheines ist in dem Falle nicht erforderiich, wenn eine der nnter Pnnkt a augeführten landwirthschaftlichen Corporationen als Anfgeher oder Empfänger erscheint.
2. Bei Oelkuchen und Oelkuchenmehlen wird von der Beihringung der Bestellscheine ahgesehen.
3. Die nm 15 pCt. per 100 kg ermässigten Frachtsätze werden stets auf ganze Heiler, nnd zwar hei directeu Sätzen rücksichtlich dieser, sonst hahnweise aufgerundet.
4. Die Liquidirnng der entfaliendeu Differenzheträge erfoigt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachthriefe. Diese Documente sind hei Inanspruchnahme der Frachthegünstignngen unter I nnd II hei den Verwaltungen der hetreffenden Bestimmungsstationen, bei Inanspruchnahme der Frachthegünstignng unter III bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien spätestens his Ende Juni 1904 einzureichen.
5. Insofern rücksichtlich einzelner Relatiouen weitergehende Frachtermässigungen gewährt werden, findet eine Rückvergütung der Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen iunerhalb der Grenzeu der puhlicirten Frachthegünstigungen liegen, werden die Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässignngen gelten auch die in den etwa hestehenden Anhängen zu den vorstehend hezeichneten Tarifen vorgesehenen Frachtsätze nnd sonstigen Begünstigungen. Ehenso wird im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütnng hereits geleistet wurde, nur der eventnelle Mehrhetrag liquidirt.
6. Die Refacticermittlung wird stets auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe vorgenommen. Sofern von ungarischen Versandtstationen nach österreichischen Bestimmungsstationen directe Frachtsätze nicht hestehen, erfolgt die Refacticermittlung für derartige Sendungen auf Grund der Bestimmungen unter I ah den hetreffenden österreichischen Uehergangsstationen, nnd zwar: wenn directe Frachtsätze ah diesen Uebergangsstationen nach den in Frage kommenden Empfangsstationen hestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze, wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife.
7. Anf den hezüglichen Frachthriefen muss von den Bestimmungsstationen bestätigt erscheinen, dass die zu honificirenden Sendungen in diesen Stationen znm Bezuge gelangten und per Achse oder mittelst Schlepphahn vom Bahnhofe abgeführt wurden.

Verzeichnis

der landwirthschaftlichen Hauptcorporationen, welche zur Bestätigung der Bestellscheine und Cumulativ-Bestellscheine berufen sind.

Niederösterreich	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien und der Verband ländlicher Genossenschaften in Niederösterreich.
Oberösterreich	Der Landesculturrath für Oberösterreich in Linz.
Salzburg	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Salzburg.
Tirol	Die beiden Sectionen des Landesculturrathes für Tirol in Innsbruck und Trient, die Consumverbände der landwirthschaftlichen Bezirksgenossenschaften in Innsbruck und in Bozen. Die Vereinigung der landwirthschaftlichen Cassen und Genossenschaften für den italienischen Landestheil in Trient.
Vorarlberg	Der Vorarlbergsche Landwirthschaftsverein in Bregenz und der Verband der Vorarlbergschen Spar- und Darlehenscassenvereine in Schwarzach.
Steiermark	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Graz.
Kärnten	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Klagenfurt und der Verband der Kärntnerischen Spar- und Darlehenscassenvereine.
Krain	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Laibach und der Verband „Gospodarska zveza" in Laibach.
Triest, Görz und Gradiska, Istrien	Die k. k. Ackerbau-Gesellschaft in Triest und Görz und der Landesculturrath für die Markgrafschaft Istrien in Parenzo.
Dalmatien	Der k. k. Landesculturrath in Zara.
Böhmen	Der k. k. Landesculturrath für das Königreich Böhmen in Prag, der Centralverband der deutschen landwirthschaftlichen Genossenschaften Böhmens in Prag und der Centralverband der böhmischen landwirthschaftlichen Creditgenossenschaften Böhmens in Prag.
Mähren	Der Landesculturrath für die Markgrafschaft Mähren in Brünn, der Centralverband der deutschen landwirthschaftlichen Creditgenossenschaften Mährens und Schlesiens in Brünn, der Centralverband der böhmischen landwirthschaftlichen Creditgenossenschaften Mährens und Schlesiens in Brünn, ferner der Centralverband der böhmischen landwirthschaftlichen Genossenschaften Mährens in Brünn.
Schlesien	Die österr.-schlesische Land- und Forstwirthschafts-Gesellschaft in Troppau, der land- und forstwirthschaftliche Filialverein in Teschen, der land- und forstwirthschaftliche Verein für das Herzogthum Teschen in Teschen, der land- und forstwirthschaftliche Verein für das nordwestliche Schlesien in Weidenau, die Centralgenossenschaft für die böhmischen Landestheile Schlesiens in Troppau, der Verband der Spar- und Darlehensvereine in Schlesien in Bielitz und das landwirthschaftliche Subventionscomité für Schlesien in Troppau.
Galizien	Die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaften in Lemberg und Krakau. Der Centralverband der landwirthschaftlichen Ganvereine in Lemberg.
Bukowina	Der k. k. Landesculturrath für das Herzogthum Bukowina in Czernowitz. Der Landesculturverein für das Herzogthum Bukowina in Czernowitz.

Bestellschein.

Vor- und Zuname des Bestellers . . . . . in (Wohnort) . . . . . Besitzer / Pächter des Gutes . . . . . (nähere Bezeichnung des Grundbesitzes) . . . . . bestelle hiemit bei (Firma) . . . . . in . . . . . (Menge) . . . . . Kilogramm Kleie und verpflichte mich, die Kleie an Nichtlandwirthe, insbesondere an Händler, Müller, Agenten, Spediteure u. s. w. weder entgeltlich noch unentgeltlich abzutreten.

Ort der Ansstellung und Datum:

. . . . . Unterschrift:

Die gefertigte landwirthschaftliche Corporation bestätigt hiemit, dass das obige Quantum Kleie dem wirklichen Bedarfe des bestellenden Grundbesitzers nach dessen Viehstande angemessen ist.

Ort der Ansstellung und Datum:

. . . . . Name der Corporation:
Unterschrift:

(L. S.)

Cumulativ-Bestellschein.

(Name des bestellenden landwirthschaftlichen Vereines u. s. w.) . . . . . in (Sitz desselben) . . . . . bestellt hiemit bei (Firma) . . . . . in . . . . . (Menge) . . . . . Kilogramm Kleie für nachstehende Mitglieder:

Vor- und Zuname: . . . . . Ort (Bezirk): . . . . . Kilogramm . . . . . .
„ „ „ . . . . . „ „ . . . . . „ . . . . . .
„ „ „ . . . . . „ „ . . . . . „ . . . . . .
„ „ „ . . . . . „ „ . . . . . „ . . . . . .
„ „ „ . . . . . „ „ . . . . . „ . . . . . .

und verpflichtet sich, dieses Quantum Kleie beim seinerzeitigen Bezuge nur an die obgenannten Mitglieder, welche von ihm auch auf die Folgen eines eventuellen Missbrauches mit dieser Kleie aufmerksam gemacht werden, abzugeben.

Ort der Ansstellung und Datum:

. . . . . Name der Corporation:
Unterschrift:

(L. S.)

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
225	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Todtes Geflügel und Eier, sowie zusammengeladene Sendungen von Eiern und todtem Geflügel	den in der nachstehenden Tabelle angeführten Stationen		Die Sendungen sind mit direct nach Stationen des Zollauslandes lautenden Frachtbriefen in Mengen à 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hiefür aufzugeben	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarife der betheiligten Bahnen		Siehe nachstehende Tabelle		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1904 an die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu bewirken ist	

Von	Nach Eger trs. Pfennig	Eger trs. Centimes	Passau trs. Pfennig	Passau trs. Centimes	Simbach trs. Pfennig	Simbach trs. Centimes
	Frachtsätze für 100 kg					
Apahida	451	557	402	496	405	500
Arad	387	479	341	422	344	426
Bacs-Almás	363	448	317	391	320	395
Baja	375	464	326	403	329	407
Bajmok	363	448	317	391	320	395
Bánffy-Hunyad	425	525	376	464	379	468
Banócz	412	509	363	448	366	452
Brassó	533	658	484	597	487	601
Budapest-dunaparti	256	317	210	260	213	264
„ -Józsefváros	256	317	210	260	213	264
„ -Kelenföld	256	317	210	260	213	264
„ -közp. vásárcz.	256	317	210	260	213	264
„ -Lipótváros	256	317	210	260	213	264
„ -nyugot p. u.	256	317	210	260	213	264
Csncsa	416	514	367	453	370	457
Déva	448	554	399	493	402	497
Eszék	404	500	355	439	358	443
Fehértemplon	448	554	399	493	402	497
Felvincs	467	577	418	516	421	520
Gyulafehérvár	465	574	416	513	419	517
Héjasfalva	499	617	450	556	453	560
H.-M.-Vásárhely	371	459	325	402	328	406
India	408	504	362	447	365	451
Kecskemét	313	387	267	330	270	334
Kis-Körös	313	387	264	326	267	330
Kis-Ujszállas	335	415	286	354	289	358
Kis-Kun-Felegyháza	324	401	278	344	281	348
Kis-Kun-Halas	329	407	283	350	286	354
Kolozsvár	445	550	396	489	399	493
Lugos	432	534	386	477	389	481
Maros-Csapó	476	588	427	527	430	531
„ -Ludas	470	580	421	519	424	523
„ -Vásárhely	481	594	432	533	435	537
Medgyes	486	600	437	539	440	543
Mitrovicz	425	525	379	468	382	472
Mokrin	380	469	334	412	337	416
Módos	432	534	386	477	389	481
Munkács	428	529	379	468	382	472
Nagy-Engyed	470	580	421	519	424	523
Nagy-Károly	404	500	355	439	358	443
Nagy-Kikinda	384	474	338	417	341	421
Nagy-Körös	302	374	256	317	259	321
Nagy-Mihály	416	514	367	453	370	457
Nagy-Szalantha	384	474	338	417	341	421
Nagy-Szeben	497	614	448	553	451	557
Nagy-Szt. Miklós	384	474	338	417	341	421
Nagyvárad	384	474	335	413	338	417
Nyárádtö	478	591	429	530	432	534
Örményes	454	561	405	500	408	504
Orosháza	380	469	334	412	337	416
Orsova	472	584	423	523	426	527
Páncsova	486	601	440	544	443	548
Piski	451	557	402	496	405	500
Segesvár	497	614	448	553	451	557
Szabadka	352	435	306	378	309	382
Szátmár-Németi	416	514	367	453	370	457
Szászváros	454	561	405	500	408	504
Szeged	357	441	311	384	314	388
Szeged-Rókus	357	441	311	384	314	388
Székely-Kocsárd	465	574	416	513	419	517
Szt. Hubert	387	479	341	422	344	426
Tapio-Szele	292	361	246	304	249	308
Temesvár-Gyárváros	408	504	362	447	365	451
Temesvár-Józsefváros	408	504	362	447	365	451
Torda	462	571	413	510	416	514
Tövis	470	580	421	519	424	523
Ujvidék	396	489	347	428	350	432
Verbacz	375	464	329	407	332	411
Versecz	437	540	391	483	394	487
Zombor	375	464	326	403	329	407
Zsombolya	391	484	345	427	348	431

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
226	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art als Frachtgut	Csorna loco und transit	Ebenfurth-Mühle	**Bei Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von mindestens 11.000 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarife, bezw. Tarif für den Verkehr zwischen der Station Lajta-Újfalu einerseits und der Station Ebenfurth andererseits, bezw. die bestehenden Verbandtarife	Verschieden	50 Heller	Verschieden	Im Rückvergütungswege	(gegen Vorlage der auf die Partei als Adressatin lautenden Original-Frachtbriefe, welche spätestens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Betriebs-Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn in Oedenburg zu bewirken ist	Die Begünstigung fällt nur zu Lasten der ungarischen Strecken und hat für Sendungen, welche in Stationen der Linie Győr excl.—Bruck a. d. L. der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zur Aufgabe gelangen, keine Giltigkeit. Für die in Győr M.Á.V. zur Aufgabe gelangenden Sendungen ist ausser den bewilligten Frachtsätzen noch eine Manipulationsgebühr von 6 h für 100 kg zu Gunsten der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu entrichten
				Enese										
				Győr R.Oe.E.E. Station										
				Győr-Raabufer Güter-expedition										
				Győr M.Á.V. (R.Oe.E.E. transit)										
				Boldogasszony					77	61·9	15·1			
				Csapod					71	50·9	20·1			
				Kenyeri					82	66·9	15·1			
				Kis-Czell					93	56·9	36·1			
				Moson-Szt. András					77	56·9	20·1			
				Niczk					82	61·9	20·1			
				Pomogy					71	50·9	20·1			
				Répczelak					77	61·9	15·1			
				Répcze-Szemere					77	56·9	20·1			
				Sopron-Iván					71	56·9	14·1			
				Valla					71	56·9	14·1			
				Vönöczk					87	72·9	14·1			

Fortlaufende Nummer	227	228	229
1			
Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen		
für Artikel	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterclassification und Lebensmittel aller Art	Kohlen, mineralische	Ziegel, und zwar: a) Lehmziegel, ungebrannt, ferner Mauerziegel, Verblendziegel, Locbziegel, Pflasterziegel, sowie Pflasterplatten aus gewöhnlicbem Ziegelmateriale und Dachziegel, auch gedämpft oder getheert, sofern diese Artikel Erzeugnisse der Thonwaaren-Industrie und nicbt künstlich gefärbt, nicht engobirt und nicbt glasirt sind, jedoch mit Ausnabme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine; b) Schlackenziegel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Stationen der Dalmatiner Staatsbahnen	Nürscban	Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Knin	Wien-Donauqnaibahnhof	Stadlau / Floridsdorf
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Als Empfänger ist im Frachtbriefe das Pfarramt in Rievo zu bezeicbnen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	970 Heller per Tonne	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	50 Percent der normalen Frachtsätze unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller per 100 kg	940 Heller per Tonne	18 Heller / 14 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	30 Heller per Tonne	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Hercegovina oder in das Zoll-Ausland bestimmt und in Wien-Donauqnaibahnhof zum Umschlag auf das Schiff gelangen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
230	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art, deren Anf-, bezw. Abladung nicht tarifmässig durch die Partei auf eigene Kosten zu besorgen ist	der Station Wien-Lagerhaus 1. a) den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen westlich von Penzing und Nussdorf; b) den Stationen der in- und ausländischen Anschlussbahnen der k. k. österr. Staatsbahnen, transito der Linien der letzteren; 2. den Stationen der Oesterr. Nordwestbahn (excl. der sub 3 angeführten); 3. den Gemeinschaftsstationen Ansig, Bodenbach, Kolin, Nimburg, Pardubitz, Prag und Znaim; 4. den Stationen der Südbahn-Gesellschaft und vice versa		Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen das Lagerhaus der Stadt Wien als Absender, bezw. Empfänger erscheint und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen ad 1. a) müssen im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen, jene ad 1. b) im directen Verkehre mit in- und ausländischen Anschlussbahnen der k. k. österr. Staatsbahnen abgefertigt werden. Bei den Sendungen ad 2. und 3. müssen die im Verkehre mit Wien-Lagerhaus zur Anwendung gelangenden Tarife durch Anstoss der Gebühren für die k. k. Donaunferbahn an die ungekürzten Frachtsätze für den Locoverkehr ab dem in Betracht kommenden Wiener Bahnhofe gebildet sein; ad 4. endlich hat die Abfertigung der Sendungen zu den Frachtsätzen des Localtarifes der Südbahn-Gesellschaft unter der Voraussetzung zu erfolgen, dass bei denselben das Anf- oder Abladen in der Station Wien-Matzleinsdorf erspart bleibt	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Local- und directe Tarife	Verschieden	ad 1. a) Die Hälfte in den zur Anwendung gelangenden Localfrachtsätzen eingerechneten Manipulationsgebühren der k. k. österr. Staatsbahnen; b) 2 Heller per 100 kg; ad 2. die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Tarifen eingerechneten Manipulationsgebühren der Oesterr. Nordwestbahn; ad 3. die Hälfte der in den zur Anwendung gelangenden Tarifen eingerechneten Manipulationsgebühren; ad 4. 2 Heller per 100 kg		Im Rückvergütungswege	Die Durchführung erfolgt allmonatlich bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien gegen vom Lagerhause der Stadt Wien zu verfassende Consignationen	

Ausgeschlossen von obigen Begünstigungen sind

Im Allgemeinen: Reexpedirte Sendungen bei Rückführung auf die directen Tarife.

Im Speciellen: ad 1. a) und b) Sendungen im Localverkehre mit Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie im directen Verkehre mit den Anschlussbahnen, insoweit die Frachtsätze für Wien-Lagerhaus mit jenen für Wien II (K.F.J.B.) gleichgestellt sind.

ad 2. und 4. Sendungen in Relationen, in welchen die Tarife für Wien-Lagerhaus mit den für den Localverkehr mit dem betreffenden Wiener Bahnhofe bestehenden Frachtsätzen gleichgestellt sind.

ad 4. Sendungen, welche im directen Verkehre auf einem anderen Bahnhofe in Wien eintreffen oder von dort abrollen, sowie jene Transporte, welche durch Umkartirung auf einem anderen Wiener Bahnhofe weiterbefördert werden.

Da das Zugeständniss nur für in Wien-Lagerhaus auf- oder abgegebene Güter Giltigkeit hat, sind für jene Transporte, welche dortselbst reexpedirt werden, diejenigen Beträge, welche für dieselben eventuell bereits liquidirt wurden, vom Lagerhause der Stadt Wien restituiren.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
231	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Nüsse des Ansnahmetarifes Nr. 33 des in der 8. Ruhrik genannten Tarifes	Adrianopel Constantinopel Dedeagatsch Philippopel Tatar-Bazardschik Tirnova-Sémenli Yamboli Yeni Zaghra	den in den Schnitt-Tarif-Tabellen, Abtheilung A, bezeichneten Stationen des Ansnahmetarifes Nr. 33 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes und vice versa	Bei Aufgabe als Frachtgut von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Wageuladung und auf einen Frachtbrief, und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	Tarif für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, giltig vom 1. Mai 1900		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Zur Ermittlung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze aus der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung A, des Ausnahmetarifes Nr. 33 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes, an die hier angeführten Theilfrachtsätze der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung B, anzustossen

Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung B.

Von und nach	Bis zum Schnittpunkte a) 5000 kg	Bis zum Schnittpunkte b) 10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg Centimes in Gold	
Stationen der orientalischen Eisenbahnen:		
Adrianopel	484	131
Constantinopel	586	466
Dedagatsch	595	512
Philippopel	300	284
Tatar-Bazardschik	264	255
Tirnova-Sémenli	402	366
Yamboli	567	450
Yeni Zaghra	463	415

Fortlaufende Nummer	232	233	234
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Cement	betheiligten Verwaltungen	Cement der Pos. C--6
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Linz	Gaskoks, wenn von Gasanstalten versendet	Gartenau
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	Passau	München Isarthalbahnhof	Oberndorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife" unter A V c des Tarifes, Theil I, Abth. B der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen und Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 10. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	bis längstens Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 3 A (Ausnahmetarif Nr. 75) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	44 Heller	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	44 Heller
per 100 kg in Mark — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	29 Heller	1·04 (Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)) / 1·04 (Prag St.B.) / 1·04 (Smichow)	31·5 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15 Heller		12·5 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1	235	236	237
Die Publication erfolgt	2	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
nur im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Steine des Specialtarifes 3	A. Oele, Fette etc., des Ausnahmetarifes Nr. 29, B. Quebrachoholz-Extract	Calcium-Carbid
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wostromer	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Lanhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bosna-Brod
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Neubydžow	Érsekujvár	Bodenbach St.E.G. / Tetschen Oe.N.W.B. transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und giltig in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899	Oesterr.-ungar.-bosnischer Verband vom 1. Februar 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	13 Heller	B. 293*) A. 246*) B. 268*) A. 241*) B. 340 A. 293 Pfennig	364 Pfennig
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	11 Heller		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11	2 Heller		
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der auf das Gemeindeamt in Gross-Hlušic als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904		
Besondere Bemerkungen	14	Die Steine müssen zum Bau der Strasse von Gross-Hlušic nach Sekeřic bestimmt sein	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg	

Der obenstehende Frachtsatz findet nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach Deutschland lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Im Verkehre nach Stationen der Strecke Bodenbach/Tetschen – Dresden findet obiger Frachtsatz auch bei Umkartirung in Bodenbach Oe.N.W.B. Anwendung. Der Frachtsatz findet im Rückvergütungswege auch für solche mit directen nach Tetschen Oe.N.W.B. und Bodenbach St.E.G. trs. lautenden Frachtbriefen aufgegebenen Sendungen Anwendung, bei welchen mittelst Frachtbrief-Duplicat die Weiterbeförderung ab Tetschen, resp. Bodenbach nach ausländischen Stationen nachgewiesen wird. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma hat ausser den genannten Frachtbrief-Duplicaten auch noch die auf ihren Namen als Aufgeberin lautenden und nach Tetschen, resp. Bodenbach ausgestellten Frachtbriefe längstens bis Ende März [illegible] der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C. IV. b) vorzulegen.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
1	Nr. 147 vom 25. December 1902	3397	Oesterr. Nordwestbahn	nicht namentlich aufgeführt	Zucker aller Art	Brody (Bhf.) trs. Podwoloczyska (Bhf.) trs. und Nowosielitza (Bhf.) trs.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	In Rubrik 7 soll es heissen: „Giltig vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903“	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
1	Nr. 148 vom 27. December 1902	3503	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayer. Staatseisenbahnen	Cement	Linz	Passau	1. Jänner 1903	Für die Tarifermässigung Linz—Passau erscheint in diesem Verordnungsblatte eine neue Veröffentlichung
						Linz	Fürstenfeld		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 1 vom 1. Jänner 1903	84	Südbahn-Gesellschaft	nicht namentlich angeführt	Mineralkohle und Coaks	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Coaksanstalten etc. etc.	Triest S.B. und Triest-S. Audrae	In Spalte 10 ist der Frachtsatz von „210 h“ auf „200 h“ zu berichtigen	
							Fiume	In Spalte 10 ist der Frachtsatz von „200 h“ auf „210 h“ zu berichtigen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 4. **Wien, 8. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrische Bahn niederer Ordnung von Triest über Alle Sarche, Tione und Coudino nach Caffaro, mit einer Abzweigung von Alle Sarche nach Arco. (Project für eine Variante in der Strecke von km 6·8 bis km 10·5 des Theiles Trient-Sarche; Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums laut Kundmachung vom 28. December 1902, Z. 55.489, die Trassenrevision rücksichtlich des von der Gemeinde Terlago vorgelegten Projectes für eine mit Berührung der gleichnamigen Ortschaft führende Variante in der Strecke von km 6·8 bis km 10·5 der projectirten elektrischen Bahn niederer Ordnung von Trient über Alle Sarche, Tione und Coudino nach Caffaro mit einer Abzweigung von Alle Sarche nach Arco im Sinne der §§ 10 bis 14 der Ministerialverordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, beziehungsweise des § 3 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für Donnerstag den 8. Jänner 1903 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 9 Uhr Vormittags nächst der Einmündung der Strasse von Terlago in die Reichsstrasse. Mit der Leitung der gegenständlichen Amtshandlung wurde der k. k. Hofrath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 58.162 ex 1902.]

Localbahn Tabor-Bechyn. (Neue Pläne für die Verkehrsstellen „Slapy" und Sudoměřic-Černic.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 23. December 1902, Z. 54.600, die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten neuen Situationspläne, und zwar: 1. der zu einer Station umzugestaltenden Halte- und Verladestelle „Slapy" und 2. der Station Sudoměřic-Černic der Localbahn Tabor-Bechyn unter Rückschluss eines signirten Planpares genehmigt. [E.-M.-Z. 54.600.]

Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Mauerwerkspläne für die schiefen Objecte in km 1·507, 6·356 und 13·644.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 27. December 1902, Z. 53.303 die vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegten Mauerwerkspläne für die schiefen Objecte in km 1·507, 6·356 und 13·644 der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf von 1·50 m, beziehungsweise 2·0 m und 2·0 m senkrechter Lichtweite unter Rückschluss eines signirten Projectspares mit dem Beifügen zur Ausführung genehmigt, dass die Flügel der Objecte in km 1·507 und 13·644 in der vorgeschriebenen Stärke zur Ausführung gelangen. [E.-M.-Z. 53.303.]

Localbahn Tannwald-Grünthal. (Detailproject für den Umbau eines Theiles der Ufermauer am linken Ufer des Dessebaches beim Viaducte in km 2·5/6: Anordnung der politischen Begehung bezüglich dieses Projectes unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 6. December 1902, Z. 49.386, das vom Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vorgelegte, auf Grund des mit dem Erlasse vom 9. Mai 1902, Z. 16.104, genehmigten Protokolles, dto. 24. März 1902, über die commissionelle Verhandlung in Angelegenheit des Umbaues eines Theiles der Ufermauer am linken Ufer des Dessebaches bei dem Viaducte in km 2·5/6 der Localbahn Tannwald-Grünthal ausgearbeitete Detailproject für die gedachten Reconstructionsarbeiten geprüft und im Allgemeinen als entsprechend befunden. Unter Einem wurde die k. k. Statthalterei in Prag unter Uebermittlung des vorgelegten Operates beauftragt, die politische Begehung bezüglich dieses Projectes unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die genannte Landesbehörde ermächtigt, für das begangene Project bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signirten Projectspares an den Verwaltungsrath den Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn zu ertheilen. [E.-M.-Z. 49.386.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Krakauer Tramway-Gesellschaft. (Bestätigung des Directors und dessen technischen Stellvertreters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat über Eingabe der Krakauer Tramway-Gesellschaft in Krakau die Bestellung des Ingenieurs Ferdinand Fischer zum definitiven verantwortlichen Director und des Ernst Rittivoin zu dessen provisorischen verantwortlichen technischen Stellvertreter für das gesellschaftliche Unternehmen bestätigt. E.-M.-Z. 44.306/13 ex 1902.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Uebernahme der Localbahn Stramberg-Wernsdorf in den Betrieb.) Am 1. Jänner ist die Localbahn Stramberg-Wernsdorf in den Betrieb der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernommen worden.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate November 1902 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	553	14962	900	16415	31	31	5	67	0·4	42	.	13	2	.	.	.	7	3	2
„ Linz . .	220	3343	210	3773	.	4	.	4	0·1	1	.	.	.	.	.	.	3	.	1
„ Innsbruck	600	2060	180	2840	14	34	2	50	1·8	54	3	16	.	.	.	.	.	1	1
„ Villach .	121	1924	2370	4415	5	18	9	32	0·7	22	.	8	.	.	.	.	2	.	1
„ Triest . .	64	892	120	1076	4	8	.	12	1·1	6	.	6	.	.	.	.	.	.	1
„ Pilsen .	182	2343	4486	7011	3	23	34	60	0·9	43	1	84	.	.	.	1	.	5	14
„ Prag . .	180	3250	4523	7953	14	43	66	123	1·5	51	6	62	.	2	.	.	2	.	26
„ Olmütz .	120	1692	3312	5124	.	1	.	1	0·0	2	.	1	.	.	.	.	.	.	1
„ Krakau .	90	1350	300	1740	9	17	.	26	1·5	23	.	7	1	.	.	.	2	2	4
„ Lemberg	60	1590	390	2040	6	21	.	27	1·3	27	1	12	.	.	.	6	4	1	27
„ Stanislau	120	938	2746	3804	5	46	.	51	1·3	41	2	7	.	.	.	.	1	.	17
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	908	660	1568	.	16	1	17	1·1	16	3	22	.	.	.	.	.	.	4
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	180	1290	1080	2550	1	4	1	6	0·2	7	1	7	.	1	.	.	1	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	120	601	1440	2161	4	.	.	4	0·2	2	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Eisenbahn Wien-Aspang	.	978	90	1068	.	8	.	8	0·7	5	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	360	.	360	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	735	5094	4824	10653	66	84	4	154	1·4	141	12	46	12	.	.	.	2	.	28
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	62	620	10	692	2	9	.	11	1·6	9	.	.	.	.	.	1	1	.	4
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	180	60	240	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	390	5813	120	6323	10	32	1	43	0·7	52	6	35	.	.	.	.	.	.	13
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	690	5568	3750	10008	29	102	14	145	1·4	126	1	65	.	17	.	.	1	3	6
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	314	40	354	.	4	.	4	1·1	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1019	6807	150	7976	68	47	2	117	1·5	88	11	37	.	1	.	.	.	.	16
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1930	30	1960	.	1	.	1	0·1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	540	.	540	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Ausland.

Bayern. (Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Ab 24. December 1902 ist die bisherige Bezeichnung der Station Wasserburg a. Inn in „Wasserburg a. Inn Bahnhof“ abgeändert worden.

— (Eröffnung der Localbahn Wasserburg am Inn Bahnhof-Wasserburg a. Inn Stadt.) Am 24. December 1902 ist die 4·39 km lange normalspurig gebaute Localbahn Wasserburg a. Inn Bahnhof-Wasserburg a. Inn Stadt für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Endstation Wasserburg a. Inn Stadt ist für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst eingerichtet.

— (Eröffnung der Localbahn Ochenbruck-(Burgthann)-Allersberg.) Am 15. December 1902 ist die 14·78 km lange Localbahnstrecke Ochenbruck- (Burgthann)-Allersberg dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Verschiedene Mittheilungen.

Zeitkarten auf der Wiener Stadtbahn. Mit 1. Jänner 1903 traten neue Bestimmungen über die Ausgabe von Zeitkarten (Monats- und Vierteljahrskarten) auf der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn in Wirksamkeit.

Von diesem Zeitpunkte an gelangen ausser den bisherigen Zeitkarten für bestimmte Theilstrecken auch solche für das ganze Netz der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn zum Preise von K 10·— in der III. Classe und K 15·— in der II. Classe per Monat zur Ausgabe.

Die Preise der bisherigen Zeitkarten erleiden keine Veränderung, doch greift, was die Wahl der Route anbelangt, eine Modification der bisherigen Bestimmungen in der Richtung Platz, dass künftighin die gewählte Route nicht mehr als zwei anschliessende Linien der Wiener Stadtbahn — die Obere und Untere Wienthallinie als eine Linie gerechnet — oder eine solche Linie und die Wiener Verbindungbahn umfassen darf.

Nur im Verkehre zwischen der Wiener Verbindungsbahn und der Gürtel- oder Vorortelinie der Wiener Stadtbahn (ausschliesslich der Stationen Hütteldorf-Hacking—Heiligenstadt und

Meidling-Hauptstrasse) ist die Wahl einer Route zulässig, welche sich auf die Wiener Verbindungsbahn und zwei Linien der Wiener Stadtbahn, bezw. Theilstrecken von solchen erstreckt, sofern die gewählte Route die kürzeste Verbindung in der betreffenden Relation darstellt.

Mit 1. Jänner 1903 trat auch eine wesentliche Vereinfachung in der Ausfertigung der Zeitkarten ein, indem fortab Zeitkarten auf einer Drucksorte zur Ausstellung gelangen, welche nicht nur für die erstmalige Ausfertigung, sondern auch für die jedesmalige Erneuerung der Karte innerhalb desselben Kalenderjahres verwendet werden kann, wobei die Bezahlung des entfallenden Preises mittelst an den Stadtbahncassen käuflichen Werthmarken erfolgt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CXCVIII. Stückes.) Das am 19. December 1902 herausgegebene CXCVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1018: Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. December 1902, Z. 56.503, betreffend die Aufhebung der Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Serbien.

— (Inhalt des CXCIX. Stückes.) Das am 20. December herausgegebene CXCIX. Stück des obgenannten Blattes entbält unter

Nr. 1019: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 13. December 1902, Z. 61.297, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche im politischen Bezirke Ung.-Hradisch.

Nr. 1020: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 13. December 1902, Z. 61.296, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Pettau in Steiermark.

— (Inhalt des CC. Stückes.) Das am 23. December herausgegebene CC. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1021: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 20. December 1902, Z. 128.673, betreffend die Aufbebung der Einfuhrsbeschränkungen für Schweine aus Mähren und Krain.

— (Inhalt des CCI. Stückes.) Das am 24. December herausgegebene CCI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1022: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. December 1902, Z. 53.455, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

Nr. 1023: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 16. December 1902, Z. 151.703, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in mebreren politischen Bezirken.

— (Inhalt des CCII. Stückes.) Das am 29. December herausgegebene CCII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1024: Kundmacbung der k. k. Statthalterei in Prag vom 23. December 1902, Z. 272.682, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Schweine aus Krain, Steiermark, Niederösterreich, Oberösterreich und Mähren.

Nr. 1025: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. December 1902, Z. 53.668, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politiscben Bezirke Lussin (Küstenland).

— (Inhalt des CCIII. Stückes.) Das am 30. December herausgegebene CCIII. Stück des obgenannten Blattes entbält unter

Nr. 1026: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 26. December 1902, Z. 30.098, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für lebende Schweine aus dem Gebiete der Stadt Wien.

Nr. 1027: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 26. December 1902, Z. 276.402, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus dem politischen Bezirke Kuttenberg.

— (Inhalt des CCIV. Stückes.) Das am 31. December herausgegebene CCIV. Stück des obgenannten Blattes entbält unter

Nr. 1028: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. December 1902, Z. 54.333, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 1029: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. December 1902, Z. 53.872, betreffend die Einfuhrsverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreicben und Ländern nach den Ländern der ungariscben Krone.

— (Inhalt des I. Stückes.) Das am 3. Jänner 1903 herausgegebene I. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1030: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 24. December 1902, Z. 27.765/X, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Lauferschweine aus Krain.

Nr. 1031: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 23. December 1902, Z. 23.938, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus Niederösterreich nach Kärnten.

Nr. 1032: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 30. December 1902, Z. 55.864, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für lebende Schweine aus Steiermark.

Nr. 1033: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 27. December 1902, Z. 63.550, betreffend die Verkehrsbeschränkungen mit Klauenthieren in den politischen Bezirken Prerau und Kremsier.

Personal-Nachrichten.

Seine k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. Jänner 1903 dem Inspector der österreichischen Staatsbahnen Friedrich Seligmann anlässlich der Uebernahme desselben in den bleibenden Ruhestand taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem **Decimal-Tabulator.**
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Preis-Conrants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über
Uniformkleider und Uniformsorten
versendet auf Wunsch gratis und franco
Moritz TILLER & Co. k. k. Hoflieferanten
Firma-Inhaber M. Tiller — J. Toffler 659
WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Das beste, billigste und dauerhafteste Rostschutzmittel für Eisenconstructionen!
„ROSTINIT"
Schuppenfarbe von Dr. J. WERBER
WIEN VII
Fabrik: Corneliusgasse 10. Comptoir: Gumpendorferstr. 63G
„Rostinit" wurde auf sämmtlichen bisher beschickten Ausstellungen als der wirksamste Rostschutzanstrich mit den höchsten Preisen ausgezeichnet. So in Paris: Gold. Medaille, London: Gold. Medaille und Ehrendiplom, Lyon: Grand Prix und Gold. Medaille. 672

Bau-Ausschreibung.

Anlässlich der Herstellung des dritten Geleises in der Strecke Beraun—Königshof der Linie Prag—Pilsen ist die Ausführung der Arbeiten des **Unterbaues,** dann aller **Ober-** und **Hochbauarbeiten,** ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues der Brücken, sowie der Lieferung der Oberbaumaterialien und der Gebäudeausrüstung, im Offertwege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt zum Theil auf Nachmass gegen Einheitspreise, zum Theil gegen Pauschalpreise.

Die Kosten der zur Vergebung gelangenden Arbeiten betragen annäherungsweise in Kronen abgerundet:

Bezeichnung der Theilstrecke	Lage zwischen Kilometer	Länge in Kilometern	Unterbau	Oberbau	Einfriedungen, Bahnzeichen und Grenzsteine u. s. w.	Hochbau	Zusammen
			K	K	K	K	K
Station Beraun km 38·033—41·200 . .	38·033—41·200	3·167	51.570	23.717	429	23.800	99.516

Die Vollendungstermine sind derart festgesetzt, dass ab 1. September 1903 die Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 30. September 1903 die Montirung der mechanischen Einrichtung der Entleerungsgruben und Wasserkrahne ungehindert erfolgen kann, dass ferner am 30. November 1903 sämmtliche Hochbauten der anstandslosen Benützung übergeben werden und von demselben Tage an durchlaufende Materialzüge verkehren können und dass am 30. December 1903 die Betriebseröffnung erfolgen kann.

Die Detailpläne des Bauvergebungsoperates, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die zur Benützung für dieselben vorgeschriebenen Formulare, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag (Hybernergasse Nr. 1564/II) an Wochentagen von 8 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags einzusehen und von den Offerenten zu fertigen.

Die bezüglichen Angebote sind, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf Herstellung des dritten Geleises in der Strecke Beraun—Königshof" versehen, bei dem Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Prag spätestens bis **10. Februar 1903, 12 Uhr Mittags,** zu überreichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 2 Uhr Nachmittags statt. Das Offert muss auf sämmtliche Herstellungen lauten und hat der Offertleger bis zur Entscheidung im Worte zu verbleiben.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt K 9900 und wird im Erstehungsfalle als Caution rückbehalten.

Offerte, bei welchen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten und zur Einsichtnahme aufliegenden Beilagen von dem Offertleger nicht unterschrieben wurden, oder betreffs welcher der Erlag des festgesetzten Vadiums nicht bis zu dem für die Einbringung der Offerte bestimmten Termine erfolgte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder auch nur theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingebracht betrachtet.

Prag, im December 1902.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

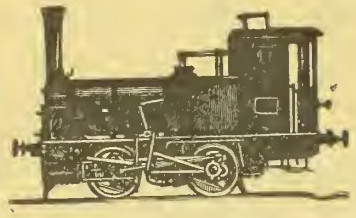
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

711



Locomotiven

für

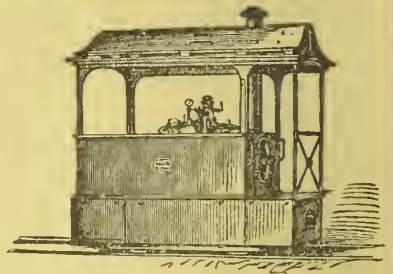
Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

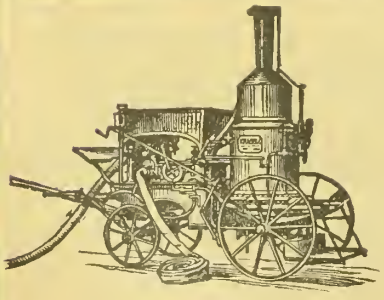
Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,



LOCOMOBILEN

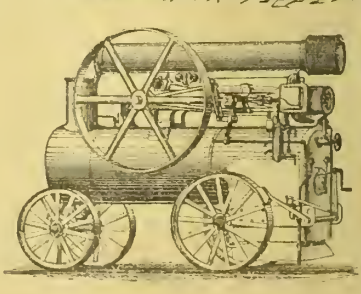
von 2—12 Pferdekraft.



Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

(Tarif-Heft II.)

Neue Frachtsätze für die Station Teschen Ks. Od.

Mit Giltigkeit vom 10. Jänner 1903 treten im Verkehre nach der Station Teschen Ks. Od. nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Von	nach Teschen Ks. Od. für 100 kg in Hellern	
	Curs	
	a	b
Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz:		
Imielin	46·1	45·9
Hedwigwunschgrube	51·7	51·1
Friedensgrube	51·4	50·9
Heinitzgrube	53·2	52·6
Oheimgrube	49·0	48·5
Castellengogrube / Preussengrube	51·7	51·1
Dubenskogrube	42·3	41·9

Anmerkung. Die Anwendung der obigen Frachtsätze erfolgt unter den im Ausnahmetarife für den obcitirten Kohlenverkehr vom 1. September 1897 auf Seite 6/8 enthaltenen „Allgemeinen Bestimmungen".

Budapest, am 4. Jänner 1903. [24]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

(Aenderung der für Eisen- und Stahlwaaren bestehenden Ausnahmetarife und Frachtermässigungen.)

Die Nomenclatur des im Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbandes, sowie in dessen Nachträgen enthaltenen Ausnahmetarifes III, ferner bei den im Tarife, Theil II, Heft 3, bezw. in dessen Nachtrag II enthaltenen Pos. 27 und 46 für Eisen- und Stahlwaaren wird entsprechend der in dem zum Tarife, Theil I, Abtheilung B, in Kraft tretenden Nachtrage I enthaltenen neuen Classification insofern abgeändert, dass die Artikelbezeichnung anstatt „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification" überall zu lauten hat: „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 c und d der Güterclassification".

Desgleichen ist die Nomenclatur des im Tarife, Theil II, Heft 2, enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. I wie folgt zu ändern, und zwar:

Ad a und b ist statt E—6 und 7 zu setzen E—5 und E—6 c und d;

ad c ist statt E—7 zu setzen E—6 c und d und

ad d ist statt E—6 zu setzen E—5.

Wien, am 1. Jänner 1903. [25]

Die Direction der
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Güteraufnahme.

Mit heutigem Tage wird die Güteraufnahme **in** und **nach** den folgenden Stationen eröffnet:

Linz, Korneuburg, Nussdorf, Wien-Nordbahnlände, Wien-Praterquai, Wien-Donauquaibahnhof, Pozsony, Budapest und Budapest-Donauuferbahnhof.

Wien, am 7. Jänner 1903. [26]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme in Wien, Pozsony und Budapest.

Wir bringen zur Kenntniss, dass die Güteraufnahme an unseren Stationen: Korneuburg, Nussdorf, Wien-Nordbahnlände, Wien-Praterquai, Wien-Donauquaibahnhof, Pozsony, Budapest (auch Budapest-Donauuferbahnhof) am 7. Jänner 1903 eröffnet wird.

Wien, am 5. Jänner 1903. [27]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Eröffnung der Station Mosty für den Eilgutverkehr.

Mit Bezug auf die am 15. October 1902 sub 50.536 erlassene Kundmachung und unter Hinweis auf den Einführungstermin des Nachtrages II zu unserem Localgütertarife wird bekanntgegeben, dass die Aufnahme der Eilgüter in der Station Mosty vom 15. Jänner 1903 erfolgen wird.

Budapest, am 3. Jänner 1903. [28]

Localbahn Bozen-Kaltern (Ueberetscherbahn).

Einführung des II. Nachtrages zu den Sonderbestimmungen zum Betriebsreglement und Tarifen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 tritt zu den Sonderbestimmungen zum Betriebsreglement und den Tarifen für den Betrieb der Localbahn Bozen-Kaltern (Ueberetscherbahn) der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält einen neuen Tarif für Beförderung von Personen.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die betriebführende Verwaltung, die Betriebsleitung in Bozen und auch durch die Stationen Eppau-Girlan und Kaltern zum Preise von 6 h bezogen werden.

Wien, im December 1902. [29]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Steiermärkische Landesbahnen.

Einführung des Nachtrages VII zu den Sonderbestimmungen und Tarifen für den Betrieb der schmalspurigen Landesbahnen Preding-Wieselsdorf—Stainz, Pöltschach—Gonobitz und Kapfenberg—Au-Seewiesen (Auflage 1894).

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 tritt zu den Sonderbestimmungen zum Betriebsreglement und den Tarifen für den Betrieb der vorbezeichneten Localbahnen der Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe enthält einen neuen Tarif für die Beförderung von Personen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der betriebführenden Verwaltung oder bei den Betriebsleitungen Preding-Wieselsdorf, Pöltschach und Kapfenberg zum Preise von 10 h bezogen werden.

Wien, im December 1902. [30]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung einiger Frachtsätze im Tarife, Theil III, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Die auf Seite 17, 24, 31, 38 und 45 des Tarifes, Theil III, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (exclusive Nimburg, Pardubitz und Wildenschwert) einerseits und Eger k.k.St.B. andererseits werden mit 28. Februar 1903 aufgehoben.

Die Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Nimburg, Pardubitz und Wildenschwert der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Eger k.k.St.B. erfolgte bereits mit Nachtrag X zu dem obgenannten Tarife.

Ersatz für die zur Aufhebung gelangenden Frachtsätze ist zum Theile im Nachtrage VI zu dem Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthalten.

Wien, am 6. Jänner 1903. [31]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

(K. k. österr. Staatsbahnen.)

3. Jänner. — In der Strecke Luźan—Zaleszczyki wurde mit dem Zuge Nr. 4352 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Ausstellung der landwirthschaftlichen Centralgesellschaft für das Königreich Böhmen in Prag. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und -Thiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 15. bis 22. Mai 1903 in Prag stattfindenden Ausstellung der landwirthschaftlichen Centralgesellschaft für das Königreich Böhmen finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände und Thiere auf jenen österreichischen Eisenbahnen, für welche der Tarif Theil I, Abth. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Weihnachtsausstellung des Steiermärkischen Kunstvereines in Graz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit von Ende November 1902 bis Ende Jänner 1903 in Graz stattfindenden Weihnachtsausstellung des Steiermärkischen Kunstvereines finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände auf jenen österreichischen Eisenbahnen, für welche der Tarif-Theil I, Abth. B, gilt, die in diesem Tarif-Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen Anwendung.

Ausland.

Die Vorschriften, betreffend den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österreichischen Eisenbahnen. (104. Heft der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.) Von dem bereits im Jahre 1893 unter obigem Titel im Drucke und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei erschienenen, den Eisenbahntransport der explosiven Gegenstände auf den Eisenbahnen behandelnden Hefte ist nunmehr die dritte Auflage zur Ausgabe gelangt. In die vorliegende neue Auflage sind die neue Vereinbarung erleichternder Vorschriften vom 25. Februar 1902 für den wechselseitigen Verkehr mit Deutschland, sowie auch alle den Gegenstand betreffenden, seit dem Jahre 1893 bis Ende 1902 hinausgegebenen zahlreichen Verordnungen und Verfügungen nicht nur des Handels-, bezw. Eisenbahnministeriums, sondern auch der übrigen betheiligten Ministerien einbezogen worden, so dass das neu erschienene Heft eine genaue und übersichtliche Darstellung der sämmtlichen einschlägigen, äusserst zahlreichen Vorschriften enthält. Die Eintheilung des Heftes ist dieselbe geblieben wie früher. Der erste Abschnitt behandelt die unter Nr. XXXVa der Anlage B zum Betriebsreglement genannten besonders gefährlichen explosiven Gegenstände an der Hand der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, unter Beifügung der anderweitigen einschlägigen Anordnungen. Der zweite Abschnitt enthält die Vorschriften, betreffend die sonstigen explosiven und denselben ähnlichen Gegenstände, wobei auch auf die Vorschriften hinsichtlich des Posttransportes Bedacht genommen worden ist. Der dritte Abschnitt enthält den Einführungserlass zur obgedachten Verordnung vom 1. August 1893, ferner der vierte Abschnitt die internationalen Vereinbarungen, betreffend den Transport explosiver Gegenstände. Der fünfte Abschnitt endlich gewährt eine Uebersicht der auf den Verkehr der in Oesterreich zum Eisenbahntransporte zugelassenen einzelneu concessionirten Sprengmittel bezugnehmenden Verfügungen unter Angabe der betreffenden Erlässe. Der Preis des Heftes beträgt K 1·—.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Gruppe I) etc. (Nachtrag V.) Mit Giltigkeit vom 20. December 1902 trat zu dem Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Sendungen von Steingrund, neue, bezw. ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr., sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Druckabzüge des Nachtrages V können von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Pfg. das Stück bezogen werden.

Preussisch-Hessische Staatsbahnen, Oldenburgische Staatsbahnen und Reichs-Eisenbahnen. (Einführung eines Ausnahmetarifes 1a für Grubenholz.) Am 1. Jänner trat ein Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge im Versandt von Stationen der Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatbahnen, sowie der Reichs-Eisenbahnen nach den Kohlengruben-Anschlussstationen des Ruhrrevieres, einschl. Homberg a. Rhein und den Sammellagerstationen Bocholt, Borken i. Westf., Dülmen Staatsbahnhof, Greven, Gütersloh Staatsbahnhof, Haltern i. Westf., Hamm, Herbede, Herdecke-Vorhalle, Hervest-Dorsten, Münster i. Westf., Neubeckum, Peddenberg, Ratingen West, Ruhrort Hafen, Saarn, Schermbeck und Wesel in Höhe der Frachtsätze des Rohstofftarifes in Kraft.

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Central-Depositencasse und

Wechselstube des Wiener Bankverein

(Volleingezahltes Actiencapital K 80,000.000, Reservefond Ende 1901 K 22,342.701·94)

I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.

Auswärtige Filialen: PRAG, Graben 29, GRAZ, Herrengasse 9, BRÜNN, Jesuitengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 26. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15, III. Hauptstrasse 24, IV. Wiedener Hauptstrasse 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 27, IX. Nussdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 4, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Hernalser Hauptstrasse 43, XX. Wallensteinplatz 3.

An- und Verkauf von Werthpapieren und Valuten.
Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.
Verwahrung und Verwaltung von Werthpapieren.
Versicherung gegen Verlosungsverlust.
Revision von Losen und Werthpapieren. 720

Ausgabe von Einlagsbüchern Verzinsung 3½ Percent bis K 5000, 3¼ Percent über K 5000 gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

„COURIER"

Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau

NAGEL & WORTMANN 702

Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten

Fabrik: VI 2, Hirschengasse 25

Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.

Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.

Illustrirte Kataloge frei. 668

KURS-BUCH

für die

Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österreichischen Eisenbahnen.

(Winterfahrordnung 1902/1903.)

Zusammengestellt im k. k. Eisenbahnministerium.

Im Verlage der Firma Otto Maass' Söhne ist soeben die **dritte** Ausgabe des **Kurs-Buches für die Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österreichischen Eisenbahnen** erschienen.

Dieses Kurs-Buch enthält in seinem **ersten Teile** in Kürze die auf den Vieh- und Fleischtransport Bezug habenden allgemeinen reglementarischen, tarifarischen und veterinärpolizeilichen Bestimmungen nebst einem Verzeichnis der Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Der **zweite Teil** des Kurs-Buches umfasst die Fahrordnungen der bei den österreichischen Staats- und Privatbahnen nach Massgabe der Winterfahrordnung 1902/1903 für die Beförderung von Vieh und Fleisch vorzugsweise bestimmten Züge. In den Fahrordnungen sind auch jene Stationen ersichtlich gemacht, welche mit fixen Viehverladerampen ausgerüstet sind, ferner die Stationen, welche als Desinfektions-, Fleischwagendepot-, Eisfüll-, Fütterungs- und Tränkestationen dienen, sowie jene, in welchen Borstenviehtransporte auf Verlangen der Absender bespritzt werden.

In einen Anhang wurden die wichtigsten Beschränkungen und Verbote im Viehverkehre aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach einigen Auslandsstaaten aufgenommen.

Das Vieh-Kurs-Buch, welches im **Mai** und **Oktober** jeden Jahres erscheint, ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein äusserst willkommenes Nachschlagebuch für den Gebrauch der Viehverfrächter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenbahnorgane.

Das Vieh-Kurs-Buch ist durch die Firma Otto Maass' Söhne (Administration, Postsparkassen-Konto Nr. 851.523), Wien, I. Wallfischgasse 10, zum Preise von K 1·— und bei Postbezug zum Preise von K 1·20 pro Ausgabe zu beziehen.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
238	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	sämmtlichen in den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2, des directen Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei aufgenommenen Stationen	Zimony	Die Sendungen müssen an das Zimonyer Lagerhaus der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft adressirt und aus diesem Lagerhause nach einer höchstens 12 Monate betragenden Lagerung in Theilsendungen nach serbischen, bulgarischen oder türkischen Stationen weiter expedirt werden	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Directer Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, ferner local- und Verbandstarife	Verschieden	Die in den directen Tarifen zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits in der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A. enthaltenen, um die auf die Zimonyer Verbindungsbahn entfallenden, in dieselben eingerechneten Taxen gekürzten Schnitt-Frachtsätze per 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufgabsrecepisse, bew. Duplicat-Frachtbriefe, ferner die auf das Zimonyer Lagerhaus als Aufgeber lautenden, auf jene Theilsendungen bezüglichen Aufgabsbescheinigungen, welche aus den Lagerhäusern nach einer höchstens 12 Monate betragenden Lagerung nach serbischen, bulgarischen oder türkischen Stationen weiter befördert werden. An Stelle der letzteren werden auch solche nach Zimony lautende Original-Aufgabsdocumente angenommen, auf welchen seitens der Station Zimony die auf die Weitersendung bezüglichen Daten amtlich bestätigt worden sind	Die Differenz zwischen den factisch bezahlten und den laut Colonne 10 bewilligten Frachtsätzen wird nur rücksichtlich jenes Gewichtsquantums vergütet, dessen Weiterbeförderung ab Zimony durch die in Colonne 13 bezeichneten Documente nachgewiesen wird. Bezüglich der Classification und Frachtberechnung ist das Gewichtsquantum der nach Zimony beförderten Sendungen massgebend	

Fortlaufende Nummer	239	240	241
1			
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2			
und im Namen der	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Papier der Serie I des Ausnahmetarifes Nr. 8 des in der 8. Rubrik benannten Tarifes	Eisen und Stahl, alt und gebrochen, alte Eisen- und Stahlmunition, Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weissblechabfälle	Dampfkesselwagen, auf eigenen Rädern laufend
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Grodek	Belgrad loco Belgrad transit Niš Stationen der kgl. Serbischen Staatsbahnen	Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)
nach	Zimony (Semlin) transit	Assling, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Belgrad transit*)
5			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes. Die Sendungen müssen mit directen, nach einer serbischen, bulgarischen oder türkischen Station lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 7 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 23, enthalten in dem in der 8. Colonne dieser Publication benannten Tarife
6			
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 1, für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Tarif, Theil II, Heft 1, für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei	Tarif-Theil II, Heft 1, des directen Güterverkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestebt keiner	Besteht keiner	Bestebt kein directer Frachtsatz
9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	317 Cents in Gold	391 198 193 Cents in Gold	152·14 in Francs Gold per Achse
10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
11			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
13			
Besondere Bemerkungen			*) Gilt nur für Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen nach Stationen über Belgrad aufgegeben werden
14			

Fortlaufende Nummer	242	243	244
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Spiritus, Alkohol und Weingeist in Fässern oder Reservoir-, bezw. Cisternenwagen	Papier der Serie I des Ausnahmetarifes Nr. 8 des in der 8. Ruhrik genannten Tarifes	Frisches Fleisch etc. des Ausnahmetarifes Nr. 22 des in der 8. Ruhrik genannten Tarifes
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Iglau Oe.N.W.B. Schönbrunn K.F.N.B. Zauchtel K.F.N.B. Schönbrunn K.F.N.B. Zauchtel K.F.N.B.	Pengen *) (Güterverladestelle der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft)	Paracin (Station der kgl. Serbischen Staatsbahnen)
nach	Belgrad transit Belgrad loco	Beograd transit Beograd loco	den in der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A, des Ausnahmetarifes Nr. 22 des in der 8. Ruhrik genannten Tarifes bezeichneten Stationen und vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 4, Serie C, des in der 8. Ruhrik genannten Tarifes	a) Bei Aufgabe von beliebigen Mengen b) Bei Frachtzahlung mindestens für 5.000 kg c) „ „ „ „ 10 000 kg per Wagen und Frachtbrief, und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Ruhrik genannten Tarifes	Bei Aufgabe als Frachtgut von oder Frachtzahlung für a) mindestens 5.000 kg b) mindestens 10.000 kg per Wageniadung und einen Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Ruhrik genannten Tarifes
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf längstens bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 1, des directen Verkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Mai 1898	Tarif, Theil II, Heft 1, des directen Verkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Mai 1898	Tarif für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Mai 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze		
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Centimes: 314	a) 482 Centimes Gold b) 346 „ „ c) 283 „ „	a) 474 Centimes Gold b) 338 „ „ c) 275 „ „
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	305 305 297 297		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		*) Nur für Transporte der Firma Carl Schweizer	Zur Ermittlung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze aus der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A des Ausnahmetarifes Nr. 22 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes an die hier angeführten Theilfrachtsätze der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B, anzustossen
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Centimes in Gold			105
Schnitt-Tariftabelle Abtheilung B bis zum Schnittpunkte a) 5000 kg			
Schnitt-Tariftabelle Abtheilung B bis zum Schnittpunkte b) 10.000 kg			89

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
245	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Spiritus, Alkohol und Weingeist in Fässern oder Reservoir-, bezw. Cisternenwagen	Znaim St.E.G. und Oe.N.W.B.	Belgrad loco	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 4 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif, Theil II, Heft 1, des directen Verkehres zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Mai 1898		Ctms. 279		Im Kartirungswege		
					Belgrad transito					271				
246	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eilgut und Frachtgut des Classenguttarifes des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Beograd-Klanitza (Station der kgl. Serbischen Staatsbahnen) und vice versa	den in der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung A, des Classenguttarifes des in der 8. Rubrik genannten Tarifes bezeichneten Stationen	Bei Aufgabe als Eil-, bezw. Frachtgut und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Mai 1898		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Zur Ermittlung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze aus der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung A, des Classenguttarifes des in der 8. Rubrik genannten Tarifes an die hier angeführten Theilfrachtsätze der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung B, anzuschlossen

Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung B

Von und nach	Bis zum Schnittpunkte								
	Eilgut			Frachtgut					
	gewöhnliches	ermässigtes		Stückgutclasse		Wagenladungsclasse			
		in Einzelsendungen	bei Aufgabe von mindestens			A		B	C
				I	II	bei Aufgabe von mindestens			
			5000 kg			5000 kg	10.000 kg		
	Frachtsätze per 100 kg in Centimes Gold								
Beograd-Klanitza	60	45	38	34	32	29	24	18	15

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
247	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Lebende Thiere des Ausnahmetarifes Nr. 1 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Beograd-Klanitza (Station der kgl. Serbischen Staatsbahnen)	den in der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung A, des Ausnahmetarifes Nr. 1 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes bezeichneten Stationen	Bei Aufgabe als Eil-, bezw. Frachtgut, und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Mai 1898	Siehe nachstehende Tabelle			Im Kartirungswege		Zur Ermittlung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze aus der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung A, des Ausnahmetarifes 1 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes an die hier angeführten Theilfrachtsätze der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung B, anzustossen
				und vice versa										

Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung B

Von und nach	Bis zum Schnittpunkte												
	A				B	C			D				
	Pferde, Fohlen und Maulthiere				Hornvieh	Kleinvieh			Geflügel als Frachtgut				
	als Eilgut bei Aufgabe von			als Frachtgut	als Frachtgut	bei Benützung von		für die Trommel	bei Benützung von				
	1	2	3 oder mehr			1 Etage	2 Etagen		gewöhnlichen Wagen	2	3	4 Etagen	
	Stück	Stücken											
	Stück			pro m² der Ladefläche					pro m² der Ladefläche				
	in Franken Gold												
Beograd-Klanitza . . .	—	—	—	—	0·38	0·45	0·33	0·92	—	—	—	—	—

Fortlaufende Nummer	248	249	250
1			
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2			
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3			
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Borke (Rinde) laut Abschnitt C, Abtheilung I und II, des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Mineralkohle	Mineralwasser in Flaschen, unverpackt
4			
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Karánsebes	Karwin / Dombrau Stationen der K.O.E.B.	Saaz, Station der k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	den im Abschnitte C des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes anfgeführten deutschen Stationen	1. Belgrad ioco 2. Belgrad transit Station der kgl. Serb. St.B.	Constantinopel, Station der orientalischen Eisenbahnen
5			
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für Kohlentransporte giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr 5 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes
6			
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 15. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
7			
Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif-Theil IV, Heft 2, des Süddentsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1900	Localtarife	Tarif, Theil II, Heft 1, für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei
8			
Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Bestebt kein directer Frachtsatz	1139 Centimes in Gold
9			
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 0·07 Mark für 100 kg an die für Gavosdia bestehenden Frachtsätze	ad 1. 209 / ad 1. 212 ad 2. 204 / ad 2. 207 Centimes in Gold	787 Centimes in Gold
10			
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			352 Centimes in Gold
11			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
13			
Besondere Bemerkungen			
14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
251	K. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Geflügel der Serie D des Ausnahmetarifes Nr. 1 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	a) Cormons Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft b) G. Orchovitza-Kalt Razgrade Varna Stationen der Bulgarischen Staatsbahnen oder umgekehrt	a) den in der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B b) „ „ „ Serie D des in der 8. Rubrik genannten Ausnahmetarife Nr. 1, Tarifes bezeichneten Stationen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Mai 1898		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Besondere Bemerkungen.

Die Ermittlung der Gesammtfrachtsätze erfolgt durch Zusammenstoss der in vorstehender Tahelle angegebenen Theilfrachtsätze

ad a) der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A \
ad b) „ „ „ B / und der bezüglichen Theilfrachtsätze / der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B \ „ „ „ „ A

im Ausnahmetarife Nr. 1 des in der 8. Ruhrik genannten Tarifes.

von und nach	Bis zum Schnittpunkte D Geflügel als Frachtgut Bei Benützung von			
	gewöhnlichen Wagen	2	3	4
	Etagen			
	per Quadratmeter der Ladefläche in Franken Gold			
	Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A			
Cormons	18·70	9·35	7·48	6·36
	Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B			
G. Orchovitza-Kalt	17·32	8·74	6·68	5·57
Razgrade	21·84	11·00	8·26	6·81
Varna	22·68	11·42	8·56	7·04

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
252	k. k. österr. Staatsbahnen		Zucker aller Art (Ansnahmetarif 14 des in Rubrik 8 genannten Tarifes)	Brody (Bhf.) trs. für Sendnngen von Stationen:	Krakau transit, für Sendnngen nach einem deutschen Hafen transit seewärts	Bei Aufgabe als Frachtgnt mit directen Frachtbriefen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 genannten Tarifes	1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil II, Heft 1, für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr	Verschieden	Verschieden	Pfge.	Im Rückvergütungswege	Für die Liquidirung des Frachtunterschiedes sind vorzulegen: a) die russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Nowosielitza und Podwołoczyska, auf welchen Reclamant als Empfänger erscheinen muss; b) die auf den Namen des Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Transport ab Brody, bezw. Nowosielitza und Podwołoczyska nach einem deutschen Hafen. Bei Aufgabe der Sendungen mit directe von der russischen Versandstation nach der deutschen Hafenstation lautenden Frachtbriefen erfolgt die Liquidirung des Frachtunterschiedes gegen Vorlage der Frachtbrief-Dnplicate von der russischen Versandstation nach einem deutschen Hafen. Die vorzulegenden Documente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau in Vorlage zu bringen	
				a) der Linie Radziwiłow—Ozerjany (excl.)							a) 42			
				b) für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen							b) 74			
				Nowosielitza (Bhf.) transit							72			
				Podwołoczyska (Bhf.) transit für Sendnngen von Stationen:										
				a) der Linie Wołoczysk—Proskurow (excl.)							a) 57			
				b) für Sendungen von Proskurow und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen							b) 92			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
253	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 19 a. h. c (Holzstoff, Holzzellstoff) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Josefihütte	Mügeln h. Pirna	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 12. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 97 Pfennig b) 125 Pfennig c) 92 Pfennig		Im Kartirungswege		
254	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Abtheilung I: Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt u. s. w. laut Pos. E—5 . . . . . Abtheilung II: Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art u. s. w. laut Pos. E—6	der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, für den Güterverkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen etc. Eisenbahnen andererseits	Mähr.-Ostrau	Mülhausen Nord	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil II, Heft 8, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz Abtheilung I Mark	II	Im Kartirungswege		
					Mülhausen Wanne					3·37	3·64			
										3·36	3·63			
				Trzynietz	Mülhausen Nord					3·49	3·76			
					Mülhausen Wanne					3·48	3·75			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
255	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Ziegel, und zwar: a) Lehmziegel, ungebrannt, ferner Mauerziegel, Verblendziegel, Lochziegel, Pflasterziegel, sowie Pflasterplatten aus gewöhnlichem Ziegelmateriale und Dachziegel, auch gedämpft oder getheert, sofern diese Artikel Erzeugnisse der Thonwaaren-Industrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobirt und nicht glasirt sind, jedoch mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine, b) Schlackenziegel	1. vom Ziegelwerke Union (für die Ziegelwerke Union I, II und IV), 2. „ „ Vösendorf (für die Ziegelwerke Union III und Wienerberger [Vösendorf]), 3. „ „ Krottenbach (für die Ziegelwerke Wienerberger [vorm. Schindler & Lobl), 4. von der Station Guntramsdorf	Stadlau		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 1. 28·02 2. 28·80 3. 29·58 4. 35·00		Im Kartirungswege		Nebigen Frachtsätzen wird noch eine Schleppgebühr von 0·6 Heller per 100 kg, bezw. von 6 Heller per Tonne hinzugerechnet
					Floridsdorf					1. 20·02 2. 20·80 3. 21·58 4. 27·00				
					St. Pölten					1. 28·02 2. 28·80 3. 29·58 4. 35·00				
					Gerstdorf, Hernals, Michelbeuern und Ottakring					1. 14·02 2. 14·80 3. 15·58 4. 21·00				
					Penzing und Wien I (K.E.B.)					1. 12·02 2. 12·80 3. 13·58 4. 19·00				
256	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kokes der Pos. K—25 der Classification des Tarif-Theiles I	der Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände	Inzersdorf, Station der Wiener Localbahnen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1903	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	26 Heller *)		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für Regiewecke der Wiener Localbahnen bestimmt sein und von dem städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände zur Aufgabe gebracht werden

*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub der Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände in Anrechnung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezichungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
257	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tahelle		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der nachstehenden Tabelle enthaltenen Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		*)

*) I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brčka, Brod, Brsadin, Dálja Dárda, Dráva-Szarvás, Erdöd, Eszék, Eszék-alsováros, Gjeletovci, Jankovci, Kukujevci-Erdöveg, Magyar-Boly, Martinci, Samac, Sid, Tovarnik, Villány, Vincovci und Vukovár nach Wien St.E.G. gelten anch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf.

II. Die von den Stationen Baja, Bács-Almás, Bács-Almasi-szölök, Bács-Topolya, Bikity-Borsod, Csantavér, Dalja, Erdöd, Gomhos, Hegyes-Feketehegy, Kalocsa, Keczel, Nemes-Militics, Óreg-Csertö, Priglevicza-Szt. Iván, Szonta, Verhasz, Zomhor, weiters: Ada, Adorján-Kishegyes, Bács-Martonos, Bács-Petrovoszelo, Karjad, Moholy, Orom, Ó-Kanizsa, Zenta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbriefen nnd Frachtbrief-Dnplicaten der hezüglichen Sendungeu ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendnng eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

III. Insofern infolge der Gruppirnng der Bestimmuugsstatioueu die Frachtsätze in einzelnen Relationen höher sind, als die tarifmässigen Frachtsätze, gelangen letztere Frachtsätze zur Anwendung.

Frachtsätze per 100 kg in Hellern

Von	Nach Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Simmering Floridsdorf Stadlau Marchegg	Nach Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen:		
Baja	154	158
Báranyavár-Monostor	184	188
Batajnicza	187	191
Bács-Almás und Bács-Almasi szölök	172	176
Bács-Topolya	188	192
Beška	172	176
Bikity-Borsod	162	166
Bosna-Brod	214	218
Brod	214	218
Bršadin	176	180
Csantavér	190	194
Dálja	168	172
Dárda	178	182
Dráva-Szarvás	170	174
Erdöd	166	170
Eszék	170	174
Eszék-alsováros	170	174
Gjeletovci	192	196
Gombos	166	170
Hegyes-Feketehegy	170	174
Horgos	186	190
India	180	184
Jankovci	182	186
Kalocsa	138	142
Karlócza	168	172
Keczel	152	156
Kiszács	168	172
Kukujevci-Erdövég	200	204
Magyar-Boly	188	192
Martinci	194	198
Mitrovicz	186	190
Mitrovicz-Szávapart	186	190
Nemes-Militics	170	174
Ó-Kér	168	172
Ó-Pázna	180	184
Öreg-Csertö	142	146
Pétervárad	168	172
Priglevicza-Szt. Iván	166	170
Putinci	190	194
Ruma	190	194
Samac	208	212
Sid	198	202
Striživojna-Vrpolje	198	202
Szonta	166	170
Tovarnik	198	202
Uj-Pázna	181	185
Ujvidék und Ujvidékünnapart	168	172
Verhász	166	170
Villány	187	191
Vinkovci	176	180
Vogány	190	194
Vukovar	168	172
Zimony	200	204
Zombor	160	164
Stationen der Bács-Bodrogher Localeisenhahn:		
Ada	170	174
Adorján-Kishegyes	170	174
Bács-Martonos	170	174
Bács-Petrovoszello	170	174
Karjad	186	190
Moholy	170	174
Orom	186	190
Ó-Becse	170	174
Ó-Kanizsa	170	174
Zenta	170	174
Stationen der Baja-Zomhor-Ujvidéker Localeisenhahn:		
Bresztovácz	170	174
Bulkesz	180	184
Futtak	173	177
Gajdobra	182	186
Gara	162	166
Gákova	165	169
Hódságh	174	178
Ó-Sztapár	167	171
Parabnty	177	181
Paraga	180	184
Petrovácz-Glozsán	179	183
Rigyicza	164	168
Sztanisics	168	172
Vasknt	158	162
Stationen der Hegyes-Feketehegy—Palánkaer Localeisenhahn:		
Despot-Szent Iván		
Pivnicza	176	180
Knia	169	173
Palánka	182	186
Szilbács	182	186
Torzsa	175	179
Stationen der Ó-Becse-Ujvidék-Titeler Localeisenhahn:		
Bács-Földvár	183	187
Csurog	189	193
Gospodince	193	197
Járek	186	190
Káty	188	192
Kovil-Szent Iván	196	200
Lok	204	208
Temerin	188	192
Tisza-Kálmánfalva	191	195
Titel	208	212
Vaskapn	181	185
Vilova-Gardiuovce	200	204
Zsablya	196	200
Stationen der Ruma-Klenaker Localeisenhahn:		
Budjanovci	200	204
Klenak	213	217
Klenak-Szávapart	215	219
Nlkinci	204	208
Platicevo	208	212
Stationen der Vinkovce-Brčkaer Localeisenhahn:		
Brčka	214	218

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
258	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		Insofern infolge der Gruppirung der Bestimmungsstationen die Frachtsätze in einzelnen Relationen höher sind als die tarifmässigen Frachtsätze, gelangen letztere Frachtsätze zur Anwendung

Von	Nach: Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach: Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der königl. Ung. Staatseisenbahnen.		
Beregszó	212	216
Detta	232	236
Fehértemplom	200	204
Gattaja	242	246
Gertenyes	248	252
Gyertyámos	212	216
Jassenova	206	210
Jám	210	214
Kis-Kun-Dorosma	184	188
Merczifalva	226	230
Mokrin	204	208
Moriczföld-Soósd	242	246
Nagy-Kikinda	206	210
Nagy-Szt. Miklós	210	214
Oravicza	228	232
Orczifalva	226	230
Oroszlámos	194	198
Ó-Bessenyö	204	208
Perjámos	214	218
Rakasdia	222	226
Ráez-Szt. Péter	220	224
Saág	220	224
Sárafalva	216	220
Szakálháza	212	216
Szeged	180	184
Szeged-Rókus	184	188
Szent-András	220	224
Szent-Hubert	212	216
Szöreg	184	188
Sztamora-Moravicza	228	232
Temes-Rékás	226	230
Temes-Remete	220	224

Von	Nach: Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach: Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Temesvár-Gyárváros	212	216
Temesvár-Józsefváros	212	216
Topolovecz	230	234
Valkány	198	202
Varjas	224	228
Versecz	216	220
Vojtek	230	234
Zsebely	226	230
Zsidovin	248	252
Zsombolya	212	216
Stationen der Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Localeisenbahn.		
Beodra	192	196
Bocsár	189	193
Ellemér	184	188
Esztermajor	186	190
Karlova	193	197
Kuman	184	188
Mellencze	184	188
Nagy-Becskerek	184	188
Török-Becse-Aracs	182	186
Csóka		
Gyala		
Ó- und Uj-Szt. Iván		
Pádé		
Szanád	170	174
Szerb-Keresztur		
Tisza-Szt. Miklós		
Török-Kanizsa		

Von	Nach Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der Torontaler Localbahnen.		
Antalfalva	219	223
Bethlentanya	224	228
Bóka	216	220
Csene	212	216
Czrepája	222	226
Dobricza	230	234
Écska-Zsigmondfalva	195	199
Fény	223	227
Ferdinándfalva	232	236
Ferenczhalom	217	221
Györgyháza	230	234
Iláncsa	235	239
Jánosföld	217	221
Járkovácz	221	225
Kanak	222	226
Kevi-Szöllös	234	238
Kécsa	222	226
Klári	221	225
Knrjácska	223	227
Lajosfalva	226	230
Lajosmajor	203	207
Landontanya	232	236
Lázárföld	195	199
Módos	219	223
Nagy-Becskerek-Bégapart	184	188
Nagy-Margita	235	239
Ó-Lécz	225	229
Ó-Telek	208	212
Öregfaln	209	213
Pancsova	204	208
Párdány	217	221
Pnszta-Kenderes	197	201
Sándorudvár	192	196
Számos	225	229
Szárcsa	207	211
Széchényfalva-Káros-Istvánvölgy	228	232
Szecsány	211	215
Szivattyútelep	230	234
Temes-Paulis	222	226
Tomásovácz	202	206
Torontál-Almás	215	219
Torontál-Ozora	205	209
Torontál-Ujvár	211	215
Torontál-Vásárhély	223	227
Uj-Alibunár	223	227
Uj-Zichyfalva	235	239
Uj-Zsombolya	217	221
Verseczrét	221	225
Stationen der Temesvár-Modoser Localeisenbahn.		
Feodor	226	230
Gyülvész	226	230
Keresztes	224	228
Parácz	221	225
Rudna	228	232
Román-Szt. Mihály	219	223
Szabadfalu	218	222
Uj-Pécs	224	228
Utvin	219	223

Von	Nach Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der Temesvár—Nagy-Szt. Miklóser Localeisenbahn.		
Biléd	231	235
Kls-Becskerek	225	229
Lovrin	221	225
Nagy-Ösz	215	219
Sándorháza	230	234
Uj-Bessenyö	221	225
Stationen der Zsebely-Csákovár-Bókaer Localeisenbahn.		
Bánlak	230	234
Csákovár	237	241
Gllád	235	239
Gyér	222	226
Snrján-Zsibova	217	221
Tolvádia	225	229
Stationen der Pancsova-Petrovoszellóer Localeisenbahn.		
Réva-Ujfaln nnd Pancsova-Temespart	204	208
Stationen der Versecz-Kubiner Localeisenbahn.		
Alibnnár	223	227
Bavaniste	232	236
Károlyfalva	234	238
Knbin-Dunapart	216	220
Mramorák-Déliblát	234	238
Román-Petre	224	228
Temes-Kubin	216	220
Temes-Miklós	233	237
Ulma	229	233
Vlajkovecz	226	230
Stationen der Puszta-Tenyö—Kun-Szt. Mártoner Localeisenbahn.		
Baghy major	164	168
Homok	177	181
Kengyel	161	168
Knn-Szt. Márton	181	185
Martfü	166	170
Tisza-Földvár	175	179
Stationen der Kun-Szt. Márton—Szenteser Localeisenbahn.		
Szentes	184	188
Töke	184	188
Stationen der Szentes—Hodmezö-Vásárhelyer Localeisenbahn.		
Mártély	212	216
Mindszent	207	211
Szegvár	200	204

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
259	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Nach: Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Simmering Floridsdorf Stadlau Marchegg	Nach: Wien-Lagerhaus Wien-Praterqnai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen		
Báttaszék	151	155
Czecze	148	152
Hidas-Bonyhád	174	178
Hidja-Apáti	140	144
Kölesd-Tengelicz	140	144
Nagy-Dorog	140	144
Szegzárd	144	148
Tolna-Mözs und Fáczánkert	142	146
Vajta	144	148
Stationen der Féher und Tolnavármegyér Localeisenbahn		
Baracs Ménesmajor	141	145
Duna-Adony	133	137
Duna-Földvár	149	153
Duna-Pentele	137	141
Elöszallás	141	145
Herczegfalva	141	145
Nagy-Venyim	141	145
Paks	149	153
Rácz-Almás	137	141
Stationen der Szegzárd-Báttaszéker Localeisenbahn		
Decs	147	151
Ócsény	146	150
Pilis-Berek	119	153

I. Die von den Stationen Báttaszék, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammenden Locosendungen. Auf den Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

II. Insofern infolge der Gruppirung der Bestimmungsstationen die Frachtsätze in einzelnen Relationen höher sind als die tarifmässigen Frachtsätze, gelangen letztere Frachtsätze zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Fracht-satze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

260

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. 3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. 5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 7. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 8. Elbe-Umschlagsverkehr. 9. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. 10. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. 12. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. 13. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. 14. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Getreide etc.

Die für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen sub Post Nr. 257, 258 und 259 für die Stationen Wien, Marchegg und Stadlau, sowie die seitens der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen für dieselben Aufgahsstationen auch nach Budapest nnd Györ publicirten ermässigten Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1903 auch im Verkehre mit den in den Tarifen der ohangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner diese für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a. d. L.— Simmering der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft, sowie der Localbahneu Schwechat-Mannersdorf und Bruck a. d. L. - Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgahsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen nnd von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grnnd der hestehenden Frachtsätze billigere Gesammtfrachtgehühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgahsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben.

Bezüglich der in ansländischen Verhänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der hewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Hellern = 85 Markpfennigen, bezw. 105 Centimes. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachthriefe vorzulegen.

Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende Mai 1903 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenhahnen (C IV b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Anf die Rückgahe der Original-Frachthriefe haben die Parteien zu verzichten.

261

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen

a) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf, Simmering, Schwechat-Kledering und Grammat-Neusiedl
b) Wien Lagerhaus und Wien Praterqnai

Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachthrief und Wagen.

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903

Localtarife, bezw. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verhandstarif, Theil II, Heft 3

Verschieden

Heller

	a)	b)
Albár	81	85
Bogya-Gellér	90	94
Csalloköz-Abony	70	74
Csalloköz-Aranyos	94	98
Csalloköz-Csürtörtök	59	63
Duna-Szerdahely	72	76
Ekecs	87	91
Ekel	91	95
Felistál-Nyárasd	83	87
Nagy-Légh	65	69
Nagy-Megyer	88	92
Örs-Ujfalu	96	100
Paka	63	67
Patony	68	72
Püspöki	55	59
Somorja-Uszor	61	65
Tany-Nemes-Ócsa	90	94
Uj-Komárom	99	103

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Die auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenhahnen (C IV b) spätestens bis Ende Mai 1903 vorzulegen sind

Die sub a) angeführten Frachtsätze finden, um 12 Heller per 100 kg erhöht, auch im Verkehre mit Wien Oe.N.W.B. transit Anwendung

Fortlaufende Nummer	1	262	263
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der	3	hetheiligten Verwaltungen	hetheiligten Verwaltungen
und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Mehl nnd sonstige Mahlproducte aus Pos. M—4 der Güterclassification	Mehl nnd sonstige Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Györ loco	Györ loco
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach		Wien St.E.G. loco	Wien (St.E.G.) transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungar.-Oesterr.-Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5. resp. den im Tarife, Theil II, Heft 1, des Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes aufgenommenen Stationen, sowie den zwischen diesen gelegenen, im Tarife nicht enthaltenen Stationen, insofern der Verkehr theilweise oder ganz via Wien geleitet wird. — Ausgenommen hievon sind die Stationen Kemmelbach-Yhhs, Kleinmünchen, Linz, Mautbausen, Melk, Pöchlarn, Vöcklabruck nnd Wels
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachthrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 his auf Widerruf, längstens aher his Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Fehrnar 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Westnngar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 5, Südwest-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	72 Heller	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	64 Heller	Verschieden
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	8 Heller	8 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende Mai 1903 hei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) vorzulegen sind	Anf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Dnplicate, welche längstens bis Ende Mai 1903 hei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilnng C IV b) vorznlegen sind
Besondere Bemerkungen	14		

264

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der Namen und in der betheiligten Verwaltungen	3
für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Geflügel, lebendes und todtes; frisches Gemüse und Grünzeug; frisches Obst; Wildpret und Butter als Eilgut										
von Budapest-Kelenföld, sowie von den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (inclus.), Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Trencsén—Vlarapass, Galanta—Nagyszombat, Lipótvár—Szered, Ersekujvár—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva	von Budapest-Kelenföld, sowie von den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3, enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken, Marchegg—Palota-Ujpest (incl.), Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Trencsén—Vlarapass, Galanta—Nagy-Szombat, Lipótvár—Szered, Ersekujvár—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva und Garam-Berczencze incl.—Ruttka							
den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, enthaltenen österreichischen Stationen	Wien Staatsbahnhof transit, Wien Nordbahnhof transit, Stadlau transit, Marchegg transit, Bruck a. L. transit nach solchen österreichischen Stationen, nach welchen die instradirung im Sinne der bestehenden Instradirungsvorschriften ganz oder theilweise via Wien, Marchegg oder Bruck a. L. erfolgt	Wien Staatsbahnhof loco Wien Nordbahnhof loco Stadlau loco Floridsdorf loco								
Bei Aufgabe in beliebigen Mengen										
vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1903										
Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1: Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3, bezw. Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 3								
Verschieden										
Verschieden	Tarifmässige Frachtsätze der Frachtenclasse II									
Die Differenz zwischen den von den betreffenden Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Stadlau, bezw. im Verkehre mit Budapest-Kelenföld nach Wien St.E.G. bestehenden directen Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut und für Güter der Frachtenclasse II	Verschieden									
Im Rückvergütungswege		Im Kartirungswege								
Die im Rückvergütungswege anzuwendende Frachtermässigung auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende Mai 1903 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind										
Diese Frachtbegünstigung findet auch auf lebendes Geflügel und Wildpret bei Aufgabe als Frachtgut Anwendung. Im Anschlussverkehre findet diese Frachtbegünstigung nur auf jene Sendungen Anwendung, welche in den Stationen der an die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen anschliessenden Localbahnen, sowie in den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes aufgenommenen Stationen der übrigen Eisenbahnen zur Aufgabe gelangen, und zwar ebenfalls im Rückvergütungswege auf Grund der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende Mai 1903 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
265	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Arad Baja Beregszász Békes-Csaba Brassó Budapest-Józsefváros Budapest-nyugoti p. u. Czegléd Debreczen Déva Eger Eperjes Eszék (Osiek) Fehértemplom Fogaras Garam-Berzencze Gyöngyös Gyula-Fehérvár Hódmezö-Vásárbely Jászberény Kalocsa Karánsebes Kassa Kecskemét Kézdi-Vásárhely Kis-Knn-Felegyháza Kis-Várda Kolozsvár Komárom Losoncz Lugos Máramaros-Sziget Maros-Vásárhely Medgyes Mezö-Tur Miskolcz gömöri p. n. Munkács Nagy-Bánya Nagy-Becskerek Nagy-Enyed Nagy-Károly Nagy-Kikinda Nagy-Körös Nagy-Szeben Nagy-Várad Nyiregyháza Oravicza Orosháza Pancsova nnd Pancsova-Témespart Párkány-Nána Pécs Puszta Tenyö Salgó-Tarján Sátoralja-Ujhely Segesvár Szabadka Szászrégen Szászváros Szatmár-Németi Szeged Szegzárd Szentes Szolnok sz. p. u. Temesvár-gyárváros Temesvár-Józsefváros Torda Ujvidék Ungvár Versecz Vukovár (Vnkovar) Zimony (Zemun) Zombor oder vice versa	Für die gewöhnlichen Eilgüter von Wien nach Budapest ist die Fracht mindestens für 2300 kg per Frachtbrief und Wagen zu bezahlen. Das Anf- und Abladen der Sendungen von Wien nach Budapest hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen, und haftet die Eisenbahn bei diesen Sendungen weder für die infolge ungenügender Verpackung der einzelnen Colli hervorgerufenen Beschädigungen, noch für den Abgang von Colli bei unverletztem Verschlusse des Wagens.	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Localtarif der kgl. Ung rischen Staatseisenbahnen, Theil II; Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1; Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3; Westungarisch Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1		Heller 810 773 881 760 1204 360 360 532 773 881 678 963 810 881 1368 773 594 944 759 574 657 881 810 595 1424 636 822 881 360*) 720 882 923 1006 1027 678 760 870 1060 1038 964 810 801 553 1116 801 810 912 869 1111 360 802 615 636 810 1068 740 1106 902 834 760 721 793 574 810 810 933 810 846 881 810 858 773		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Original-Aufnahmescheine, bezüglich der nach Zimony expedirten Sendungen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind spätestens bis Ende Mai 1903 an die Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die im Verkehre zwischen Wien Staatsbahnhof und Wien Nordbahnhof einerseits und den Stationen Eszék, Pécs und Vukovár anderseits gewährten Frachtsätze werden auch im Verkehre mit Wien Südbahnhof angewendet. Diese Begünstigung findet im Kattitungswege unter der Bedingung Anwendung, wenn von Seite der diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei bei einer der betheiligten Bahnverwaltungen eine Caution von 50.000 (fünfzigtausend) Kronen erlegt wird, wobei die weiteren Durchführungsmodalitäten mit der Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden. *) Dieser Frachtsatz gilt nicht im Verkehre mit Wien K.F.N.B.	

Die Sendungen in Wien können auch nach Schluss der amtlichen Aufnahmezeit zu einer mit der Bahnanstalt zu vereinbarenden Zeit aufgegeben werden.

Die nach über Budapest gelegenen ungarischen Stationen in Wien aufzugebenden Sendungen hat die Partei auf die durch die Bahn bestimmte Weise nach Routen getheilt zu verladen. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die Bedingungen durch die Partei nicht erfüllt werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
266	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Petroleum (Steinöl), gereinigt, Mineralschmieröle, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Gasöl (Gastheeröl), Blauöl und, Grünöl	Orsova	sämmtlichen Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Pécs-Barcser Eisenbahn	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarife, bezw. Verbandstarife		Die Frachtsätze der Classe B		Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, ferner bei Sendungen nach Firme auf die die Beförderung nach dem Zollauslande nachweisenden Schiffsdocumente und insofern die Einrechnung des mittelst Bahn nach Orsova verfrachteten Rohpetroleums (Steinöl) in das normirte Minimalquantum beansprucht wird, die auf den Namen derselben Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) spätestens bis Ende März 1904 einzureichen sind	
			Mineralthеer			Bei Verfrachtung von 10.000 Tonnen. Frachtzahlung für mindestens a) 10.000 kg } per Wagen und Frachtbrief. b) 5.000 kg } Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen				Heller ad a)	Heller ad b)			
				Báziás *)						112	156			
				Budapest-nyugoti p. u.						146	204			
				Csongrád						124	174			
				Czegled						132	184			
				Detta						92	128			
				Érsekujvár						172	240			
				Fehértemplom						104	146			
				Galánta						180	252			
				Gertenyes						96	134			
				Gyertyámos						88	124			
				Illava						204	286			
				Ipolyság						174	244			
				Kecskemét						124	174			
				Kis-Kun-Dorosma						108	152			
				Kis-Kun-Félegyháza						120	168			
				Kistelek						114	160			
				Köbánya alsó p. ü. loco						146	204			
				Köbánya alsó p. u. transit						142	198			
				Léva						174	244			
				Lipótvár						186	260			
				Marchegg loco						196	274			
				Marchegg transit						192	268			
				Nagy-Belicz						192	268			
				Nagy-Bicse-Predmér						212	296			
				Nagy-Kikinda						94	132			
				Nagy-Körös						128	180			
				Nagy-Surány						176	246			
				Nagy-Szt. Miklós						106	148			
				Nagy-Szombat						186	260			
				Nagy-Tapolcsány						188	264			
				Nemet-Bogsán						100	140			
				Nyitra						180	252			
				Nyitra-Zsámbokrét						190	266			
				Oroszlámos						102	142			
				Párkány-Nána						162	226			
				Perjámos						108	152			
				Pozsony-fiok p.u.						190	266			
				Pöstyén						190	266			
				Szeged loco						108	152			
				Szeged transit						98	138			
				Szered						184	258			
				Szöreg loco						106	148			
				Szöreg transit						98	138			
				Temes-Rékás						76	106			
				Temesvár-Gyárváros						82	114			
				Temesvár-Józsefváros loco						82	114			
				Temesvár-Józsefváros transit						74	104			
				Tótmegyer						174	244			
				Trencsén-lsztebnik						200	280			
				Udvard						170	238			
				Uj-Zsolna						216	302			
				Vácz						154	216			
				Vág-Besztercze						210	294			
				Vág-Sellye						178	250			
				Vág-Ujhely						194	272			
				Versecz						98	138			
				Vlarapass loco und transit						204	286			
				Zsebely						86	120			
				Zsolna transit						216	302			
				Zsombolya						90	126			
					Wien St.E.G.					ad a) 210				
					Wien K.F.N.B.					210				
					Stadlau und Floridsdorf					208				

Zu das nebenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Orsova verfrachtete Rohpetroleum (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstigung findet auch im Kartirungswege Anwendung, wenn die Partei, welche dieselbe in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, bei der Hauptcassa der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren eine Caution von 10.000 Kronen deponirt, wobei die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der betreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden.

*) In den Frachtsätzen für Báziás ist die im Localtarife der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Theil II) festgesetzte Localzuschlagsgebühr bereits inbegriffen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Die in Classe A und theilweise in Classe B gehörigen, die Nebenprodncte der Petrolenmraffinirung bildenden schweren Mineralöle (Blau- und Grünöl), Mineralschmieröle, Gasöl (Gastheeröl), Theeröl, Braunkohlenöl etc.

Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleum, Petroleumcoaks, Petroleumpech

Orsova

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Finme	dem Zollauslande	Oderberg transit*) (auf die nach der Prenssischen Staatsbahn übergehenden Sendnngen)	Oderberg	Gyanafalva Landesgrenze Szakoleza Landesgrenze Viarapass transit Zsolna „ Zwardon „ Bruck a.L. „ Marchegg „ Fiume

Bei Verfrachtung von mindestens 10.000 Tonnen.
Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Wagen nnd Frachtbrief.
Das Auf- und Ahladen der Sendnngen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.

Die Sendnngen müssen nach dem Zollanslande bestimmt seiu	Die Sendungen müssen mit directen, nach **deutschländischen** Stationen lautenden Frachtbriefen ohne Routenvorschrift aufgegeben werden		Die Sendungen müssen mit directen, nach Fiume, Oesterreich oder dem Auslande lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden

vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903

Localtarife, hezw. Verhandstarife

Die Frachtsätze des Ansnahmetarifes 1	Rücksichtlich der Linien der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Pécs-Barcser Eisenbahn die Frachtsätze des Ansnahmetarifes 1	182 Heller	180 Heller	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1

Im Rückvergütungswege

Anf Grnnd der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, ferner bei Sendungen nach Fiume anf die die Beförderung nach dem Zollauslande nachweisenden Schiffsdocumente nnd, insofern die Einrechnung des mittelst Bahn nach Orsova verfrachteten Rohpetroleums (Steinöl) in das normirte Minimalquantum heansprncht wird, die anf den Namen derselben Partei als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) spätestens bis Ende März 1904 einzureichen sind

In das nebenstehende Quantum wird das mittelst Bahn nach Orsova verfrachtete Rohpetroleum (Steinöl) mit höchstens 5000 Tonnen eingerechnet. Diese Frachtbegünstignng findet auch im Kartirungswege Anwendung, wenn die Partei, welche dieselbe in dieser Form in Anspruch zu nehmen wünscht, bei der Hauptcasse der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren eine Caution von 10.000 Kronen deponirt, wobei die Modalitäten der weiteren Durchführung mit der betreffenden Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden.

*) Die Ueberfuhrsgebühr in Oderberg ist in diesem Frachtsatze bereits inbegriffen

Fortlaufende Nummer	268	269	270
1			
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Geflügel, lebendes und todtes; frisches Gemüse und Grünzeug; frisches Obst; Wildpret; Butter; frisches Fleisch; Eier; Topfen; Honig und Melonen als Eilgut oder Frachtgut	Brennholz und Sägeabfallholz (nur als Brennholz verwendbar)	Brennholz und Sägeabfallholz (nur als Brennholz verwendbar)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Budapest-Kelenföld	Bajesd	Alkenyer Bikásvasgyár Breznóbánya Szászsebes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	den im Oesterreicbisch-Ungarischen Eisenbahnverbandstarife, Theil II, Heft 1, enthaltenen österreichischen Stationen	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B. Stadlau, Floridsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
und giltig in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Local-, bezw. Verbandstarife	Localtarife	Oesterreicbisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Bestehen keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die laut Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreicbisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes von Budapest-Józsefváros giltigen normalen Frachtsätze	183 Heller	137 125 124 132 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			
	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1	Fortlaufende Nummer	271	272
2	Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
3	und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
4	Das Zugeständniss wird genacht für Artikel	Holz der Pos. H—19 der Güterclassification (mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz)	Holz des Specialtarifes 2
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Less Petrozsény Szendrő Szolyva-Hársfalva	Brassó transit*) Bikszád-Kalványos Csik-Szent Király Csik-Szent Simon Csik-Szereda Gyimes Gyimes-Felsö-Lok Gyimes-Közep-Lok Madéfalva Malnásfürdö Sepsi-Bodok Szépvíz-Szent-Mihály Tusnád
5	nach	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; im Uebrigen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 3
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller 127 159 136 144	Heller a) 209 199 221 214 230 220 228 218 231 221 241 231 238 228 239 229 233 223 223 213 221 211 231 224 236 226 b)
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	Verschieden
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	ad a) Im Kartirungswege ad b) Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		ad b) Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende Mai 1903 bei den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) einzureichen sind
14	Besondere Bemerkungen		*) Die Frachtsätze von Brassó transit finden nur für Sendungen, welche von den Stationen der Localbahn Brassó-Háromszék stammen, Anwendung

Fortlaufende Nummer	273	274
1		
Die Publication erfolgt — von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
2		
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Holzkohle / Brennholz / Holz der Classe C und des Specialtarifes 2
4		
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Herkulesfürdö	Oszlány
5	Vedres-Ábrány / Maros-Illye	
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B.	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf
6	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Frachtzahlung bei Eisenbahnschwellen aus Eichenholz für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, für die übrigen Artikel Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Holzkohlensendungen, sowie das Aufladen der übrigen Artikel obliegt den Parteien
	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Bei Eisenbahnschwellen aus Eichenholz Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Localtarife
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — Heller	Besteht kein directer Frachtsatz	Bestehen keine directen Frachtsätze
9		
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — Heller	208	75 Heller / 75 Heller / 89 Heller
10		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg — Heller	189 / 186 / 3	188 / 178 / 10
11		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
275	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Baumwollwaaren und Leinenzeuge der Classe I	Sepsi-Szt. György	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau, Floridsdorf	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903		Heller 1190	Heller 921	Heller 269	Im Kartirungswege		
			Baumwollwaaren und Leinenzeuge aus Pos. B 7 und L—7 der Güterclassification						932	349	583			
			Garne aus Pos. G—3/a der Güterclassification	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau, Floridsdorf	Sepsi-Szt. György				932	349	583			
						Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen			483	285	198			
276	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Hohlglaswaaren der Pos. H—15 b der Güterclassification	Trencsén-Baán	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	a) 164 Heller b) 101 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
277	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eisenröhren der Pos. E—5 der Güterclassification	Anina	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	261 Heller	187 Heller	74 Heller	Im Kartirungswege		In dem Frachtsatze ist die Zuschlagsgebühr laut Localgütertarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Theil II) bereits inbegriffen

Fortlaufende Nummer	278	279	280
1			
Die Publication erfolgt — von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
2			
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3			
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Eisen und Stahl der Pos. E—5, Eisen- und Stahl, Eisen und Stahlwaaren der Pos. E—6 c) und d) der Güterclassification	Roheisen	Kalk der Pos. K—4 / Cement der Pos. C—6 } der Güterclassification
4			
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Szinobánya vasgyár	Ferenczteiep	Zsolna Ks.Od. / Zsolna M.Á.V.
5			
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B.	Wien St.E.G. / Wien K.F.N.B. / Stadlau / Floridsdorf	Wien St.E.G. / Wien K.F.N.B.
6			
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen der Sendungen in completen Wagenladungen, sowie von Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
7			
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterr.- Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3
9			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	193 Heller	102 Heller
10			
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 264 Heller b) 238 Heller c) 155 Heller	162 Heller	90 Heller
11			
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	31 Heller	12 Heller
12			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	281	282	283
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
	Milchgefässe, leer retourgehende; Milch — bei Aufgabe als Eilgut	Kieserde, unverpackt, bei Beförderung nur in offen gebauten Wagen; Kieserde, verpackt	Melonen als Eilgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Turna	Beodra
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Kelecsény (Haltestelle)	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in beliebigen Mengen. Die Aufgabe, bezw. Auslösung der Sendungen hat in Récsény zu erfolgen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Aufgabe in beliebigen Mengen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	85 Heller	646 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	158 Heller; 186 Heller	60 Heller; 61 Heller	555 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		25 Heller; 24 Heller	91 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Die ämtliche Gewichtsfeststellung der Sendungen erfolgt in Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
284	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Leer retourgehende Milchgefässe bei Aufgabe als Eilgut	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Elecske	Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, Anhang vom 1. Jänner 190[illegible] zu diesem Tarife	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
									173	161	12			
					Galgocz				160	152	8			
					Récsény				168	158	10			
285	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1 a und b, Pappendeckel der Pos. P—3 b der Güterclassification	Szvinna	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	a) Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverbahnd, Tarif, Theil II, Heft 3	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
									a) 244	a) 178	a) 66			
									b) 167	b) 156	b) 11			
									c) 167	c) 149	c) 18			
			Papierabfälle der Pos. P—2 a der Güterclassification	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Szvinna				a) 244	a) 178	a) 66			
									b) 167	b) 156	b) 11			
286	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Arad	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	Heller ad a)	b)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze für Budapest gelten von den Stationen Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti téherpályaudvár, Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest nyugoti pályaudvár, Budapest-Keleuföld und Ó-Buda-filaterigát
				Baja						238	214			
				Brassó						404	323			
				Budapest *)						112	98			
				Buzsák						256	226			
				Czegléd						155	139			
				Debreczen						238	214			
				Derestye-Hétfalu						407	325			
				Eperjes						—	258			
				Kassa						260	229			
				Kolozsvár						312	261			
				Lugos						298	253			
				Maros-Vásárhely						350	285			
				Mezöhegyes						270	240			
				Miskolcz gömöri p. u.						218	198			
				Nagyvárad						247	220			
				Ötvenes						268	241			
				Szeged						218	198			
				Szeged-Rókus						225	203			
				Szöreg						225	203			
				Temesvár-Gyárváros						272	238			
				Temesvár-Józsefváros						272	238			
				Uj-Arad						255	226			
				Versecz						302	255			

Fortlaufende Nummer	287	288	289	290
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	betheiligteu Verwaltnngen	betheiligten Verwaltnngen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Tannen-, Fichten-, Kiefer- und Föhrenzapfen ausgeklengelt (ohne Samen)	Feuerfester Thon, roh, lose oder in Säcken verpackt	Aus abgeschöpfter Milch gewonnener Topfen und magerer (Arbeiter-) Käse	Weidenkörbe
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kassa	Poltár	Budapest-József város, Budapest-nyugoti p. u.	Szeged-Rókus
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B.	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3	Localtarife	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	162 Heller	153 Heller	238 Heller	783 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	129 Heller	115 Heller	166 Heller	488 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	33 Heller	38 Heller	72 Heller	295 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
291	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Geschlachtete, ausgeweidete Schweine, bei Aufgabe als Frachtgut	den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Wien St. Marx	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1903	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Die directen Frachtsätze der Wagenladungsclasse A aus dem Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes für Wien St.E.G., erhöht um 17 Heller per 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
292	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Vide nachstehende Tabelle			Aufrechthaltung der allgemein giltigen, sowie der im Tarife, Theil II, Heft 6, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes angeführten speciellen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach	Frachsätze für			
		Hornvieh in Wagenladungen	Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen		die nebenangeführten Thiergattungen
		per Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	per Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	für die Benützung der Trommel	nach dem Normalgewichte (siehe Tarif, Theil I) per 100 kg
		in Hellern			
Csantáver	Wien St. Marx	719	760	2088	146

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
293	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen, Malz und Mahlprodnete aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification	Pozsony-fiók pályaudvár	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	55 Heller	50 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
					Stadlau, Floridsdorf				52 Heller	47 Heller	5 Heller			
294	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Vág-Besztercze	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 183		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1904 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieansprnch erlischt	
					Tetscheu (Oe.N.W.B. oder B.N.B.)					183				
					Tichlowitz					183				
					Nestersitz-Pömmerle					183				
					Gross-Priesen					183				
					Schönpriesen					183				
					Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)					183				
					Schreckenstein					183				
					Lobositz					183				
					Leitmeritz					183				
					Theresienstadt					183				
					Raudnitz					183				
					Kralup					180				
					Bubna (St.E.G.)					172				
					Bubentsch					175				
					Prag (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)					168				
					Lieben (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)					168				
					Brünn (St.E.G.)					96				
					Bisenz Stadt					75				
					Ung.-Hradisch Stadt					66				
					Ung.-Hradisch transit (für Göding)					67				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass von bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
295	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Bahnverwaltungen	a) Chamottesteine, Chamottemörtel b) Chamotte-Gasretorten, cylindrische	Bodenbach B.N.B., Bodenbach St.E.G., Tetschen B.N.B., Tetschen Oe.N.W.B.	Arad	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Oesterr.-ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Heller 288	258	30	Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz für Budapest findet auf nachbenannte Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti téherpályaudvár, fővámház, fővárosi közraktárak, Józsefváros, kiterö, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld, déli vásut, Ó-Buda-filatorigát und Buda-Császárfürdö-kiterö Die nach Budapest-Ferenczváros bestimmten Sendungen müssen an die Adresse eines mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Etablissements aufgegeben werden. (Siehe Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Theil II)	
					Budapest				214	184	30			
					Kolozsvár				315	285	30			
					Pozsony				168	129	39			
					Szeged				273	243	30			
					Temesvár-Józsefváros				297	267	30			
					Temesvár-Gyarváros				297	267	30			
				Bodenbach B.N.B., Bodenbach St.E.G., Tetschen Oe.N.W.B.	Kassa Ks. Od.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.			268	a 217 b 266	a 51 b 2			
296	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Farbholz der Position F—4 der Güterclassification	Liboch	Budapest *)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	364 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

*) Der obige Frachtsatz gelangt im Verkehre mit den nachbenannten Budapester Bahnhöfen zur Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti téherpályaudvár, fővámház, fővárosi közraktárak, Józsefváros, kiterö, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld, déli vásut, Ó-Buda-filatorigát und Buda-Császárfürdö-kiterö.

Fortlaufende Nummer	297	298
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Leere, gebranchte Emhallagen laut Abschnitt C—5 des Tarifes, Theil I, Abtheilnng B	Griehenknchen der Pos. G—22 der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Frachtgüter der Classe I / Classe II / Classe A / des Sp.-T. 1	Köhanya hizlalda
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Saar in Mähren oder vice versa Budapest	Köhanya also nnd felsö p. u. / Budapest *)
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgahe in heliebigen Mengen / Anfrechthaltnng der für die nehenangeführten Stückgnt- nnd Wagenladnngsclassen allgemein giltigen Tarifbestimmnngen	Aussig St.E.G., Aussig Oe.N.W.B., Schreckenstein
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 his auf Widerrnf, längstens aher his Ende Decemher 1903	vom 1. Jänner 1903 his auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der hetheiligten Verwaltnngen	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenhahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1; Westungarisch-Oesterreichischer Eiseuhahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	305 Heller / 305 Heller / 302 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	277 Heller / 273 / 361 / 510 / 633 Heller	295 Heller / 295 Heller / 292 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		10 Heller / 10 Heller / 10 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	Die nehensteheuden für Budapest angeführten Frachtsätze gelangen im Verkehre mit nachbenannten Budapester Bahnhöfen zur Anwendnng, und zwar: Angyalföld, dunaparti téherpályaudvár, fövamház, fövárosi közraktárak. Józsefváros, kiterö, központi-vásárcsarnok, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, kelenföld, déli vásut, Buda-Császárfürdö kiterö nnd Ó-Buda filatorigát	*) Der Frachtsatz für Budapest findet Im Verkehre mit nachstehenden Budapester Bahnhöfen Anwendung, u. zw.: Angyalföld, dunaparti teherpályaudvár, fövamház, fövárosi közraktárak, Józsefváros, kiterö, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld, dell vasnt, Ó-Buda-filatorigat, Buda-Császárfürdö kiterö
	13	14

Fortlaufende Nummer	1	299	300
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der und im	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Holzleisten, vergoldet oder bronzirt	Leinöl
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	5	Haida	Lohositz St.E.G.
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	5	Arad Beszterecze Besztercebánya Békes Csába Brassó Budapest*) Debrecen Ersekujvár Losonez Máramaros-Sziget Máros-Vasarhely Medgyes Nagyszeben Nagyvárad Nyitra Orsova Parkány Nana Pozsony Segesvár Szabadka Szeged Temesvár-józsefváros Temesvár-Gyarváros Vácz Zimony	Budapest*) Kőbánya-hizlalda
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe in beliebigen Mengen	Anfgahe in Kessel- (Cisternen-) Wagen und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende Decemher 1903	vom 1. Jänner 1903 his anf Widerrnf, längstens aber his Ende Decemher 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 3, bew. Localtarife	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverhand, Tarif, Theil II, Heft 1, bezw Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	1086 1418 854 1022 1565 741 1055 651 911 1284 1367 1388 1427 1076 672 1141 723 534 1429 993 1007 1138 1138 741 1180	1086 1418 854 1022 1565 741 1055 651 911 1284 1367 1388 1427 1076 672 1141 723 534 1429 993 1007 1138 1138 741 1180
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	*) Der Frachtsatz für Budapest findet auf nachstehende Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: dunaparti téherpályaudvár, Józsefváros, fővamház, fővárosi közraktárak, nyugoti pályaudvár, Lipótvaros, Angyalföld, Kelenföld, déli vasut und Ó-Buda-filatorigát	*) Der Frachtsatz für Budapest findet im Verkehre mit nachbenannten Budapester Bahnhöfen Anwendung, und zwar: Angyalföld dunaparti téherpályaudvár, Ferenczváros, fővamház, fővárosi közraktárak, Józsefváros, kiterö, központi vásárcsarnok, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld, déli vásut, Buda-Császártürdö-kiterö und Ó-Buda-filatorigát. Die nach Budapest-Ferenczváros bestimmten Sendungen müssen an die Adresse eines mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Etablissements aufgegeben werden. (Siehe Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Theil II)

Fortlaufende Nummer	301	302
1		
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
2		
von der		
und im	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
der Namen		
3		
für Artikel	Glas der Pos. G—11 der Güterclassification	Glas der Pos. G—11 der Güterclassification
4		
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Röhrsdorf	Přibram Třemoschna Tans Stupno-Bras Stankan Staab Přibram
5		
nach	Budapest	Pozsony Budapest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
6		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, bezw. Localtarife
7		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	263 277 280 274 280 271 213
8		
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 382 Heller b) 262 Heller	235 235 235 235 235 235 187
9		
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		28 42 45 39 45 36 26
10		Heller
11		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
13		
Besondere Bemerkungen	Die nebenstehenden Frachtsätze finden im Verkehre mit nachbenannten Budapester Bahnhöfen Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti, teherpalyaudvar, Ferenczváros, fövambáz, fővarosi közraktárak, Jozsefváros, kiterő, központi vasárcsarnok, Lipótváros, nyugoti pályaudvar, Kelenföld, deli vasut, Buda császárfürdö kiterő und Ó-Buda filatorigat. Die nach Budapest-Ferenczváros bestimmten Sendungen müssen an die Adresse eines mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Etablissements aufgegeben werden (siehe Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Theil II)	Die Frachtsätze für Budapest finden auf nachbenannte Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti, téherpályaudvár, fövambáz, fővárosi, közraktárak, Józsefváros, kiterő, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld, déli vásnt, Ó-Buda-Fllatorigát und Buda-Császárfürdö-kiterő
14		

Fortlaufende Nummer	1	303	304
Die Publication erfolgt von der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Glasflaschen der Classe B	Glastafeln der Classe B	Quebrachoholz-Extract der Pos. E—23 b der Güterclassification
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Schwaz-Kuttowitz	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Rostok
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Budapest	Budapest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen der Sendungen obliegt den Parteien.
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, und Anhang hiezu, bezw. Localtarife, Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, bezw. Localtarife	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, bezw. Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	245 Heller	300 Heller	325 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	242 Heller	242 Heller	242 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	3 Heller	58 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	Die nebenstehenden Frachtsätze finden auf nachbenannte Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti téherpályaudvar, fővamház, fővárosi közraktárak, Józsefváros, kiterö, Lipótváros, nyngoti pályaudvar, Kelenföld, déli vasut, Ó-Buda-Filatorigat und Buda-Császárfürdö-kiterö	Der Frachtsatz findet auf nachstehende Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti, téherpályaudvár, fővamház, fővárosi közraktárak, Józsefváros, kiterö. Lipótváros. nyngoti pályaudvar, Kelenföld, déli vasut, Ó-Buda-Filatorigát, Buda-Csaszárfürdö kiterö

Fortlaufende Nummer	305	306
1		
Die Publication erfolgt — von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
2		
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Rohdachpappe der Pos. P—3 b der Güterclassification	Maschinen, landwirthschaftliche, sowie Ackergeräthe, zerlegt und unzerlegt, der Pos. M—14 der Güterclassification
4		
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Schlackenwerth	Hracholnsk
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Komotau B.E.B.	Budapest
5		
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen
6		
7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, bezw. Anhang zu diesem Tarife. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3, bezw. Localtarife	Localtarife
8		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	432 Heller / Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze
9		
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	376 Heller / 353 Heller	344 Heller
10		
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	56 Heller / Verschieden	
11		
Art der Durchführung	im Kartirungswege	im Kartirungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
13		
Besondere Bemerkungen	Die nebensteheuden Frachtsätze gelangen im Verkehre mit nachbenannten Budapester Bahnhöfen zur Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunapartl téherpályandvár, fővamház, fővárosi közraktárak, Józsefváros, kiterö, Lipótváros, nyngotl pályandvár, Kelenföld, Ó-Buda-fllatorlgát, Buda-Császárfürdö-kllterö und déli vásut	Der Frachtsatz findet auf nachstehende Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti téherpályandvár, Józsefváros, kitérö, fővamház, fővárosi közraktárak, nyngotl pályandvár, Llpótváros, Kelenföld, déli vasut, Buda-Császárfürdö-kiterö und Ó-Buda-filatorlgát
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
307	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Papier der Classe A	Böhm.-Kamnitz	Budapest *)	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1 Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	a) 417 Heller b) Verschieden	a) 397 Heller b) 377 Heller	a) 20 Heller b) Verschieden	Im Kartirungswege			
308	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Thon, roh, unverpackt	Wildstein	Alkenyér Budapest Diosgyör-vasgyár Krompach Ózd	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife der betheiligten Verwaltungen		Heller 256 193 227 247 235		Im Kartirungswege		

*) Die Frachtsätze gelangen im Verkehre mit nachbenannten Budapester Bahnhöfen zur Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti teherpályaudvár, józsefvárosi közraktárak, fővámház, fővárosi közraktárak, kiterő, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld, déli vasut, Buda-Császárfürdő kiterő und Ó-Buda filatorigát.

Der Frachtsatz für Budapest gelangt im Verkehre mit nachbenannten Budapester Bahnhöfen zur Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti teherpályaudvár, fővámház, józsefvárosi közraktárak, józsefváros, kiterő, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Kelenföld, déli vasut, Buda-Császárfürdő kiterő und Ó-Buda filatorigat. In dem Frachtsatze für Ózd ist die lant Localgütertarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen für dlese Station festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten

Fortlaufende Nummer	1	309	310
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Zuckerrüben	Hölzerne Eisenbahnschwellen zu Regiezwecken der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	a) Ung.-Ostra, b) Bisens-Pisek transit, Ung.-Hradisch transit, Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik) und Robatetz	a) Bánócz, b) Szoldobágy, c) Vedres-Abrány
nach		Bellus Brunócz Dubnicz Felsö-Szrnye Illava Melsztoz Nagy-Biese-Predmér Nemsova Pucho-Kocskócs Tepla-Trencsén-Teplitz Trencsén-Isztebnik Vág-Besztercze Vág-Ujhely	Aussig St.E.G., od. Oe.N.W.B. Böhm.-Leipa B.N.B. Czernosek Oe.N.W.B. Lobositz St.E.G. Reichenberg S.N.D.V.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut mit auf eine Dienststelle der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft als Empfängerin lautenden Frachtbriefen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz in Hellern per 100 kg a) 242 b) 273 c) 264
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	ad a) 2·6 Heller ad b) 3·6 Heller	a) 247 b) 277 c) 268
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1904 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	1	311	312	313
Die Publication erfolgt von der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im der Namen	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Chlorkalk, krystallisirte Soda, Glanbersalz, Salpetersäure, Salzsäure und Schwefelsäure	Soda, krystallisirt; Soda, roh, calcinirt, ferner Bleichsoda; Soda, roh, calcinirt, ferner Bleichsoda	Schwefelkies
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Budapest-: Kraiup (St.E.G.); Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Alvácza: Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.); Budapest-: Kraiup (St.E.G.); Aussig (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Alvácza; Budapest-
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Angyalföld; dunaparti téherpályaudvár; Józsefváros; fővárosi közraktárak; Kiterő; nyugoti pályaudvár; Lipótváros; Kelenföld; déli vásut loco; Ó-Buda-Filatorigát; Buda-Császárfürdö-kiterö	Palota-Ujpest; Budapest-: Angyalföld; dunaparti téherpályaudvár; Józsefváros; fővárosi közraktárak; Kiterő; nyugoti pályaudvár; Lipótváros; Kelenföld; déli vásut loco; Ó-Buda-Filatorigát; Buda-Császárfürdö-kiterö	Palota-Ujpest; Budapest-: Angyalföld; dunaparti téherpályaudvár; Józsefváros; fővárosi közraktárak; Kiterő; nyugoti pályaudvár; Lipótváros; Kelenföld; déli vásut loco; Ó-Buda-Filatorigát; Buda-Császárfürdö-kiterö; Hruschau; Lundenburg; Prerau; Wagram
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerrnf, längstens bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decemher 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decemher 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Tbeil II, Heft 1, hezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, hezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	272 Heller; 302 Heller	298 Heller; 298 Heller; 272 Heller; 302 Heller	Besteben keine directen Frachtsätze: 139 Heller; 175 Heller; 149 Heller; 164 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	232 Heller	232 Heller; 256 Heller; 256 Heller; 256 Heller	232 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	40 Heller; 70 Heller	66 Heller; 42 Heller; 16 Heller; 46 Heller	Im Kartirungswege
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe. welche bis Ende März 1904 hei der Aufgabsbahn vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1904 hei der Aufgabsbahn vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	314	315	316
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Räderpaare (Bestandtheile von Eisenbahnwagen)	Reis, geschält, Reismehl, Reisgries	Roh-Dachpappe der Pos. P—3 b der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Német-Bogsán	Budapest-dunaparti t. p. u. „ Lipótváros „ nyugoti p. u.	Mähr.-Ostrau
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wagram	den im Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen österreichischen Stationen	Budapest
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit auf die Bestimmungsstation lautenden directen Frachtbriefen anfzugeben	Auflieferung von mindestens 500 Tonnen. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 2, bezw. Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestebt kein directer Frachtsatz	Verschieden	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	178 Heller	Verschieden	a) 283 Heller b) 268 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		25 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lauten müssen. Dieselben sind spätestens bis Ende Mai 1903 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen	Die auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplicate, welche der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende März 1904 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen			Diese Frachtsätze finden auf nachstehende Budapester Bahnhöfe Anwendung: Budapest nyugoti pályaudvár, Lipótváros, Angyalföld, Józsefváros, Ferenczváros, kiterö, fövambáz, dunaparti téberpályaudvár, fövárosi közraktárak, Kelenföld, Buda-Császárfürdö-kiterö, Ó-Buda-filatorigát	

317

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Braunkohle

Siehe Tabelle

Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.
Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Februar 1903

Localtarife

Siehe Tabelle

Im Kartirungswege

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2, 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

318

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Mineralkohle, Braunkoblencoaks, Steinkoblencoaks, Koblenbriquettes

Segen-Gottes

Von	Nach
Budapest (déli vásut) Ó-Buda-filatorigát Buda-Császárfürdö-kiterö	Budapest (dunaparti p. u., Józsefváros, Ferenczváros, Lipótváros nyngoti p. u. Angyalföld) Köbanya (alsó und felsö p. u.) Budapest-Kelenföld

Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.
Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903

Localtarife

Im Kartirungswege

Frachtsätze per 100 kg in Hellern

Von	Nach	Balassa-Gyarmat	Bátony	Fülek	Kis-Terenne	Palfalva	Salgo-Tarjan
	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B.	82	91	97	91	93	93
	Raasdorf				91	93	93
	Siebenhrunn-Leopoldsdorf				91	93	93
	Schönfeld-Lassee				90	92	92
Budapest (déli vásut) Ó-Buda-filatorigát Buda-Császárfürdö-kiterö	Budapest (dunaparti p. u., Józsefváros, Ferenczváros, Lipótváros nyngoti p. u. Angyalföld) Köbanya (alsó und felsö p. u.) Budapest-Kelenföld	153·6	143·6				
		124	114				
		29·6	29·6				

Die nach Budapest-Ferenczváros bestimmten Sendungen müssen an die Adresse eines mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Etablissements aufgegeben werden

Fortlaufende Nummer	329	319
1		
Die Publication erfolgt	Neutitscheiner Localbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der und im		kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Für Eilgüter und Güter der Normalclasse I und II	Coaks der Tarif-Pos. K—25
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Für Wagenladungsgüter	der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Von Zauchtel nach Neutitschein und umgekehrt	Budapest -Ferenczváros -Angyalföld -dunaparti téberpályaudvar -fövambáz -fövárosi közraktárak -Józsefváros -kiterö -Lipótváros -nyngoti pályandvár
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
und gilt in der Zeit	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		99 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	50% der bestehenden Tarifsätze / 35% der bestehenden Frachtsätze	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	Diese Frachtbegünstigung gilt nur für Transporte von und nach Etablissements, welche mit der Ladestelle Schönau durch ein Industriegeleise verbunden sind	Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände in Wien aufgegeben werden. Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung Die nach Budapest-Ferenczváros bestimmten Sendungen müssen an die Adresse eines mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Etablissements aufgegeben werden
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Fortlaufende Nummer	321	322	323
	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
4	a) Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, b) Fahrbetriebsmittel	Brann- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Brikets, Kokes und Kokesasche, Steinkohlen-Brikets, -Kokes und Kokesasche	Holzgeist (Methyl-Alkohol) der Pos. H—23 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
5	den Stationen der im Abschnitte A des Heftes I des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, enthaltenen Linien	Zieditz, Station der Buschtěhrader Eisenbahn	Uj-Gradiska
5	Schabogliók Komotau Saaz Willomitz	Büdingen (Directionsbezirk Frankfurt a. M.)	Passau
6	Aufgabe als Frachtgut. Die Sendungen müssen für die im Baue begriffene Localbahn Kaaden-Willomitz bestimmt und an die Bauleitung der Localbahn Kaaden-Willomitz-Duppau adressirt sein. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohlen und Brikets-Sendungen; für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg bei Kokes- und Kokesasche-Sendungen. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 10. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
8	Localtarif	Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr, giltig vom 1. November 1900	Localtarife
9	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz	
10	ad a) 0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg. ad b) 50 Percent der normalen Gebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	103·4 Mark für 10 Tonnen	428 Heller
11	Verschieden		
12	ad a) Im Rückvergütungswege ad b) Im Verrechnungswege durch die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13	ad a) Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen zu bewirken ist. Im Falle, als auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung		
14			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der Namen der und im	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nummer	324	325
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Localbahn Saitz-Czeicz-Göding	Localbahn Mutenitz-Gaya
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Braunkohlen	Braunkohlen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Dubnian	Dubnian
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	Saitz — Göding	Gaya loco
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Auflieferung eines Minimalquantums von** **a) 20.000 Tonnen** **b) 25.000 „** **c) 30.000 „** **(a 1000 kg) während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	**Auflieferung eines Minimalquantums von** **a) 8.000 Tonnen** **b) 12·000 „** **(a 1000 kg) während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger
Das Zugeständniss wird gemacht in der Zeit und gilt	vom 1. Jänner 1903 bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis 31. Decemher 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	21·7 Heller | 13·2 Heller	11·2 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 18 Heller ad b) 17 „ ad c) 16 „	ad a) 12 Heller ad b) 11 „ ad c) 10 „	ad a) 9·5 Heller ad b) 8·0 „
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	ad a) 3·7 Heller ad b) 4·7 „ ad c) 5·7 „	ad a) 1·2 Heller ad b) 2·2 „ ad c) 3·2 „	ad a) 1·7 Heller ad b) 3·2 „
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Localbahn Saitz-Czeicz-Gödlng, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Repräsentanz der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen für ein Etablissement in Gaya bestimmt sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
326	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Roheisen (Giesserei-Roheisen)	Königsbof	Lindau transit *)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 10. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Ctms. 177		Im Kartirungswege		*) Der Frachtsatz nach Lindau transit findet Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter. 2. Auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten
					Aarau					236				
					Alt-Solothurn					261				
					Arhon					205				
					Baden					226				
					Basel (S.B.B. u. Bad.B.)					221				
					Basel-St. Johann					221				
					Bern					277				
					Biel (Bienne)					273				
					Choindez					254				
					Delémont (Delsberg)					251				
					Frauenfeld					223				
					Genève (Genf)					348				
					Gerlafingen					263				
					Konstanz (S.B.B. u. Bad.B.)					192				
					Luzern					250				
					Näfels-Mollis					239				
					Neu-Solothnru					260				
					Oerlikon					223				
					Olten					243				
					Romanshorn					195				
					Rorschach					206				
					Rüti (Zürich)					235				
					St. Gallen					216				
					Schaffhausen (S.B.B. u. Bad.B.)					195				
					Steckhorn					206				
					Sursee					258				
					Uster					231				
					Winterthnr					218				
					Zürich (Hauptbahnhof)					226				
327	Oesterr. Nordwesthahn		a) Steine der Classe C, b) Steine des Specialtarifes 3	Jnnghunzlau Oe.N.W.B.	Wlkawa	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der hiefür allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Decemher 1903	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	a) Die officiellen Frachtsätze des Specialtarifes 3. b) 20 pCt. Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Specialtarifes 3 unter Aufrundung der Hellerbruchtheile bei den sich für 100 kg ergebenden Sätzen auf ganze Heller			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Nimhurg als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904	Die Steine müssen zur Phasterung und Beschotterung der Strassen des Nimhurger Bezirkes bestimmt sein
					Nimhurg									
328	Oesterr. Nordwesthahn	bethelligten Verwaltungen												

Elbe-Umschlagsverkehr mit Ungarn.

(Wiedereinführung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege.)

Die im Elbe-Umschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899, sowie im Nachtrage I vom 1. September 1902 enthaltenen Ausnahmetarife im Rückvergütungswege bleiben unter den gleichen Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis Ende Decemher 1903 in Kraft.

Ebenso behalten die im Nachtrage I auf Seite 56 und 99 enthaltenen Frachtsätze für Getreide etc. von Siófok bis auf Weiteres, längstens bis Ende Decemher 1903 ihre Giltigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
329	Buschtěhrader Eisenbahn		Schlackenziegel	Kladno	Rakonitz (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif, bezw. temporär Anhang hiezu	19 Heller*)	17 Heller*)	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung *) In diesen Frachtsätzen ist die für mit der Kladno-Nučitzer Erzbahn in der Station Kladno eintreffenden Transporte vertragsmässig festgesetzte Einfahrtsgebühr in Kladno bereits mit inbegriffen
330	k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck		Reexpeditionsbefugniss für Holz der Posit. H—18 Punkt 1 und 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	in der Station Wilten		Laut Localgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A—VIII, Ziffer 2	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903					Im Rückvergütungswege		
				in der Station Völs										
			Reexpeditionsbefugniss für Schnittholz der Posit. H—18, Punkt 3 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	in der Station Bruck-Fusch										
				in der Station Eben										
				in der Station Salzburg k.k.St.B.										

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	5 Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation: von	7 Bezeichnung der Relation: nach	8 Zeitpunkt der Aufhebung	9 Besondere Bemerkungen
2	Verordnungs-Blatt Nr. 140 vom 6. December 1902	2931	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle; b) Petroleumnaphtha (Benzin aus Petroleum destillirt)	Dzieditz Mähr.-Ostrau Oderberg Trzebinia	Bodenbach St.E.G. transit und Tetschen Oe.N.W.B. transit	22. Jänner 1903	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1 Fortlaufende Nummer	2 Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	3 Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	4 Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	5 Betheiligte Verwaltungen	6 Bezeichnung der Artikel	7 Bezeichnung der Relation: von	7 Bezeichnung der Relation: nach	8 Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	9 Bemerkungen
2	Nr. 149 vom 30. December 1902	3786	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische, zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen	sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwin-Dombrauer Revieres über die Montanbahn, ferner Station Mähr.-Ostrau	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito	In der Spalte 5, „nach", zweiter Absatz, hat der Text sub b) wie folgt zu lauten: b) Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito für Sendungen mit der Bestimmung zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen, wenn dieselben nachweislich in über Wien hinaus gelegenen Heizhäusern oder bei einer anderen über Wien hinaus gelegenen Dienststelle der genannten Verwaltung verwendet werden.	
		3788			Kohlen, mineralische, und Kokes	sämmtlichen Gruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwin-Dombrauer Revieres über die Montanbahn	Mähr.-Neustadt	Die Frachtsätze in den Spalten 9 und 10 sind wie folgt richtig zu stellen, und zwar: in Spalte 9 auf 557 Heller, in Spalte 10 auf 557 Heller.	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
3	Nr. 149 vom 30. December 1902	3781	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	sämmtlichen Gruben des Ostrau-Karwin-Dombrauer Revieres über die Montanbahn, dann von Mähr.-Ostrau und Karwin	verschiedenen Stationen	In der Spalte 4 hat es statt „Kohlen, mineralische" richtig zu lauten „Kohlen, mineralische und Kokes". In der Spalte 5 „von", zweite Zeile, ist hinter dem Worte „Kohlengruben" einzusetzen „resp. Kokesanstalten".	
4	Nr. 1 vom 1. Jänner 1903	58	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Chamottemörtel Chamottesteine feuerfeste Ziegel Kaolin	a) Ober-Bris b) Radotin c) Wran	Budapest-Kelenföld, Buda-Császárfürdő-kitérő, Ó-Buda-Filatorigát, Budapest d. v.	In der Rubrik 10 (Zugestandener Frachtsatz) sind die bezüglichen Frachtsätze wie folgt zu berichtigen: ad a) 174 / ad b) 173 / ad c) 190 ad a) 174 / ad b) 173 / ad c) 183 ad a) 174 / ad b) 173 / ad c) 183 ad a) 196 / ad b) — / ad c) —	
5	Nr. 1 vom 1. Jänner 1903	59	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	a) Gasretorten, cylindrische, aus Chamotte	Bodenbach (St.E.G. und B.N.B.) Tetschen (B.N.B. und Oe.N.W.B.)	Sopron S.B. und R.Oe.E.E. Szombathely	In der Rubrik 10 soll der zugestandene Frachtsatz bei Sopron S.B. und R.Oe.E.E. „193 Heller" und bei Szombathely „216 Heller" richtig lauten	
	Nr. 1 vom 1. Jänner 1903	64	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Mineralwasser	Budapest-Kelenföld	Franzensbad	In der Rubrik 5 soll es anstatt „Budadest-Kelenföld" richtig heissen: „Budapest-Kelenföld"	
6	Nr. 140 vom 6. December 1902	2898	K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang	Oe.N.W.B., St.E.G., K.F.N.B. u. s. w.	Gypsdielen, Gypsplatten	Puchberg a. Sch.	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.), Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.) u. s. w., u. s. w.	Die in der Rubrik 10 verlautbarten Frachtsätze haben auch für den Artikel „Gyps" Gültigkeit und ist die Rubrik 4 entsprechend zu ergänzen.	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 5. **Wien, 10. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Bahnen niederer Ordnung von Judenau nach Grammat-Neusiedl, von Judenau nach Neulengbach, von Klosterneuburg nach Sieghartskirchen und vom Helenenthale bei Baden in die Hinterbrühl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Elektrotechniker Bernhard Spielmann in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachbezeichnete Bahnlinien niederer Ordnung, und zwar:

a) von Judenau über Sieghartskirchen, Rekawinkel, Klausen-Leopoldsdorf, Alland, Baden, Ebreichsdorf und Moosbrunn nach Grammat-Neusiedl;
b) von Judenau über Asperhofen nach Neulengbach;
c) von Klosterneuburg über St. Andrä und Königstetten nach Sieghartskirchen, und
d) vom Helenenthale bei Baden über Gaaden in die Hinterbrühl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 30. December 1902. E.-M.-Z. 43.542/2.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

1. Bei Transporten innerhalb des Betriebsbereiches des österreichisch - ungarisch - russischen Eisenbahnverbandes sind Francaturen für einen bestimmten Theil der Transportstrecke zulässig.

2. Im Sinne des Art. 12, Abs. 4, des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. ex 1892, Nr. 186, ist auch in jenen Fällen das an Fracht zu wenig Geforderte von dem Absender nachzuzahlen und das zu viel Erhobene von der Bahn zurückzuerstatten, wenn bei Berechnung des nach Abs. 3 desselben Artikels im Voraus festzusetzenden ungefähren Frachtbetrages ein Fehler unterlaufen ist.

3. Die Bestimmung des Art. 45, Abs. 3, des Internationalen Uebereinkommens, nach welchem bezüglich der Unterbrechung der Verjährung von Entschädigungsforderungen aus dem Frachtvertrage die Gesetze des Landes entscheiden, wo die Klage angestellt ist, gilt auch für die Hemmung der Verjährung.

(Entscheidung vom 24. October 1901, Z. 10.441.)

Nach dem Vorbringen der Klagsfirma hat dieselbe im April und Mai 1898 mit vier Frachtbriefen der beklagten Eisenbahn - Gesellschaft Waaren zur Weiterbeförderung an einen Adressaten in St. Petersburg übergeben und in jedem einzelnen Frachtbriefe den Antrag gestellt, die Sendung bis Grenzstation Szczakowa franco, ab da aber in angewiesener Fracht zu expediren. Zu diesem Zwecke hat die Klagsseite über Begehren der Beklagten bei jeder Sendung ein mit ihr zu verrechnendes Depot von je K 80 als Vorschuss erlegt, worüber ein Interimschein ausgefertigt und ihr eingehändigt wurde. Das Gut wurde in allen vier Fällen abgefertigt. Gegen den erwähnten Interimschein hatte, nachdem die Sendung die Bestimmungsstation erreicht hatte, die Bahn mit der Klagsfirma die Fracht bis Szczakowa zu verrechnen und ihr den Rest ihres Depots auszufolgen. Die Fracht betrug nach dem Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverbands-Gütertarife II vom 20. Juli alten Styls und vom 1. August 1895 neuen Styls, dessen Anwendung beantragt wurde, bis Granica für jeden einzelnen Fall K 46·32, die mittelst sogenannter Francaturnoten zurückzurechnen waren, so dass der Klagsfirma der Depotrest

von je K 33·68 zurückzuzahlen war. Sie hat die vier Frachtbriefe der Bahn am 11. Juli 1898 vorgelegt und die Ausfolgung des Depotrestes von K 133·28 (richtig K 134·72) reclamirt.

Mit Erledigung vom 13. April 1900 hat aber die Bahn diese Reclamation abweislich erledigt, weil von der russischen Eisenbahnverwaltung insofern gefehlt worden sei, als der von dem Adressaten zu zahlende Betrag um K 134 zu gering, während der vom Absender zu erlegende Betrag ebensoviel zu hoch bemessen wurde, und ist die Klägerin dieserhalb an den Adressaten verwiesen worden.

Auf Grund dieses Sachverhaltes wurde der Klagsantrag gestellt, die Beklagte zur Bezahlung des Betrages von K 133·28 sammt Nebengebühren zu verurtheilen. Die beklagte Eisenbahn wendet gegen den Klagsanspruch im Wesen ein: a) dass es sich nicht um ein Depot, sondern nur um eine Anzahlung im Sinne der Zusatzbestimmung zu Art. 12, Punkt 3, des Internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186, ex 1892, handelt, indem den Parteien nur gestattet ist, einen beliebigen Theil der Fracht als Francatur anzuzahlen und keineswegs die Francatur bis zu einem bestimmten Punkte der Bahn festzusetzen; der letztere Auftrag sei für die Bahn unverbindlich; b) der Anspruch sei verjährt, da von dem Zeitpunkte der laut der Interimscheine am 27. Mai und 21. Juni 1898 erfolgten Abrechnung, welche als Zeitpunkt der Zahlung gelte, die einjährige Verjährungsfrist des Art. 12, Punkt 4, des Internationalen Uebereinkommens abgelaufen sei; c) ausserdem sei die Forderung aus dem Grunde erloschen, weil das Gut bereits übernommen und die Fracht bezahlt wurde (Art. 44, Punkt 1, des Internationalen Uebereinkommens).

Die Klagsfirma beruft sich hinsichtlich der eingewendeten Verjährung auf Art. 45, Abs. 3, des Internationalen Uebereinkommens und führt als Unterbrechungsgründe der Verjährung die Reclamation und die in der vorcitirten Erledigung der Bahn gelegene Anerkennung des Anspruches an.

Das Processgericht erster Instanz wies die Klage mit der Begründung ab, dass es sich nicht um einen Anspruch aus einem Verwahrungsvertrage, sondern um einen Anspruch auf Zurückerstattung des zu viel erhobenen Frachtbetrages infolge irrthümlicher Berechnung der Fracht im Sinne des § 12, Punkt 4, des Gebührentarifes, I. Theil, des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverbandes handelt, welcher nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung geltend gemacht werden kann, dass aber dieser Anspruch einerseits überhaupt nicht zu Recht besteht, weil die Zusatzbestimmung zu § 61 des Betriebsreglements vom 22. October 1902, R.-G.-Bl. Nr. 187, „Francaturen für einen bestimmten Theil der Transportstrecke sind zulässig“ in dem hier zur Anwendung gelangenden Gütertarife, I. Theil, des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverbandes nicht vorkommt und sohin die Nichtbeachtung des Vermerkes: „Franco bis Szczakowa“ für die Bahn eine Ersatzpflicht nicht begründen konnte, andererseits jedoch der Anspruch, wenn er zu Recht bestanden hätte, verjährt wäre, indem die im Art. 12, Abs. 4, des Internationalen Uebereinkommens bestimmte Jahresfrist von der Zahlung, beziehungsweise der am 27. Mai und 21. Juni 1898 erfolgten Abrechnung an (Zusatzbestimmung VI zu § 61 des Betriebsreglements) bis zu der am 19. December 1900 geschehenen Klagsüberreichung schon längst abgelaufen ist. Die von der Klägerin geltend gemachten Gründe der Unterbrechung der Verjährung seien nicht vorhanden, weil in dem gemäss Art. 45, Abs. 3, des Internationalen Uebereinkommens hier zur Anwendung gelangenden Betriebsreglement vom Jahre 1892 selbst die Erhebung der Reclamation als ein Unterbrechungsgrund nicht anerkannt wird, und die in der Zusatzbestimmung VII zum Abs. 4 des § 61 Betriebsreglement angeordnete Nichteinrechnung der Zeit von der Reclamation bis zum Tage der Zustellung des ersten meritorischen Bescheides der Eisenbahn an den Reclamanten nicht als ein Unterbrechungsgrund, sondern als ein Hemmungsgrund der Verjährung bezeichnet wird, endlich in der Erledigung der Eisenbahn vom 13. April 1900 eine Anerkennung des Anspruches nicht gefunden werden kann, nachdem die Bahn darin die Klägerin lediglich an den Adressaten verwiesen habe.

Das Berufungsgericht stellte bei der Berufungsverhandlung neuerdings fest, dass in den Frachtbriefen der Francaturvermerk des Absenders „Franco bis Grenzstation Szczakowa“ lautet, dass in den von der Beklagten den Absendern zugestellten Francaturrechnungen in der Rubrik „franco“ in der Mitte der Zeile das Wort „bis“ vorgedruckt erscheint und hinter diesem Worte ein Raum zur Bezeichnung der Eisenbahnstation freigelassen ist, dass weiters in diesen Rechnungen eine „Theilfrancatur bis Granica“ per fl. 23·25 erwähnt und in der Correspondenz der Eisenbahnen ausdrücklich zugestanden wird, dass die Gebühren tarifmässig richtig berechnet wurden, dass jedoch die Rückrechnung sämmtlicher von der Klägerin erlegten Depots infolge eines Versehens des taxirenden Beamten in Granica, welcher den in den Frachtbriefen verzeichneten Vermerk „Franco bis Grenzstation Szczakowa“ unbemerkt gelassen hat, herbeigeführt wurde. Schliesslich gab der Vertreter der beklagten Bahn zu, dass auch im Auslandsverkehre für einen bestimmten Theil der Transportstrecke lautende Francaturvermerke berücksichtigt werden, und dass einerseits der russische Beamte diesen Francaturvermerk übersehen, andererseits aber der Beamte der beklagten Bahn die auf dieses Versehen basirte Rückrechnung zu beanständen unterlassen habe. Auf Grund dessen hat die Berufungsinstanz dem Klagebegehren stattgegeben, wobei sie sich im Wesentlichen von nachstehenden Erwägungen leiten liess:

Der Gütertarif, I. Theil, des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverbandes enthält im § 12, Punkt 3, die Bestimmung, dass, wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versandt nicht genau besimmt werden kann, die Versandtbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern kann; ferner bestimmt die Zusatzbestimmung zu diesem § 12, Punkt 3, „es sei gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Theil als Francatur anzuzahlen“. In Anbetracht dessen wäre es thatsächlich nicht verständlich, warum Francaturen für einen bestimmten Theil der Transportstrecke und dazu noch für eine im Inlande gelegene Strecke für die Eisenbahn unverbindlich sein sollten, umsomehr, als die betheiligten Eisenbahnen selbst eine solche Francatur für zulässig und verbindlich erachten, wie sich klar aus der Fassung der von der belangten Bahn im Verkehre benützten Formularien der Francaturrechnungen, welche die Einsetzung einer innerhalb der Transportstrecke gelegenen Zwischenstation nach dem Worte „bis“ gestatten, sowie aus der vorgelegten Correspondenz der Eisenbahnverwaltungen und aus dem

Zugeständnisse des Vertreters der Beklagten bei der Berufungsverhandlung ergibt. Die Einwendung, dass gemäss § 44 des Gütertarifes der klägerische Anspruch gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage infolge Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes erloschen sei, ist gänzlich unbegründet, weil nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 12 des Gütertarifes die Vorschrift des § 44, Abs. 1, desselben Tarifes auf Ansprüche aus Frachtdifferenzen keine Anwendung findet. Aber auch die Bestimmung des § 12, Abs. 4, des Gütertarifes des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverbandes, wonach Ansprüche, welche sich aus einer unrichtigen Anwendung des Tarifes oder aus dem Vorkommen von Rechnungsfehlern bei Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren ergeben, nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden können, kann vorwiegend nicht zur Anwendung gelangen, da hier nach dem Inhalte der erwähnten Correspondenzen weder von einer unrichtigen Tarifanwendung, noch von unterlaufenen Rechnungsfehlern die Rede sein kann, es sich vielmehr um eine den Frachtbriefen zuwiderlaufende Verfügung über den von der Klagsfirma für die Strecke bis Szczakowa erlegten Mehrbetrag an Frachtgebühren handelt, weshalb die Geltendmachung eines derartigen Entschädigungsanspruches bei dem Umstande, als das Internationale Uebereinkommen, bezw. der mehrerwähnte Gütertarif diesfalls keine besondere Bestimmung enthalten, der im § 1489 a. b. G.-B. festgesetzten dreijährigen Verjährungsfrist unterliegt, welche aber im Zeitpunkte der Klagsüberreichung noch nicht abgelaufen ist.

Der Revision der beklagten Bahn hat der Oberste Gerichtshof keine Folge gegeben.

Gründe:

Die von der Revision wegen unrichtiger rechtlicher Beurtheilung der Streitsache begehrte Ueberprüfung des angefochtenen Urtheiles des Berufungsgerichtes vermag eine Abänderung desselben im Sinne des erstrichterlichen Urtheiles und sohin die Abweisung der Klage nicht zu rechtfertigen.

Was zunächst die Rechtswirksamkeit des in den gegenständlichen vier Frachtbriefen enthaltenen Francaturvermerkes: „Franco bis Grenzstation Szczakowa“ betrifft, muss den Ausführungen des Berufungsgerichtes vollkommen beigepflichtet werden. Wenn es auch richtig ist, dass Art. 12 des Berner Uebereinkommens vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, nur von der Frankirung der Gesammtfracht und von der Hinterlegung des der Gesammtfracht entsprechenden ungefähren Frachtbetrages spricht, und nicht minder richtig, dass nach Art. 6, Al. 1 ad i, der internationale Frachtbrief den Francaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Francaturvorschusses (Art. 12, Abs. 3) zu enthalten hat, und dass nach Abs. 5 desselben Artikels die Aufnahme weiterer (scilicet: als der im Art. 6 bezeichneten) Erklärungen in den Frachtbrief, sofern dieselben nicht durch das Uebereinkommen für statthaft erklärt sind, unzulässig ist, so ist doch zu berücksichtigen, dass gegebenenfalls, wo es sich um Transporte innerhalb des Bereiches des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverbandes handelt, nicht die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens schlechthin, sondern jene des für den genannten Verband bestehenden besonderen Gütertarifes, welche gemäss Art. 4 des Internationalen Uebereinkommens für Transporte innerhalb des Verbandsbereiches uneingeschränkte Geltung haben, in Anwendung kommen.

Nach der dem Art. 12 des Internationalen Uebereinkommens, welcher in dem hier massgebenden Gütertarife als § 12 Aufnahme gefunden hat, beigefügten Zusatzbestimmung 3 ist es nun ausdrücklich gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Theil als Francatur anzuzahlen. Hieraus folgt, dass auch die Anzahlung eines Theilbetrages, welcher der Fracht für eine bestimmte Theilstrecke entspricht, zulässig ist. Nach § 12 des Tarifes kann aber die Frankirung entweder durch Vorausbezahlung der Fracht, sofern dieselbe beim Versandt genau bestimmt werden kann, oder durch Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages, falls er nicht genau bestimmt werden könnte, erfolgen. Dasjenige, was nun in Betreff der Gesammtfracht gilt, muss dann, wenn Theilfrankirung principiell gestattet ist, auch von der Theilfracht gelten, zumal nicht einzusehen ist, wienach die vorschussweise Berichtigung des annäherungsweise bestimmten Frachtbetrages für eine Theilstrecke weitere Complicationen und Verrechnungsschwierigkeiten verursachen sollte. Die Richtigkeit dieser Ansicht folgt übrigens auch aus der Erwägung, dass die im Art. 12 des Internationalen Uebereinkommens und § 12 des Gütertarifes vorgesehene „Hinterlegung“, wie dies zutreffend der erste Richter angedeutet hat, keineswegs die rechtliche Bedeutung eines Deposits im Sinne des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches hat, sondern vielmehr, wie sich aus der Vergleichung mit Art. 6, Abs. 1 ad i, ergibt, als blosse Vorausbezahlung des Frachtlohnes („Francaturvorschuss“) aufzufassen ist. Diesem nach entspricht also der in den vorerwähnten vier Frachtbriefen enthaltene Francaturvermerk den Bestimmungen des für den obbezeichneten Eisenbahnverband massgebenden Gütertarifes und ist dem zufolge in dem Anbetrachte, als die Güter mit den Frachtbriefen von der Versandtstation zur Beförderung angenommen wurden, gemäss der §§ 8 und 27, Al. 2, des Tarifes sowohl der beklagten Eisenbahngesellschaft, wie auch der in den Frachtvertrag eingetretenen russischen Bahn gegenüber rechtswirksam. Dass übrigens beide Bahnen diese Rechtswirksamkeit anerkannten, wurde vom Berufungsgerichte unter Hinweis auf die diesbezüglich festgestellten Thatumstände eingehend dargelegt.

Aus dem Vorstehenden in Verbindung mit den thatsächlichen Feststellungen der Untergerichte in Ansehung der Höhe der von der Klagsfirma hinterlegten Francaturvorschüsse und der tarifmässigen Fracht bis Szczakowa erhellt, dass der klägerische Anspruch auf Rückzahlung des Zuvielerlegten an sich gerechtfertigt ist.

Es bleibt demnach noch zu erörtern, ob dieser Anspruch nicht etwa nach § 44, Al. 1, des Tarifes erloschen oder nach § 12, Abs. 4, verjährt ist. In diesem Belange ist hervorzuheben, dass der Klagsanspruch zweifellos ein „Anspruch aus dem Frachtvertrage“ ist, und die Revision ist demnach im Rechte, wenn sie geltend macht, dass auf ihn entweder § 44 oder § 12 des Tarifes Anwendung finden müsse, und es nicht angehe, beide Bestimmungen auszuschliessen. Dies hat aber das Berufungsgericht, indem es einerseits die Einwendung der beklagten Bahn, dass der klägerische Anspruch durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht sammt Anhang erloschen sei, zurückwies, „weil nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 12 des Gütertarifes die Vorschrift des § 44, Abs. 1, desselben Tarifes auf Ansprüche, welche gegen die Bahn wegen Fracht-

differenzen erhoben werden, keine Anwendung finden", andererseits aber auch § 12, Abs. 4, für unanwendbar erklärte, da eine unrichtige Frachtberechnung oder Rechnungsfehler nicht vorliegen. Als zutreffend ist die erstere Begründung zu bezeichnen; denn der Klagsanspruch fällt allerdings in den Rahmen des 4. Absatzes des § 12 des Tarifes. Wenn auch nämlich im Gegenstandsfalle bei der schliesslichen Abrechnung eine unrichtige Anwendung des Tarifes nicht stattgefunden hat und Rechnungsfehler nicht unterlaufen sind, so lag doch der Bestimmung des vorschussweise zu hinterlegenden Frachtbetrages eine unrichtige approximative Berechnung der wahrscheinlichen Fracht zugrunde, welche dem Absender gegenüber die gleiche Wirkung äussert, als wenn eine unrichtige Tarifanwendung platzgegriffen hätte. Mithin steht der Anwendung des Schlussabsatzes des § 12 auf den gegenwärtigen Fall nichts entgegen. Der Klagsanspruch war also allerdings, wie auch die Revisionswerberin vermeint, binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung, resp. nachdem nicht Vorauszahlung, sondern vorschussweise Hinterlegung der Fracht stattgefunden hatte, vom Tage der Abrechnung an geltend zu machen. Dies ist freilich nicht geschehen, indem die Abrechnungen am 27. Mai und 21. Juni 1898 erfolgten, während die Klage erst am 19. December 1900 eingebracht wurde. Gleichwohl ist der Klagsanspruch nicht als verjährt anzusehen.

In dieser Beziehung ist Folgendes hervorzuheben: Nach § 12, Abs. 4, des Gütertarifes finden auf die in diesem Paragraphe erwähnten Forderungen die Bestimmungen des Art. 45, Abs. 3, Anwendung; letztere aber besagen, dass bezüglich der Unterbrechung der Verjährung die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist, entscheiden. Was aber von der Unterbrechung der Verjährung gilt, das muss noch mehr von der Hemmung derselben gelten, zumal es den Grundsätzen des Rechtes widerstreiten würde, die Wirkungen der Verjährung auch dann eintreten zu lassen, wenn dem Berechtigten die Geltendmachung seines Anspruches vermöge besonderer, nach Landesrecht als Hemmungsgründe anerkannter Verhältnisse factisch unmöglich war. Nach inländischem Rechte, und zwar gemäss Absatz 2 der Eingangsbestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, resp. gemäss Zusatzartikel VII zu § 61 Betr.-Regl., enthalten in den gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern im Bereiche der darin benannten österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, wird nun in die einjährige Verjährungsfrist für die Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen die vom Reclamanten nachzuweisende Zeit vom Tage der bei der Eisenbahn schriftlich eingebrachten, gehörig belegten Reclamation bis zum Tage der Zustellung des ersten meritorischen Bescheides der Eisenbahn an den Reclamanten nicht eingerechnet, und dies mit gutem Grunde, weil der Reclamant, der die sämmtlichen Originaldocumente gemäss Zusatzartikel VIII zu § 61 Betr.-Regl. seiner schriftlichen Reclamation beizulegen bemüssigt ist, füglich nicht verhalten werden kann, vor meritorischer Entscheidung seiner Reclamation und ohne alle Belege den Klageweg zu betreten.

Nach den thatsächlichen Feststellungen des erstrichterlichen Urtheiles, welche in dieser Hinsicht unangefochten und unverändert geblieben sind, hat jedoch die Klagsfirma wegen ihres Anspruches am 11. Juli 1898 Reclamation erhoben und hierüber erst am 19. April 1900 die erste meritorische Erledigung erhalten. Da nun dieser Zeitraum in die einjährige Verjährungsfrist nicht einzurechnen ist, erscheint die gegenwärtige Klage zeitgerecht angebracht, weshalb die von der Beklagten erhobene Einwendung der Verjährung zurückzuweisen war.

Die Revision war sonach abzuweisen.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1902, Nr. 484.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates November 1902.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates November 1902 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund)	
		im Baue am 1. November 1902	verbleiben im Baue am 1. December 1902
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
I. Theilstrecke Lemberg—Sambor .	76·8	—	—
a) Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
b) km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
c) km 10·821—76·054 (Sambor) .	—	66·0	66·0
II. Theilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn	—	—	—
Karawanken- und Wocheiner Bahn . .	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangirbahnhof und Verbindungscurve)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg .	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	26·3	26·3
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Gmünd-Prag:			
Zweites Geleise in der Strecke Čerčan—Ričan	20·9	20·9	20·9
Linie Prag-Pilsen:			
Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	—	7·2
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Brünn—Pardubitz:			
Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Milostin-Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen . .	249·7	242·5	249·7

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund) im Baue am 1. November 1902	Hievon in km (rund) verbleiben im Baue am 1. December 1902
B. Local- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Triest-Parenzo: Theilstrecke Buje—Parenzo	63·7	63·7	63·7
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Jičin-Turnau	30·1	30 1	30 1
Kimpolung-Dorna watra: Schleppbahn zur Dampfsäge km 108·7—110·4	1·6	1·6	—
Kaadner Localbahnen:			
a) Kaaden-Willomitz	19·7	19·7	19·7
b) Radonitz-Duppau	13·4	13·4	—
Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs . . .	45·0	20·6	20·6
Dornbirn-Lustenau	11·2	11·2	—
Tabor-Bechin	23·7	23·7	23·7
Swetla-Ledeč-Kaców	47·5	47·5	47·5
Stammersdorf-Auersthal	21·9	21·9	21·9
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22·1	22 1	22·1
Gänserndorf-Gaunersdorf	22·5	22·5	22·5
Schweissing-Haid	15·0	15·0	15 0
Elektrische Strassenbahnen in Graz . .	1 0	1·0	1 0
Elektrische Strassenbahnen in Wien .	15·0	15·0	13·6
Elektrische Kleinbahn Linz - Kleinmünchen	5·8	—	5·8
Piła—Jaworzno: Verlängerung der Linie bis Jaworzno-Stadt	3·8	—	3·8
Mendelbahn (Seilstrecke)	2·4	—	2·4
Summe der Local- und Kleinbahnen	432·4	396·0	380·4

Es sind sonach durch den Beginn der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Königshof—Zditz der Linie Prag—Pilsen der k. k. österreichischen Staatsbahnen 7·2 km Hauptbahnen, dann durch den Baubeginn der elektrischen Kleinbahn Linz-Kleinmünchen 5·8 km, der Verlängerung der Localbahn Piła-Jaworzno bis Jaworzno-Stadt 3·8 km und der Mendelbahn (Seilstrecke) 2·4 km, somit 7·2 km Hauptbahnen und 12·0 km Local- und Kleinbahnlinien zugewachsen, dagegen 1·6 km durch die Bauvollendung der am 5. November 1902 eröffneten Schleppbahn zur Dampfsäge km 108·7—110 4 der Localbahn Kimpolung-Dorna watra, dann 13·4 km durch die am 10. November 1902 erfolgte Eröffnung der Linie Radonitz—Duppau der Kaadner Localbahnen, ferner 11·2 km durch die Eröffnung der elektrischen Kleinbahn Dornbirn-Lustenau, welche am 30. November 1902 erfolgte und 1·4 km durch die Bauvollendung einer Linie der elektrischen Strassenbahnen in Wien, somit 27·6 km Local- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben sonach am Schlusse des Monates November 1902 an Hauptbahnlinien 249·7 km und an Local- und Kleinbahnlinien 380·4 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass von der Localbahn Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs, die 24·4 km lange Theilstrecke Gmünd—Steinbach seit 10. August 1902 eröffnet ist; ferner dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 1. December 1902 beim Tauerntunnel Nordseite 564·4 m (gegen 522·8 m im Vormonate) und Südseite 362·0 m (gegen 334·8 m Vormonate); dann beim Karawankentunnel Nordseite 879·8 m und fertige Tunnelmauerung 288·0 m (gegen 749·9 m und 197·0 m im Vormonate) und Südseite 883·2 m und fertige Tunnelmauerung 393·0 m (gegen 780·5 m und 215·0 im Vormonate); ferner beim Wocheinertunnel Nordseite 1510·2 m und fertige Tunnelmauerung 770 0 m (gegen 1386·8 m und 635·0 m im Vormonate) und Südseite 1087·2 m und fertige Tunnelmauerung 250·0 m (gegen 1017·0 m und 117·0 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 721·5 m (gegen 678·0 m im Vormonate) und Südseite 582·0 m beträgt, und dass die Installationsbauten bei diesen vier Tunnels fortgesetzt werden.

Localbahn Tannwald - Grünthal. (Project für den Umbau eines Theiles der Ufermauer am linken Ufer des Dessebaches bei dem Viaducte in km 2·5/6: Anordnung der politischen Begehung unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Erlasse vom 30. December 1902, Z. 264.687, die Commissionsverhandlung über das Project der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn für den Umbau eines Theiles der Ufermauer am linken Ufer des Dessebaches bei dem Viaducte in km 2·5/6 der Localbahn Tannwald-Grünthal im Sinne der Bestimmungen der Handels Ministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19 und der materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71, für Donnerstag den 8. Jänner 1903 anberaumt. Die Verhandlungstheilnehmer versammeln sich am bezeichneten Tage um ½9 Uhr Vormittags beim Viaducte in km 2·5/6 der Localbahn Tannwald-Grünthal. Mit der Leitung der gegenständlichen Amtshandlung wurde der bei der k. k. Statthalterei in Prag in Verwendung stehende k. k. Bezirkshauptmann Rudolf Bozděch betraut. [E.-M.-Z. 156.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Europäische Eisenbahn-Fahrplanconferenz. Die diesjährige Conferenz der Europäischen Eisenbahnverwaltungen zur Feststellung des Fahrplanes für den nächsten Sommer wurde am 10. und 11. December 1902 in Brüssel abgehalten. Bei dieser Conferenz wurde insbesondere eine wesentliche Verbesserung der Schnellzugsverbindungen der Londoner Route nach Wien in Verhandlung gezogen, der zufolge bei Abfahrt von London um 8 U. 25 M. Abends über Vlissingen, um 8 U. 30 M. Abends über Hoek van Holland und um 9 U. 00 M. Abends über Calais und Ostende, von Köln um 12 U. 40 M. Nachmittags, von Frankfurt a. M. um 5 U. 45 M. Nachmittags, von Würzburg um 7 U. 20 M. Abends, von Nürnberg um 9 U. 40 M. Abends, die Ankunft in Wien-Westbahnhof gegen 7 U. Früh stattfinden soll. Hiemit wird bei besonders günstiger Abfahrtszeit von London neben dem Ostende-Wien-Expresszuge die beste Reiseverbindung von London nach Wien geschaffen. In umgekehrter Richtung besteht schon seit Jahren die günstige Reiseverbindung: Wien-Westbahnhof ab 8 U. 25 M. Abends über Passau nach London, an 5 U. 32 M. Früh. Ferner wurden Verbesserungen der Zugsverbindungen von Holland, Köln, Stuttgart über die nördliche Bodensee-Uferbahn nach Tirol zu den um 2 U. 48 M. Nachmittags in Innsbruck eintreffenden, sowie zu den um 9 U. 23 M. Vormittags und um 1 U. 5 M. Nachmittags von Innsbruck abgehenden Schnellzügen in Aussicht genommen. Zwischen Tirol, dem Salzkammergut und Böhmen werden günstige Anschlussverbindungen über Budweis, Prag (Franz Josefsbahnhof), Všetat—Přívor nach Dresden und Berlin mit durchlaufenden Wagen geplant. Die schon seit längerer Zeit angestrebte Verbesserung der Verbindungen von Preussisch-Schlesien mit den böhmisch-mährischen Industriestädten wird durch Einführung eines neuen Schnellzuges zwischen Breslau und Wildenschwert über Mittelwalde mit knappen Anschlüssen nach Olmütz und Sternberg durchgeführt werden. Die ebenfalls seit Längerem lebhaft gewünschte und für den Reiseverkehr zwischen Galizien und den böhmischen Bädern ausserordentlich wichtige Einführung eines directen Wagenüberganges bei den Prerau zur Nachtzeit passirenden Zügen wurde noch weiteren Verhandlungen vorbehalten.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung neuer Bestimmungen für den Rollfuhrdienst in Wien-Südbahnhof und Wien-Matzleinsdorf.) Ab 1. Februar 1903 treten für die Besorgung des oben bezeichneten Rollfuhrdienstes neue Bestimmungen und Tarife in Kraft, welche mit besonderer Kundmachung (vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 2 vom 3. Jänner, Seite 78) verlautbart worden sind.

Eröffnung der elektrischen Kleinbahn Dornbirn-Lustenau. Am 30. November 1902 wurde die elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau, und zwar für den öffentlichen Personenverkehr, eröffnet. Den Betrieb führt die Siemens & Halske A.-G., Betriebsleitung der elektrischen Kleinbahn Dornbirn-Lustenau.

Nachrichten aus Ungarn.

Budapester Betriebs-Direction für Ungarn der Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Balaton-Keresztur-fürdö.) Die Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass der von Budapest-Sud-

bahnhof um 10 Uhr Abends abgehende Personenzug Nr. 207 vom 20. December 1902 angefangen behufs Ein- und Aussteigens der Reisenden in der Personenhaltestelle Balaton-Kereszturfürdö um 2 Uhr 46 Minuten Nachts nach Bedarf anhält. Den in der genannten Personenhaltestelle einsteigenden Reisenden werden die Fahrkarten durch die Conducteure ausgefolgt.

Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung einer besseren Zugsverbindung zwischen Zágráb (Agram) und Banjaluka.) Die Budapester Betriebs-Direction der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass der bisher zwischen Wien-Südbahnhof und Zágráb über Nagy-Kanizsa—Gyékényes verkehrende directe Personenwagen I./II. Classe infolge der in Zágráb neu hergestellten besseren Zugsverbindung vom 1. Jänner 1903 an zwischen Wien-Südbahnhof über Zágráb nach Banjaluka und retour verkehrt. Dieser directe Wagen wird mit dem von Wien-Südbahnhof um 5 Uhr 30 Min. Nachmittags abgehenden Schnellzuge befördert und trifft in Banjaluka um 5 Uhr 5 Min. Vormittags ein. In der Gegenrichtung erfolgt die Abfahrt von Banjaluka um 3 Ubr 45 Min. Nachmittags und die Ankunft in Wien-Südbahnhof um 9 Uhr 52 Min. Vormittags.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung der Fahrordnung im Bereiche der Linie Zágráb (Agram)—Sunja—Doberlin.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Bereiche des südlichen Betriebsnetzes, bezw. der Flügelbahn Sunja-Doberlin (Anschlussbahn an die Militärbahn Doberlin-Banjaluka) die Fahrordnung des zwischen Doberlin und Sunja verkehrenden gemischten Zuges Nr. 9613 und des hieran anschliessenden, Personen befördernden Lastzuges, welcher zwischen Sunja und Agram verkehrt, derart abgeändert wird, dass die Abfahrt von Doberlin um 8 Uhr 15 Minuten und Ankunft in der Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu Agram um 1 Uhr 28 Minuten Nachts erfolgen und hiedurch dieser Zug in Agram unmittelbaren Anschluss an die zwischen Budapest und Fiume verkehrenden Nachtschnellzüge erhalten wird.

— (Behandlung von Gebühren im Güterverkehre der Staatsbahnen.) Der kgl. ungarische Finanzminister verordnete, wie der „P. L." berichtet, dass die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen vom 1. Jänner 1903 angefangen, wenn sie im Chek- und Clearingverkehre der Postsparcassa oder im Giroverkehre der Oesterreichisch-ungarischen Bank Zahlungen leistet, die Vertrags-Stempelgebühren der zur Aufnahme des Geldes berechtigten Parteien in Abzug zu bringen und an die Staatscassa in Baarem abzuliefern hat.

Einberufung einer Enquête in Angelegenheit des Betriebes der elektrischen Strasseneisenbahnen in Budapest. Der kgl. ungarische Handelsminister hat eine Enquête einberufen, auf deren Programm die Erörterung von Massregeln zur erhöhten Sicherung des Verkehres auf den Budapester elektrischen Bahnen steht. Die Enquête wird ein aus folgenden vier Punkten bestehendes Questionär zu beantworten haben: 1. Einheitlichkeit der Fahrgeschwindigkeit; 2. Feststellung der Zahl der Plätze in den Wagen; 3. behördliche Prüfung der Motorführer und 4. damit im Zusammenhange stehende Fragen.

Ausland.

Deutsches Reich. (Länge der im Jahre 1902 neu eröffneten Eisenbahnen.) Nach einer in der „Post" veröffentlichten Zusammenstellung sind im Jahre 1902 im Deutschen Reiche neue Eisenbahnlinien in der Gesammtlänge von 970 km eröffnet worden. Hievon stehen im Staatsbetriebe 697 km und im Privatbetriebe 273 km.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Posen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Bobelwitz.) Am 1. Jänner 1903 ist der zwischen den Stationen Meseritz und Politzig an der Bahnstrecke Meseritz—Rokietnice gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre dienende Haltepunkt Bobelwitz in eine Haltestelle umgewandelt und nunmehr auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Leichen, Stückgut, Vieh, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen.

— (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Errichtung einer Güternebenstelle in Kriescht.) Am 1. December 1902 ist in Kriescht eine Güternebenstelle eingerichtet worden. Derselben obliegt die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern, welche mit der Eisenbahn über Döllens-Radung ein- oder ausgehen.

Schiffahrt.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Zeitweise Einstellung von Schiffscoursen auf der Save.) Die Direction der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft verlautbart, dass infolge Eisrinnens der Gesammtverkehr der Station Sabácz, sowie der Trajectverkehr zwischen dieser Station und Klenak (am serbischen Ufer) bis auf Weiteres eingestellt wurde.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. November 1902 allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Präsident der Seebehörde in Triest a. D. und Präsident des Verwaltungsrathes des Oesterreichischen Lloyd in Triest Ernst Becher den königlich preussischen Rothen Adler-Orden zweiter Classe mit dem Sterne;

der Präsident der Seebehörde in Triest Natalis Ebner von Ebenthal den königlich preussischen Kronen-Orden zweiter Classe mit dem Sterne;

der Hofrath und General-Director der priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien Dr. Alexander Eger den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden zweiter Classe mit dem Sterne;

der Hofrath und General-Director des Oesterreichischen Lloyd in Triest Josef Ritter von Peichel und der commercielle Director des Oesterreichischen Lloyd in Triest Josef Janni den königlich preussischen Kronen-Orden zweiter Classe;

der Regierungsrath und commercielle Director der priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien Richard Heimbold den kaiserlich russischen St. Annen-Orden zweiter Classe;

der Regierungsrath und Director des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus der österreichischen Staatsbahnen in Wien Richard Brüll den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden zweiter Classe;

der Regierungsrath und Verkehrsdirector der priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien Emil Casper den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden zweiter Classe;

der kaiserliche Rath und Central-Inspector der priv. österreichischen Nordwestbahn in Wien Franz Bredl den kaiserlich russischen St. Annen-Orden dritter Classe;

der Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen im Eisenbahnministerium Emil Ritter von Planker-Klaps den königlich preussischen Rothen Adler-Orden dritter Classe;

der Vicedirector des Arsenals des Oesterreichischen Lloyd in Triest Johann Huszak den königlich preussischen Kronen-Orden dritter Classe;

der Agentien-Inspector der Ersten priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Galatz Carl Glaser das Officierskreuz des königlich rumänischen Ordens „Stern von Rumänien";

der Oberingenieur des Oesterreichischen Lloyd in Triest Heinrich Stolfa den königlich preussischen Rothen Adler-Orden vierter Classe;

der Bahnarzt der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien Dr. Ferdinand Winkler den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden dritter Classe;

der Schiffbau-Ingenieur des Oesterreichischen Lloyd in Triest Elias Giongo und der Capitän des Oesterreichischen Lloyd in Triest Hermenegild Grimme den königlich preussischen Kronen-Orden vierter Classe;

die Inspectoren der österreichischen Staatsbahnen Carl Schaller und Ottomar Runge in Villach und Oscar Sikora in Wien, ferner der Oberofficial und Bahnbetriebsamtsvorstand der österreichischen Staatsbahnen in Villach Moritz Gelinek den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden vierter Classe;

der Kanzleichef der österreichischen Lloyd-Agentie in Corfu Eugen Vida den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden vierter Classe;

die Oberconducteure der österreichischen Staatsbahnen Friedrich Eisank in Leoben und Josef Weinmeister in Wien, ferner die Locomotivführer der österreichischen Staatsbahnen Franz Hörhan in Wien und Eduard Obitsch in Knittelfeld die kaiserlich persische goldene Sonnen- und Löwen-Medaille

annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines Anhanges zum Tarife für den directen Personenverkehr zwischen den k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit 20. Jänner 1903 tritt zum Tarife für den oben bezeichneten directen Personenverkehr, giltig vom 1. Jänner 1903, ein Anhang in Kraft, welcher ermässigte Fahrpreise für Militärpersonen ausser Dienst, sowie für active oder im Ruhestande befindliche Militärpersonen bei Fahrten in Civilkleidung, dann für k. u. k. Hof- und k. k. Staatsbedienstete nebst den bezüglichen besonderen Bestimmungen enthält.

Exemplare dieses Anhanges können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 7. Jänner 1903. [32]

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Druckfehler-Berichtigung eines Frachtsatzes.

Der im Ausnahmetarife Nr. 14 (enthalten im Theil II, Heft 1 a, des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Gütertarifes) unter lit. b in der Relation Weissenbach—St. Gallen—Pontebba verzeichnete Frachtsatz von Frcs. 1·15 ist auf Frcs. **1·54** abzuändern.

Vorstehende Berichtigung tritt mit 1. Februar 1903 in Wirksamkeit.

Wien, am 6. Jänner 1903. [33]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

8. Jänner. Infolge von Felsabstürzen musste in der Strecke Kennelbach—Doren der Bregenzerwaldbahn der Gesammtverkehr durch 24 Stunden unterbrochen werden. Der Personen- und Eilgutverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen eingeleitet.

Ausland.

Deutschland. (Schlesische Verkehrsfragen.) Schlesische Verkehrsfragen bildeten den Gegenstand einer Berathung, die am 13. December 1902 im Ministerium der öffentlichen Arbeiten stattgefunden hat. Bei der diesbezüglichen Besprechung, welche zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und einer Breslauer Deputation abgehalten wurde, handelte es sich lediglich um Tariffragen und wurden dem Minister der öffentlichen Arbeiten in längerem Vortrage die Wünsche der Breslauer Kaufleute dargelegt, wobei sich hauptsächlich an das gehalten wurde, was die Breslauer Handelskammer in einer Denkschrift im October 1902 über Differentialtarife und deren schädigende Wirkungen auf Breslau und die Oderschiffahrt ausgeführt hat. Die Denkschrift gipfelte in drei Wünschen: 1. in der Bitte um Einbeziehung der Oderumschlagstarife in die ermässigten Tarife der Bahn von und nach den Endpunkten der Schiffahrt; 2. in der Erstellung von Oderumschlagstarifen in Concurrenz mit dem Elbeumschlagstarifen, und 3. bei den Differentialtarifen um Gewährung der Reexpedition für Breslau. Der erste dieser Punkte nahm den grössten Theil der Conferenz in Anspruch und wurde an den Verkehrsziffern der letzten fünf Jahre auf der Strecke Stettin—Oberschlesien nachgewiesen, wie der Eisenbahnverkehr in dieser Zeit um das Doppelte gewachsen, der Schiffsverkehr aber gleichzeitig um 25 pCt. zurückgegangen war. Das Ergebniss der Auseinandersetzungen war derartig, dass für alle drei Punkte wenig Hoffnung auf Erfüllung der Breslauer Wünsche vorhanden zu sein scheint. Der Minister sagte jedoch eine nochmalige eingehende Prüfung der Frage innerhalb des Ministeriums zu und stellte darnach eine erneute Besprechung in Aussicht.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

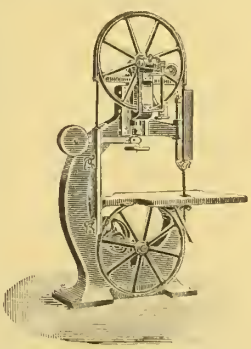
Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Neue Fassung der Ziffer 1 des Rohstofftarifes.) Auf Seite 151 erhält beim Ausnahmetarif Nr. 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 1 folgende Fassung:

1. *) nachbenannte Düngemittel:
   Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger, Gaskalk, Gipsasche u. s. f.

— (Einbeziehung der Station Abbach in den Ausnahmetarif für gebrannten Kalk.) Mit sofortiger Giltigkeit ist auf Seite 174 beim Ausnahmetarife Nr. 17 a für gebrannten Kalk die Station Abbach mit folgenden Frachtsätzen zu ergänzen:

Von	Nach								
	Aschaffenburg	Furth i. W. trs. (für Oesterreich)	Kufstein	Passau trs. (für Oesterreich)	Salzburg	Simbach trs. (für Oesterreich)	Asch	Eger	Franzensbad
	Mark für 100 Kilogramm								
Abbach . . .	0·76	0·35	—	0·37	—	—	—	0·44	—

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz**, Wien, XX/1.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere vorbehaltene Dienstposten, welche voraussichtlich im Laufe des I. Semesters 1903 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stelle	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Taggeld	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Sonstige Emolumente	Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ob für den Dienstposten erforderlich: Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Unternehmung, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
60 provisorische Zugspacker	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K 2·—	Fahrstundengelder und Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit des Bewerbers, mindestens jedoch 6 Monate	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	bis längstens 15. Februar 1903
50 provisorische Weichenwächter		K 1·80	Dienstkleider	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
50 Magazins- und 20 Stationsaufseher-Aspiranten		K 2·—		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
3 Diurnisten		K 3·—		Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; entsprechende sonstige Schulbildung, ordentliche Handschrift und nachweisbare Praxis in den Hilfsämtern (Einreichungsprotokoll, Expedit oder Registratur)	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit, mindestens jedoch 6 Monate			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter zwischen 18 und 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Zeugniss darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat. Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen, und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Für die Diurnistenstellen können nur solche Bewerber Berücksichtigung finden, deren Certificate im Sinne des Gesetzes die Clausel „geeignet für Beamte“ enthalten. Nach zurückgelegter, zufriedenstellender Probepraxis werden nur jene Diurnisten, die eine vollständige Mittelschule absolvirt haben, als **Beamte**, die anderen als Unterbeamte stabilisirt.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
331	k. k. österr. Staatsbahnen	Im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in Galizien und der Bukowina	Weizen, Buchweizen (Halde, Haldekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	Im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen rücksichtlich der im Localgütertarife, Theil II, Heft 2, Abschnitt A bis inclusive C angeführten Linien und der Kleinbahn Żupków-Cisna		I. Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Kleinbahn Żupków-Cisna Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Gesammtdurchlauf von mindestens 51 km. Einhaltung der auf Seite 224 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen“	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, bezw. Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Ell- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Jänner 1903 tarifmässig geltenden normalen Frachtsätze des Specialtarifes I abzüglich 15 Percent, bezw. rücksichtlich der Kleinbahn Żupkow-Cisna: die Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse a) abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate und Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende December 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen, in deren Bereich die Empfangsstation, bezw. jene Station gelegen ist, in welcher die Sendung von den k. k. österr. Staatsbahnen auf die Anschlussbahn übergeht	Vorstehende Begünstigung gilt auch für Sendungen, welche aus Rumänien stammen und in Itzkany zur Umkartirung gelangen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
332	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	Podwołoczyska	Sokal	**II.** Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der auf Seite 224 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen“	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903	Localgütertarif, Theil II, Heft 2	Heller 195	Heller 153	Heller 42	Im Kartirungswege		Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der gleichzeitig für den Localverkehr verlautbarte 15percentige Frachtnachlass keine Anwendung
				Borki wielkie					179	144	35			
				Tarnopol					175	137	38			
				Jezierna					160	130	30			
				Zborów					151	124	27			
				Złoczów					141	117	24			
				Krasne					131	107	24			
				Zadwórze					121	103	18			
				Barszczowice					115	100	15			
				Lemberg-Podzamcze					105	91	14			
				Nowosielitza					232	197	35			
				Staresioło					115	100	15			
		Ostgalizischen und neuen Bukowinaer Localbahnen		Lemberg-Podzamcze	Brody				53	45	8			
				Borynicze					82	67	15			
				Zadwórze					38	32	6			
				Krasne					33	27	6			
				Jezierna					62	53	9			
				Tarnopol					77	65	12			
				Borki wielkie					82	67	15			
				Maxymówka					90	74	16			
				Bogdanówka-Kamionka					94	77	17			
				Podwołoczyska					98	81	17			
				Husiatyn	Czernowitz				120	102	18			
				Staresioło					122	101	21			
		Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Landesgrenze bei Brody	Sokal				151	120	31			
				Landesgrenze bei Podwołoczyska					195	156	39			
				Itzkany					251	196	55			
		Eisenbahn Lemberg Bełzec (Tomaszów)		Landesgrenze bei Łupków					155	125	30			
				Landesgrenze bei Beszkid					178	143	35			
				Landesgrenze bei Beszkid	Brody				126	105	21	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens bis Ende December 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche die Empfangsstation gelegen ist	
				Landesgrenze bei Łupków					155	129	26			
				Itzkany					190	159	31			
333				Fehring	Graz (S.B.)			Localgütertarif, Theil II, Heft 1	43	39	4		Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche bis längstens Ende December 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach vorzulegen sind	
				Fehring-Landesgrenze					43	39	4			
				Fehring	Graz (St.B.)				38	34	4			
				Fehring-Landesgrenze					43	39	4			
				Fehring und Fehring Landesgrenze	Weiz				44	42	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
334		betheiligten Verwaltungen		Wien St.E.G. transit und Wien K.F.N.B. transit	Schönberg am Kamp	**III.**			Heller	Heller	Heller			
					Rosenburg			Local-Gütertarif, Theil II, Heft 1	60	56	4	Im Kartirungswege		
									70	66	4			
335	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	Baranów	Lodygowioe	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der auf Seite 224 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen"	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	126	122	4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende December 1903 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind	*) Bestehen keine directen Frachtsätze
				Barszczowice					204	178	26			
				Bełz					194	169	25			
				Boguchwała					*)	122	—			
				Borki wielkie					246	214	32			
				Brody					226	197	29			
				Buczacz					268	232	36			
				Bursztyn-Demianów					228	197	31			
				Chmielów					129	125	4			
				Chodorów					216	189	27			
				Czernowitz					280	243	37			
				Czortków					280	243	37			
				Czudec					*)	125	—			
				Dąbie					110	108	2			
				Dembica					104	101	3			
				Dobrzechów					*)	132	—			
				Dżuryn					276	237	39			
				Frysztak					*)	129	—			
				Gorlice					120	112	8			
				Halicz					232	203	29			
				Itzkany					312	269	43			
				Iwonicz					*)	129	—			
				Jaroslau					143	135	8			
				Jaślany					*)	118	—			
				Jasło					129	118	11			
				Jezierna					232	203	29			
				Jezierzany-Barysz					266	230	36			
				Kalinowszczyzna					278	241	37			
				Kolomea					258	224	34			
				Kopyczyńce					288	249	39			
				Krasne					214	186	28			
				Krosno					138	129	9			
				Krystynopol					198	173	25			
				Łańcut					129	125	4			
				Landesgrenze bei Leluchów					*)	108	—			
				Landesgrenze bei Łupków					*)	156	—			
				Lemberg					194	169	25			
				Łużan					278	241	37			
				Marcinkowice					*)	84	—			
				Maxymówka					252	219	33			
				Moderówka					*)	122	—			
				Monasterzyska					262	227	35			
				Mościska					168	151	17			
				Nepolokontz					274	237	37			
				Podwołoczyska					258	224	34			
				Przeworsk					137	132	5			
				Posada-Chyrowska					171	153	18			
				Przemyśl					157	146	11			
				Pyszkowce					272	235	37			
				Radymno					148	140	8			
				Rawa rnska					178	159	19			
				Rozwadów					144	135	9			
				Rymanów					144	132	12			
				Rzeszów					122	118	4			
				Rzochów					113	112	1			
				Sambor					183	162	21			
				Sanok					*)	140	—			
				Sędziszów					112	108	4			
				Śniatyn-Załucze					272	235	37			
				Sokal					200	175	25			
				Stryj					208	181	27			
				Strzyżów am Wysłok					*)	129	—			
				Tarnobrzeg					132	125	7			
				Tarnopol					240	208	32			
				Tuchów					*)	98	—			
				Uhnów					186	164	22			
				Wasylkowce					292	253	39			
				Wiśniowa					*)	129	—			
				Wygnanka					*)	246	—			
				Zabłotów					264	230	34			
				Zborów					228	197	31			
				Złoczów					220	192	28			
				Żnczka					280	243	37			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
336	**Oesterr.ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**													
	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahn, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	den Stationen der nebenangeführten Eisenbahnen (excl. der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, unter Abschnitt B und C enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der im Hefte 3 dieses Tarifes enthaltenen Localbahn Gleisdorf-Weiz und excl. der Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, weiters den in Mähren gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.) und Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B.; den Stationen der Strecken Sigmundsherberg—Erdweis und St. Valentin—Sumeran der k.k.St.B.; den Strecken der Localbahnen Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs, Mauthausen—Grein, Schwarzenau—Zwettl und Schwarzenau-Waldhofen a. d. Thaya, dann den Stationen der Strecke B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1903							
				den Stationen in den übrigen Theilen von Böhmen und Oberösterreich, den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Salzburg, Tirol und Vorarlberg, sowie nach den Stationen der in diesen Landestheilen, bezw. Ländern gelegenen, im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen, einschl. der salzburgischen Stationen der Mirthalbahn	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, weiters den in Mähren gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.) und Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B.; den Stationen der Strecken Sigmundsherberg—Erdweis und St. Valentin—Sumeran der k.k.St.B.; den Strecken der Localbahnen Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs, Mauthausen—Grein, Schwarzenau—Zwettl und Schwarzenau-Waldhofen a. d. Thaya, dann den Stationen der Strecke B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.	**IV.**						
				Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Localbahn Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf—Hotzenplotz, der Mirthalbahn, der Pinzgauer Localbahn, der Ybbsthalbahn und der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, sowie rücksichtlich der Kleinbahn Lnpkow-Cisna bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen.							
				a) Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51—150 km;	Bei einem Gesammtdurchlaufe von mindestens 51 km									
				b) bei einem Gesammtdurchlaufe von mehr als 150 km										
								Localtarife der nebenangeführten Eisenbahnen (k. k. österr. Staatsbahnen: Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, excl. der Localbahn Gleisdorf-Weiz, der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr, Tarif-Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen, Tarife des Oesterr. Eisenbahnverbandes, Nordwesthömischen Eisenbahnverbandes, Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, Mährisch-Schlesisch-Niederösterr. Eisenbahnverbandes und des directen Güterverkehres zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn einerseits und der k. k. österr. Staatsbahnen andererseits	Verschieden						
								Die am 1. Jänner 1903 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze abzüglich						
								ad a) zehn Percent ad b) fünfzehn Percent	zehn Percent					
									Verschieden					
												Im Rückvergütungswege		
								Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Getreidesendungen jedoch Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. Diese Documente sind bis spätestens Ende December 1903 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen						

Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 224 der Kundmachung dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen“ Anwendung.

Eine Ausnahme besteht jedoch hinsichtlich des Punktes 3 dieser Bestimmungen, insofern als für die oben angeführten Artikel von Nussdorf, Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien-Lagerhaus und Wien-Donauquaibahnhof nach Stationen der Strecken Lustenau—, bezw. Lochau—Bregenz—Feldkirch—Schaan Vaduz, sowie östlich von Feldkirch in der Richtung gegen Innsbruck der 15percentige Nachlass von den auf Grund der Bestimmungen des „Ersten Anhanges zum Abschnitte A, Post Nr. 20“, bezw. des „Anhanges zum Abschnitte C (Wechselverkehr) Post Nr. 1 des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1“, sich ergebenden Frachtsätzen gewährt wird.

Dieses Zugeständniss findet rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschn. A—C enthaltenen Linien Anwendung, soferne sich bei Abfertigung zu den Frachtsätzen der bezeichneten Verbandstarife auf Grund derselben höhere Nachlässe ergeben, als bei Berechnung der unter **I.** (Seite 217) verzeichneten Refactie.

Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren für die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung der inländischen Local-, bezw. Verbandstarife, sowie der von den Sätzen dieser Tarife zugestandenen, vorangeführten Nachlässe billiger stellen, als bei directer Abfertigung in den gleichen Relationen zu den directen Sätzen des Oesterreichisch-Russischen Grenztarifes, gelangt erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

Für Sendungen, die auf Grund der directen Frachtsätze der Elbeumschlagstarife für Oesterreich und Westösterreich, sowie Westösterreich-Riesa-Elbkai abgefertigt werden, gelangen die Transportgebühren der Local- und inländischen Verbandstarife unter Berücksichtigung der von den Frachtsätzen dieser Tarife zugestandenen vorangeführten Nachlässe zuzüglich der Schleppbahngebühr zur Anwendung, sofern diese Berechnungsart einen niedrigeren Frachtsatz ergeben sollte. Für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz kommen die gleichen, und zwar die jeweils niedrigsten Frachtgebühren zur Berechnung.

Die für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck oder an eine Mühle in Mühlau bei Innsbruck adressirt sind, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

337

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

V.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1903 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht von ungarischen Stationen nach den angeführten österreichischen Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlaufe von mindestens 51 Kilometern auf österreichischem Gebiete, unter Einhaltung der auf Seite 224 in diesem Verordnungs-Blatte angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen", nachstehende Nachlässe **im Rückvergütungswege** bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. Juli 1900.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Znaim—Polna Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tmischt (excl.) der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Grussbach—Znaim, Grussbach—Chotzen, Střelitz—Okřischko, Brünn (einschliesslich Brünn K.F.N.B.)—Blažowitz und Böhm.-Trübau—Hohenstadt der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 52 bis 56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 52 bis 56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
5. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 60 bis 64 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
6. Im Verkehre nach sämmtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 60 bis 64 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
7. Im Verkehre von den im Stationstarife sub a) auf den Seiten 68 bis 87 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österr. Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
8. Im Verkehre zwischen den im Stationstarife sub b) auf den Seiten 91 bis 102 enthaltenen Stationen der Strecken Branzans—Pirnitz—Polna Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tmischt (excl.) der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Brünn—Okřischko, Brünn—Kanitz Eibenschitz und Brünn—Chotzen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits, und den daselbst angeführten ungarischen Stationen andererseits ein Nachlass von **zehn Percent**, und im Verkehre mit sämmtlichen übrigen im Stationstarife sub b) auf den Seiten 91 bis 102 angeführten, in Böhmen gelegenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
9. Im Verkehre von den im Stationstarife sub c) auf den Seiten 105 bis 152 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten, in Mähren gelegenen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen Adlerkosteletz, Böhm.-Trübau, Senftenberg, Gabel, Wichstadtl-Lichtenau, Wildenschwert, Wildenschwert trans., Brandeis a. d. Adler und Chotzen, ein Nachlass von **zehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
10. Im Verkehre von den im Stationstarife sub c) auf den Seiten 105 bis 151 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten übrigen, in Böhmen gelegenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
11. Im Verkehre von den im Stationstarife sub c) auf den Seiten 105 bis 152 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen, der k. k. österr. Staatsbahnen, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie nach Eger, Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den auf Seite 52 bis 56 enthaltenen Schnittfrachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnittfrachtsatz für die Station Eger der k. k. österr. Staatsbahnen (Seite 52) der Berechnung zugrunde gelegt wird.

B. Tarif-Theil II, Heft 5, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. December 1902.

Ein Nachlass von zehn Percent:

1. Im Verkehre von den im Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach folgenden Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Lundenburg—Hullein (excl.), Lundenburg—Ober-Gerspitz und Lundenburg—Zellerndorf: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Marchegg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1; im Verkehre von den Stationen der Strecke Broczkó—Nágyszombat (incl.) [die Relation Kutti-Göding kommt nicht in Betracht] nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn der vorbezeichneten Strecken: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Lundenburg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Specialtarifes 1;
   b) Hnilein—Teschen (excl.)—Bielitz (excl.) und Hullein—Kremsier—Wischau (excl. Kojetein und Nezamislitz): von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Teschen giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;
   c) Prerau—Oderberg (excl.)—Dzieditz (excl.), Prerau—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz, Prerau—Olmütz—Sternberg, sowie Schönbrunn—Troppau: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
2. Im Verkehre von den im Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach folgenden Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) im Verkehre mit den Stationen Littau, Müglitz und Schwarzbach: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 für Oderberg—Olmütz giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie von den im Localtarife der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
   b) im Verkehre mit den übrigen Stationen:
   von den im Localtarife dieser Eisenbahn am 1. Jänner 1903 ab Vlarapass, bezw. Sudoměřitz-Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den im Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:
   a) Im Verkehre mit Bransdorf, Jauernig, Klein-Mohrau: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 für Oderberg—Troppau giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie von den im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen, am 1. Jänner 1903 von Troppau nach Bransdorf, Jauernig und Klein-Mohrau giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				

h) im Verkehre mit Gross-Opatowitz, Mähr.-Trüban, Prossnitz L.B.: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 für Oderberg—Prossnitz giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie von den im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen, am 1. Jänner 1903 von Prossnitz nach Gross-Opatowitz, Mähr.-Trübau und Prossnitz L.B. giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;

c) im Verkehre mit Horka, Namiest: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 für Oderberg—Olmütz giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1, sowie von den im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen, am 1. Jänner 1903 von Olmütz nach Horka und Namiest giltigen Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;

d) im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 6 Heller per 100 kg;

e) im Verkehre mit Olmütz-Hodolein, Olmütz-Neugasse und Olmütz-Stadt werden die für den Verkehr mit Olmütz K.F.N.B. entfallenden Nachlässe, erhöht um 0·8 Heller per 100 kg, berechnet;

f) im Verkehre mit den übrigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

C. Tarif-Theil II, Heft 5, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1900.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen, und zwar:

1. Nach sämmtlichen in **Mähren gelegenen** Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (excl.), Geiersberg—Tinischt (excl.) der Oesterr. Nordwesthahn, der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen und der Strecke Böhm.-Trübau Chotzen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie nach der Station Brünn der K.F.N.B. ein Nachlass von **zehn Percent** von den am 1. Jänner 1903 ab Wien (St.E.G.), Wien (K.F.N.B.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

2. Nach sämmtlichen übrigen **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Percent** von den am 1. Jänner 1903 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

D. Tarif-Theil II, Heft 6, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Giltig vom 1. September 1900.

Ein Nachlass von zehn Percent:

1. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:

   a) Lundenburg—Schönbrunn (excl.), Lundenburg—Ober-Gerspitz, Lundenburg—Zellerndorf, sowie Hullein—Friedland (excl.), sammt Abzweigungen: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Marchegg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;

   b) Schönbrunn—Oderberg (excl.)—Dzieditz (excl.), sammt Abzweigungen: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1;

   c) Friedland-Teschen (excl.)—Bielitz (excl.): von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Teschen giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

2. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:

   a) Im Verkehre mit Bransdorf: von den im Localtarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 für Oderberg—Troppau giltigen, um 4 Heller gekürzten Frachtsätzen des Specialtarifes 1, sowie von den im Localtarife der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen, am 1. Jänner 1903 von Troppau nach Bransdorf giltigen Frachtsätzen des Specialtarifes 1;

   b) im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller per 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 6 Heller per 100 kg;

   c) im Verkehre mit den übrigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Oderberg giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

3. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: von den im Localtarife dieser Eisenbahn enthaltenen, am 1. Jänner 1903 ab Sndoměřitz—Landesgrenze transit giltigen, um 4 Heller per 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Special-Tarifes 1.

Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente bis spätestens Ende December 1903 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind

Sofern von der ungarischen Versandstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation directe Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refactieermittlung für derartige Sendungen auf Grund der für die Publication unter Post Nr. 336 dieses Verordnungs-Blattes giltigen Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Uebergangsstation, und zwar wenn directe Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grund dieser directen Frachtsätze; wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Localtarife

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
338	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen												

VI.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

E. Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. September 1897.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1903 wird für die zu den Frachtsätzen des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, giltig vom 1. September 1897, abgefertigten Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach Stationen der Strecke St. Valentin—Summeran (incl.) und der Localbahn Mauthausen-Grein ein 10percentiger Nachlass, nach den übrigen in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der Welser Localbahnen, der Localbahn Vöcklabruck-Kammer, der Pinzgauer Localbahn, der Valsugana-bahn und den in Salzburg gelegenen Stationen der Murthalbahn ein 15percentiger Nachlass und nach allen sonstigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Ausschluss der Localbahn Gleisdorf-Weiz, insoweit diese Bahnen im Bereiche des obigen Verbandes liegen, bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km auf österr. Gebiete ein 10percentiger Nachlass hinsichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, und Theil II, Heft 3, enthaltenen Linien, exclus. der Localbahn Gleisdorf-Weiz, sowie auf den in den Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden, in Betracht kommenden schmalspurigen Local- (Klein-) Bahnen, fallenden Linien, von den daselbst am 1. Jänner 1903 in Geltung stehenden Frachtsätzen, und zwar von den Stationen Hütteldorf-Hacking, Leobersdorf, Ebenfurth Landesgrenze, Leoben, Fehring Landesgrenze, Innsbruck, in welchen die betreffenden Sendungen auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen des Tarif-Theiles II, Heft 2, Abschnitt A, übergehen, bezw. von Trient beim Uebergange der Sendungen auf die Valsuganabahn im Rückvergütungswege, unter Einhaltung der auf Seite 224 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen" bewilligt.

Im Verkehre zwischen den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1902 enthaltenen ungarischen Stationen und den in oben bezeichnetem Tarife aufgeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen ist der vorstehend zugestandene Nachlass ab der Uebergangsstation Hütteldorf-Hacking zu liquidiren, auch wenn die Frachtberechnung nicht zu den Frachtsätzen des directen Tarifes, sondern zu den bis und ab Wien St.E.G. geltenden Frachtsätzen erfolgt ist.

Für die Frachtberechnung auf den in Betracht kommenden, im Staatsbetriebe befindlichen schmalspurigen Privathahnen bleiben die Bestimmungen jener Wagenladungsclasse massgebend, in welche die ohgenannten Artikel bei Aufgabe von 5000 kg eingereiht sind.

Die sonach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck oder an eine Mühle in Mühlau bei Innsbruck adressirt sind, Anwendung, jedoch nur für Sendungen, die nach den zwischen den Bahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen ausschliesslich via Wörgl zu leiten sind.

Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende December 1903 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
339	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen											Die Liquidirung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankirten Sendungen), welche Documente spätestens bis Ende December 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Wien einzureichen sind		

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

F. Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. August 1899.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1903 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht von den im Tarife, Theil II, Heft 3, giltig vom 1. August 1899, enthaltenen directen Frachtsätzen im Verkehre von ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege unter Einhaltung der auf dieser Seite unten angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen" bewilligt, und zwar:

nach	Hainfeld	4	Heller
„	Hohenberg	5	„
„	Kernhof	6	„
„	Piesting	2	„
„	Schrambach	5	„
„	St. Egydi am Neuwalde	5	„
„	Freiland-Türnitz	5	„
„	Weissenbach-Neuhaus	2	„
„	Wilhelmsburg	5	„
„	Waldegg	2	„

für 100 kg

Allgemeine Bestimmungen ad I—VI.

Die sub **I—VI** im Rückvergütungswege verlautbarten Frachtbegünstigungen finden unter Einhaltung der nachstehenden Bestimmungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an eine im Bestellungsbezirke einer begünstigten Station der österr. Eisenbahnen gelegene, inländische Mühle adressirt sind und von derselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.

   Die diese Sendungen beziehende Mühle hat auf dem Frachtbriefe vor Ablauf der Einreichungsfrist zu bestätigen, dass der Bezug zum Zwecke der Vermahlung in derselben erfolgt ist. Der Eisenbahn steht das Recht einer Controle darüber zu, dass die Sendungen in der betreffenden Mühle wirklich zur Vermahlung gelangt sind.
2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressirt sind und von denselben längstens innerhalb sechs Monaten nachweislich an eine der unter 1. gekennzeichneten Mühlen abgegeben werden.

   Dieser Nachweis ist wie folgt zu liefern:

   a) Wenn die diese Sendungen übernehmende Mühle im Bestellungsbezirke jener Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat die Mühle vor Ablauf des sechsmonatlichen Abgabetermines unter Beisetzung des Datums auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass die Uebernahme zum Zwecke der Vermahlung in dieser Mühle erfolgt ist. Der Eisenbahn steht das Recht der Controle darüber zu, dass die Sendungen in der betreffenden Mühle wirklich zur Vermahlung gelangt sind.

   b) Wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse einer Mühle per Eisenbahn weiter gesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandtstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversandt (Absendetag) und die Adressirung an eine Mühle bestätigen zu lassen. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet.

   c) Wenn die Sendungen in einer, in den Rahmen dieses Zugeständnisses fallenden Station von einem Zwischenhändler bezogen, in anderen als den Bahnräumlichkeiten eingelagert und später in der ursprünglichen Adressstation an eine Mühle neu aufgegeben werden, so hat der als Adressat der ursprünglichen Sendung erscheinende Zwischenhändler bei der Neuaufgabe den Frachtbrief der ursprünglichen Sendung der Station vorzuweisen. Die Station hat auf diesem Frachtbriefe unter Bezeichnung der neuen Bestimmungsstation und des Absendetages zu bestätigen, dass annähernd das gleiche Gewicht von derselben Fruchtgattung an eine Mühle weiter gesendet wurde. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet.

   Die unter 2. b) und 2. c) genannten Sendungen werden hinsichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt. Eine Rückführung auf den directen Frachtsatz von der ursprünglichen Versandt- nach der definitiven Bestimmungsstation erfolgt in diesen Fällen nur dann, wenn die Einlagerung in einer Reexpeditionsstation, beziehungsweise in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigung zugestanden ist, stattfindet.

   Durch den im Punkte 2 bestimmten sechsmonatlichen Lagertermin wird das den Reexpeditionsstationen, beziehungsweise den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist nicht tangirt.
3. Der Refactiebetrag wird **stets** nur auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe ermittelt. (Ausnahmen siehe unter IV.) Insoferne rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen gewährt werden, findet eine Rückvergütung der Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenzen der publicirten Frachtbegünstigungen liegen, so werden die Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den in Betracht kommenden Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen. (Ausnahmen siehe unter IV.)

   Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, wird nur der eventuelle Mehrbetrag liquidirt.

   Auf die im Reexpeditionsverkehre abgefertigten Sendungen findet nur diejenige Frachtermässigung Anwendung, welche sich auf die bei der Reexpedition oder im Rückvergütungswege von der ursprünglichen Versandtstation bis zur endgiltigen Bestimmungsstation angewendeten Tarife bezieht, und zwar nach Massgabe der für jene Frachtermässigung speciell publicirten Bestimmungen.

k. k. österr. Staatsbahnen

im Staatsbetriebe stehenden betheiligten Privatbahnen

Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles i, auch Schälerbsen und geschälte Hirse

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7

Im Verkehre zwischen Stationen der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Gurkthalbahn, der Kleinbahn Łupków-Cisna, der Localbahn Neuhaus-Nenbistritz, der Murthalbahn, der Pinzgauer Localbahn und der Ybbsthalbahn	Von Mösel nach Hüttenberg oder umgekehrt	den Stationen: Czernowitz, Hadikfalva, Łużan, Seretb, Volksgarten und Żuczka nach Stationen der Bukowinaer Localbahnen nnd nach Stationen der Linien Hadikfalva—Brodina und Itzkány—Suczawa der Neuen Bukowinaer Localbahnen mit Ausnahme der Anschlnssstationen	Im Verkehre zwischen Stationen der Bukowinaer Localbahnen und der Linien Hadikfalva—Brodina nnd Itzkány—Suczawa der Neuen Bukowinaer Localbahnen	Im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Ausnahme der in den Abschnitten B und C des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, enthaltenen Linien, sowie mit Ausnahme der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Gurkthalbahn, der Murthalbahn, der Ybbsthalbahn, der Localbahn Neuhaus-Neubistritz, der Localbahn Mösel-Hüttenberg, der Pinzgauer Localbahn, der Localbahn Łupków-Cisna, der Bukowinaer Localbahnen, sowie der Linien Hadikfalva—Brodina und Itzkány—Suczawa der Neuen Bukowinaer Localbahnen	
Aufgabe als Frachtgut a) in Quantitäten von unter 3000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 3000 kg per Frachtbrief und Wagen.	in jedem Gewichte	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut a) in Quantitäten von unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen.	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 10.000 kg	

Einhaltung der auf Seite 234 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Auf Sendungen in Quantitäten unter 300 kg findet der zugestandene Frachtsatz keine Anwendung

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903

Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local- (Klein-) Bahnen	Localgütertarif, Theil II, Heft 3	Localgütertarif, Theil II, Heft 2		Localgütertarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3	Bezeichnung — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
					Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Verschieden	20 Heller	Verschieden			per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
Die normalen Frachtsätze, und zwar ad a) der Stückgutclasse, ad b) der gewöhnlichen Wagenladungsclasse. je abzüglich 10 Percent	18 Heller	Die im Sinne der Bestimmungen des Localgütertarifes für die Frachtberechnung im Wechselverkehre ermittelten Gesammtfrachtsätze, abzüglich 10 Percent	Die normalen Frachtsätze, u. zw. ad a) der Classe A ad b) des Sp.-T. 1 je abzüglich 10 Percent	Die normalen Frachtsätze der Classe A abzüglich 10 Percent		
Verschieden	2 Heller	Verschieden			per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11

Art der Durchführung	12
Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate oder Aufnahmsscheine, welche bis längstens Ende September 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereich die Versandtstation, bezw. diejenige Station gelegen ist, in welcher die Sendung auf die k. k. österr. Staatsbahnen übergeht. Die danach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung	
Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
341	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Ebenfurth Mühle, Klein-Schwechat und der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	**B.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903	Localgütertarif, bezw. Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Nach	Von Ebenfurth Mühle*)	Von Klein-Schwechat	Von der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donauuferbahnhof nächst der K.F.N.B.)
	Heller per 100 kg Kilogramm		
Amstetten	81	—	—
Battelau	—	145	140
Beneschau	158	149	144
Bilin (k.k.St.B.)	218	207	202
Brannau a. Inn	147	—	—
Breitenschützing	125	—	—
Březnitz	—	153	148
Brüx (k.k.St.B.) loco und transit	218	207	202
Budweis	133	113	108
Dux-Liptitz	—	210	205
Eger (k.k.St.B.)	210	201	196
Eggenburg	93	—	—
Eisenstein	199	185	180
Frankenmarkt	137	—	—
Gmunden und Gmunden Seebhf.	133	—	—
Görkau	—	217	212
Horaždiovitz-Stadt	—	145	140
Ischl	144	—	—
Karlsbad (B.E.B., C.B. und K.J.)	239	229	224
Klattau	—	165	160
Klostergrab	—	213	208
Kosteu	—	213	208
Lambach	121	—	—
Linz	105	—	—
Littitz	—	169	164
Marienbad	201	191	186
Mies-Kladrau	—	175	170
Nepomuk	—	153	148
Neuern	—	172	167
Nengedeln	—	175	170
Neuhaus	—	129	124
Ober-Cerekwe	—	141	136
Obergeorgenthal	—	211	—
Oberlentensdorf	—	210	205
Patzau	—	141	136
Petersburg i. B.	—	188	183
Pilgram	—	149	144
Pilsen K.F.J.B.	174	165	160
Pisek	—	133	128
Plau	199	185	180
Podersam	—	191	186
Postelberg	—	204	199
Přibram	—	159	154
Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	—	185	180
Rousperg	217	—	—
Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	210	201	196
Salzburg	153	—	—
St. Peter-Seitenstetten	89	—	—
Schärding	141	—	—
Schlau	—	185	180
Schüttenhofen	163	153	148
Schwarzenau	109	—	—
Steeg	147	—	—
Steyr	105	—	—
Strakonitz	—	137	132
Tabor	—	129	124
Tans	189	178	173
Teplitz-Waldthor	—	213	208
Wels	117	—	—
Weseli-Mezimosti	—	117	112
Wilten **)	227	—	—
Wittingau	—	109	104

*) In den zugestandenen Frachtsätzen ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen.

**) Die für Wilten zugestandenen Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
342	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in Galizien und der Bukowina	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen in Galizien und der Bukowina rücksichtlich der in der beigefügten Tabelle verzeichneten Relationen		**C.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der schmalspurigen Kleinbahn Zupków-Cisna: Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Gesammtdurchlauf von mindestens 51 km. Einhaltung der auf Seite 234 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Für Sendungen, welche in Oświęcim nach deutschen Stationen austreten, findet die hiemit publicirte Frachtermässigung keine Anwendung. (Vergl. die Verlautbarung unter D.) An Podwołoczyska gilt die Frachtermässigung nur für jene Sendungen, welche mittelst Strassenfuhrwerkes zugeführt werden, worüber eine bahnämtliche Bestätigung auf den Frachtbriefen einzuholen ist	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903	Localgütertarif, Theil II, Heft 2, bezw. Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel geltenden normalen Frachtsätze des Specialtarifes 1 abzüglich 15 Percent und rücksichtlich der Kleinbahn Zupków-Cisna die für diese Artikel geltenden Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsclasse a) abzüglich 15 Percent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende September 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereich die Versandstation gelegen ist	

Von	Nach den Stationen der Strecken
I. Bogumiłowice Gorlice Neu-Sandec Nisko Tarnobrzeg Tarnów	bis Krakau einerseits und bis Landesgrenze bei Leluchów andererseits
II. Bochnia Rzeszów	bis Krakau einerseits und bis Landesgrenze bei Leluchów andererseits, Sobów—Rozwadów, Zagórzany—Gorlice
III. Basznia Jaroslau Lubaczów Niżankowice Nowa grobla Przemyśl Radymno Rawa ruska Sądowa-Wisznia Sambor Sokal Snrochów Ustrzyki	bis Nadbrzezie einerseits und bis Landesgrenze bei Łupków andererseits
IV. Bolechów Kałusz Lemberg Lemberg-Podzamcze Lubieńce Stryj	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, Rawa ruska—Sokal
V. Bortniki Bukaczowce Bursztyn-Demianów Chodorów	bis Bełzec einerseits und bis Stanislau andererseits, Stanislau—Stryj via Ciężów, Chodorów—Stryj, Lemberg—Landesgreuze bei Beskid, Rawa ruska—Sokal
VI. Nadwórna Stanislau	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid andererseits, Stanislau—Stryj via Ciężów, Stryj—Lemberg, Rawa ruska—Sokal
VII. Brody Buczacz Krasne Monasterzyska loco	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Rawa ruska—Sokal
VIII. Kolomea Nepolokontz Zabłotów	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal
IX. Czernowitz Volksgarten	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Nepolokoutz—Wiznitz, Kolomea—Słoboda rungurska-Grnbe, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal
X. Hliboka	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, nach der Station Berhometh a. S., Nepolokoutz—Wiznitz, Kolomea—Słoboda rungurska-Grnbe, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal
XI. Hadikfalva	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, nach der Station Brodina, Hliboka—Berhometh a. S., Nepolokoutz—Wiznitz, Kolomea—Sloboda rungurska-Grube, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal
XII. Zaleszczyki	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Kolomea Sloboda rungurska-Grnbe, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal
XIII. Jagielnica	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Kolomea—Sloboda rungurska-Grube, Delatyn—Lemberg, Kolomea—Stanislau, Biała czortkowska—Stanislau, Ostrów—Berezowica—Halicz, Podwysokie—Chodorów, Rawa ruska—Sokal
XIV. Czortków Dereniówka Kopyczyńce Szmańkowczyki	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Ostrów-Berezowica—Halicz, Podwysokie—Chodorów, Chryplin—Lemberg, Rawa ruska—Sokal
XV. Borki wielkie Bucniów Grzymałów Jezierna Mikulince-Strusów Ostrów-Berezowica Podwołoczyska Tarnopol Trembowla Zborów Złoczów	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Podwysokie—Chodorów, Halicz—Lemberg, Rawa ruska—Sokal
XVI. Kozowa Podwysokie Potntory	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka andererseits, Halicz—Chodorów, Rawa ruska—Sokal

sowie nach allen westlich der Linie Landesgrenze bei Woronienka—Stanislau—Lemberg—Bełzec gelegenen Stationen

sowie nach allen westlich der so gekennzeichneten Linie gelegenen Stationen

des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2 und den Stationen der Kleinbahn Lupków-Cisna

Insoweit in die nebenstehend angeführten Bahnstrecken die Station Lemberg, nicht aber auch die Station Lemberg-Podzamcze fällt, gelangt für die einschlägigen Sendungen nach letzterer Bestimmungsstation die Tarifermässigung ebenso zur Anwendung, wie für Sendungen nach Lemberg

sowie nach allen westlich der Linie Bełzec—Lemberg—Stanislau—Landesgrenze bei Woronienka gelegenen Stationen des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, und den Stationen der Kleinbahn Lupków-Cisna.

Insoweit in die nebenstehend angeführten Bahnstrecken die Station Lemberg, nicht aber auch die Station Lemberg-Podzamcze fällt, gelangt für die einschlägigen Sendungen nach letzterer Bestimmungsstation die Tarifermässigung ebenso zur Anwendung wie für Sendungen nach Lemberg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
343	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—1 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Sokal	Lemberg-Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903	Localtarif	140 Heller	80 Heller	60 Heller	im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
344	k. k. österr. Staatsbahnen		Mahlprodncte aus Getreide nnd Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles 1, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Oświęcim transit		**D.** Aufgabe als Frachtgut, nnd zwar: entweder nach Cosel (Oderhafen), Breslau (Stadthafen) und Pöpelwitz (Umschlag) zum Weiterversandt per Oder nach Stettin und Hamburg oder mit directen nach Stettin loco oder Hamburg B. loco lautenden Frachtbriefen. Beachtung der auf Seite 234 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Rücksichtlich solcher Sendungen kann die Frachtermässigung unter C nicht in Anspruch genommen werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Zugrundelegung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes A oder B des in der Rubrik 8 bezeichneten directen Tarifes	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903	Localgütertarif, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. August 1899, und zwar Ausnahmetarif A und B	Verschieden	Pfge.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende September 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereich die Versandtstation gelegen ist. Hinsichtlich der auf der Oder umgeschlagenen Sendungen sind nebst den Frachtbrief-Duplicaten bis zu den Oder-Umschlagplätzen auch die Connossements über den Weitertransport per Oder nach Stettin oder Hamburg beizubringen	
					Basznia						48			
					Biała czortkowska						81			
					Biała czortkowska transit*)						78			
					Bogncbwała						34			
					Bogumiłowice						21			
					Bolechów						66			
					Borki wielkie						74			
					Bortniki						68			
					Brody						69			
					Bucniów						74			
					Buczacz						77			
					Bnkaczowce						70			
					Bnrsztyn-Demianów						70			
					Chodorów						67			
					Czarna						25			
					Czernowitz						80			
					Czortków						80			
					Derieuówka						74			
					Gorlice						34			
					Grzymalów						86			
					Halicz						71			
					Hliboka						85			
					Jaroslan						41			
					Jezierna						70			
					Kałusz						71			
					Kolomea						75			
					Kopyczyńcze						84			
					Kozowa						74			
					Krasne						66			
					Lemberg						59			
					Lnbaczów						47			
					Lubieńce						66			
					Mikulińce-Strusów						72			
					Monasterzyska						77			
					Nadwórna						76			
					Nepolokoutz						80			
					Nisko						43			
					Niżankowice						47			
					Nowa grobla						45			
					Ostrów-Berezowica						74			
					Przemyśl						46			
					Podwołoczyska						76			
					Podwysokie						71			
					Potutory						72			
					Radymno						42			
					Rawa ruska						55			
					Rozwadów						41			
					Rzeszów						33			
					Sądowa-Wisznia						52			
					Sambor						55			
					Sokal						62			
					Stanislan						72			
					Stryj						65			
					Surochów						42			
					Szczerzec						63			
					Tarnopol						72			
					Tarnów						22			
					Trembowla						73			
					Ustrzyki						53			
					Volksgarten						82			
					Wygnanka						81			
					Wygnanka transit**)						78			
					Zabłotów						77			
					Zaleszczyki						81			
					Zborów						71			
					Złoczów						67			

*) Nur giltig im Verkehre mit der Station Jagielnica. Anstosstaxe für die Strecke Jagielnica—Biała czortkowska transit = 14 Heller per 100 kg
**) Nur giltig im Verkehre mit der Station Smańkowczyki. Anstosstaxe für die Strecke Smańkowczyki—Wygnanka transit = 11 Heller per 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
345	k. k. österr. Staatsbahnen		Mahlprodncte aus Getreide nnd Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse		Oświęcim transit	**E.** Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen nach einer im Ansnahmetarife A bezw. B des Tarifes, Theil II, Heft 3, für den Norddentschen Güterverkehr mit Galizien nnd der Bukowina enthaltenen Station der kgl. preussischen Staatsbahnen und der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen unter Zugrundelegnng der Frachtsätze des vorbezeichneten Ansnahmetarifes A oder B. Beachtung der auf Seite 231 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Rücksichtlich solcher Sendungen kann die Frachtermässigung unter C nicht in Anspruch genommen werden	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903	Localgütertarif, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, für den Norddentschen Güterverkehr mit Galizien nnd der Bukowina vom 1. August 1899, nnd zwar: Ansnahmetarif A nnd B	Verschieden	Verschieden	Pfge.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende September 1903 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereiche die Versandtstation gelegen ist	
				Basznia							5			
				Biała czortkowska							29			
				Biała czortkowska transit*							30			
				Bogncbwa							2			
				Bolechów							22			
				Borki wielkie							26			
				Bortniki							22			
				Brody							23			
				Bnczniów							26			
				Bnczacz							28			
				Bukaczowce							23			
				Bursztyn-Demianów							24			
				Chodorów							22			
				Czernowitz							29			
				Czortków							29			
				Derienówka							29			
				Gorlice							1			
				Grzymalów							28			
				Halicz							24			
				Hliboka							32			
				Jaroslan							2			
				Jezierna							24			
				Kałnsz							24			
				Kolomea							27			
				Kopyczyńce							31			
				Kozowa							26			
				Krasne							21			
				Lemberg							16			
				Lubaczów							6			
				Lubieńce							22			
				Mikulińce-Strnsów							28			
				Monasterzyska							27			
				Nadwórna							26			
				Nepolokontz							29			
				Nisko							5			
				Niżankowice							7			
				Nowa grobla							6			
				Ostrów-Berezowica							26			
				Przemyśl							6			
				Podwołoczyska							27			
				Podwysokie							24			
				Potntory							25			
				Radymno							4			
				Rawa rnska							12			
				Rozwadów							2			
				Rzeszów							2			
				Sądowa-Wisznia							9			
				Sambor							11			
				Sokal							17			
				Stanislan							24			
				Stryj							20			
				Snrochów							3			
				Szczerzec							20			
				Tarnopol							24			
				Trembowla							29			
				Ustrzyki							11			
				Volksgarten							31			
				Wygnanka							31			
				Wygnanka transit**							30			
				Zabłotów							28			
				Zaleszczyki							33			
				Zborów							24			
				Złoczów							22			

*) Nur giltig im Verkehre mit der Station Jagielnica. Anstosstaxe für die Strecke Jagielnica—Biała czortkowska transit = 14 Heller per 100 kg.

**) Nur giltig im Verkehre mit der Station Smańkowczyki. Anstosstaxe für die Strecke Smańkowczyki—Wygnanka transit = 11 Heller per 100 kg

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commercialbahnen, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse

den im Tarife, Theil II, Heft 4, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897 und im Tarife für den Galizisch-Wiener Verbandsverkehr vom 1. August 1900 enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie den Stationen der Strecken Krakau—Dzieditz und Dzieditz—Saybusch-Żywiec der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

IV.	III.	II.	I.
den übrigen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen, einschliesslich der salzburgischen Stationen der Murthalbahn	den Stationen der Strecke von St. Valentin bis Summerau der k. k. österr. Staatsbahnen und den Stationen der Localbahn Mauthausen - Grein	den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.N.B., B.E.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der Oe.N.W.B., S.N.D.V.B. und St.E.G.	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, weiters den in Mähren gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken von Znaim bis Polna-Stecken, von Wildenschwert bis Mittelwalde (excl.) und von Geiersberg bis Tinischt (excl.) der Oe.N.W.B., dann der Strecke von Sigmundsherberg bis Erdweis der k.k.St.B., der Strecken der Localbahn Göpfritz — Gr.-Siegharts — Raabs, Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waldhofen a. d. Th., sowie der Strecke Böhmisch-Trübau—Chotzen der St.E.G.

Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, rücksichtlich der Localbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Murthalbahn, der Pinzgauer Localbahn und der Localbahn Neuhaus-Neubistritz: bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen.
Einhaltung der auf Seite 234 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen".
Dieses Zugeständniss findet rücksichtlich der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A—C enthaltenen Linien für Sendungen von den daselbst bezeichneten Versandtstationen Anwendung, sofern sich bei Abfertigung zu den Frachtsätzen der bezüglichen Verbandstarife auf Grund derselben höhere Nachlässe ergeben, als bei Berechnung der unter C (Seite 227) verzeichneten Refactie

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903

Tarif, Theil II, des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Theil II, Heft 3 und Tarif, Theil I und Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Local-(Klein-)Bahnen

Tarif, Theil II, Heft 2 und 4, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A, Theil II, Heft 3)

Verschieden

Die am 1. Jänner 1903 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze des Tarifes des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, mehr den normalen Frachtsätzen der k.k.St.B. ab Nossdorf u. den normalen Frachtsätzen der nebenstehend bezeichneten, im Staatsbetriebe befindl. Privatbahnen abzügl.
fünfzehn Percent | zehn Percent
plus den Gebühren für die k. k. Donauuferbahn

Die am 1. Jänner 1903 für vorstehende Artikel giltigen normalen Frachtsätze abzüglich
fünfzehn Percent | zehn Percent

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende September 1903. Die Vorlage der Frachtdocumente hat rücksichtlich der Versandtstationen der k. k. österr. Staatsbahnen an diejenige k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die bezügliche Station unterstellt ist, und rücksichtlich der Versandtstationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direction dieser Eisenbahn zu erfolgen

Die für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loco zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressirt sind, Anwendung

1	Fortlaufende Nummer
2	Die Publication erfolgt von der
3	und im Namen der
4	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel
5	für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von / nach
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
7	und gilt in der Zeit
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
14	Besondere Bemerkungen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
317	betheiligten Verwaltungen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M–4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	den in nachstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	**G.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine bayerische, süddeutsche, schweizerische oder französische Station lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen. Einhaltung der auf Seite 234 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen"	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, Ost-Nordwestösterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4, vom 1. November 1897, Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. April 1901, Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898, Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende September 1903 vorzuliegen sind. Die Vorlage der Frachtdocumente hat rücksichtlich der Versandstation der k. k. österr. Staatsbahnen an diejenige k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die bezügliche Versandstation unterstellt ist, und rücksichtlich der Versandstationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direction dieser Eisenbahn zu erfolgen	

Von	Nach: Bregenz transit	Eger (B.E.B. / k.k.St.B.) trs.	Eisenstein transit	Furth i. W. transit	Lindau (k.k.St.B. / Bayer. St.B.) transit	Passau transit	Salzburg transit	Simbach transit	Bregenz transit	Buchs transit	Lindau (k.k.St.B. / Bayer.St.B.) transit	St. Margrethen trs.
	Markpfennig per 100 kg								Centimes per 100 kg			
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:												
Bogumiłowice	274	164	174	168	274	179	183	181		338		343
Borki wielkie	359	249	259	253	359	264	268	266		443		448
Bortniki	343	233	243	237	343	248	252	250		423		428
Brody	347	237	247	241	347	252	256	254		428		433
Bursztyn-Demianów	348	238	248	242	348	253	257	255		430		435
Chodorów	341	231	241	235	341	246	250	248		421		426
Czernowitz	382	272	282	276	382	287	291	289		472		477
Gorlice	293	183	193	187	293	198	202	200		362		367
Jaroslan	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Kałusz	350	240	250	244	350	255	259	257		432		437
Kolomea	368	258	268	262	368	273	277	275		454		459
Lemberg	328	218	228	222	328	233	237	235		405		410
Neu-Sandec	295	185	195	189	295	200	204	202		364		369
Niżankowice	312	202	212	206	312	217	221	219		385		390
Nowa grobla	308	198	208	202	308	213	217	215		380		385
Przemyśl	309	199	209	203	309	214	218	216		381		386
Rawa ruska	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Rozwadów	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Rzeszów	292	182	192	186	292	197	201	199		360		365
Saybusch-Żywiec	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310
Sokal	332	222	232	226	332	237	241	239		410		415
Stanislau	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Stryj	336	226	236	230	336	241	245	243		415		420
Szczerzec	334	224	234	228	334	239	243	241		412		417
Tarnopol	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Tarnów	276	166	176	170	276	181	185	183		341		346
Ustrzyki	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Zahłotów	371	261	271	265	371	276	280	278		458		463
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Krakau	260	150	160	154	260	165	169	167		321		326
Saybusch-Żywiec	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310

Diese Tarifbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche von den nebengenannten galizischen, bezw. Bukowinaer Stationen auf Grund der im Tarife, Theil III, Heft 4, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen unter VIII in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz trans., Buchs trans., Lindau trans. und St. Margrethen trans., dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpedirt werden.

348

k. k. österr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht					
	von der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss
	und im Namen der		von	nach								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Dzieditz			Bregenz trs.	Buchs trs.	Anfgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen. Die Sendungen müssen mit directen, auf eine ausländische Station lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen. Einhaltung der auf der nächsten Seite folgenden „Allgemeinen Bestimmungen“	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens Ende Juni 1903	Tarif-Theil III, Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	385	332	53	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende September 1903 an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
			Buchs trs.	Lindau trs.								
			Lindau trs.	St. Margrethen trs.				390	337	53		
Oderberg			Bregenz trs.	Buchs trs.				378	359	19		
			Buchs trs.	Lindau trs.				383	364	19		
			Lindau trs.	St. Margrethen trs.								
Oświęcim			Bregenz trs.	Buchs trs.			Tarif-Theil III, Heft 4	385	345	40		
			Buchs trs.	Lindau trs.								
			Lindau trs.	St. Margrethen trs.				390	350	40		

H.

Centimes

Diese Frachtbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche auf Grund der in den Tarifen, Theil III, Heft 3, bezw. Theil III, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen in den hezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit, dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpedirt werden

Besondere Bemerkungen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
349	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Trautmannsdorf	Wien-Lagerhaus	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	J. vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903	Localtarif und Tarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 26		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen längstens bis Ende September 1903 an die Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	
					Wien-Donau-quaibahnhof					32				

Allgemeine Bestimmungen ad A—J.

Für die unter A—J veröffentlichten Tarifermässigungen im Rückvergütungswege gelten noch folgende Bestimmungen:

Der Refactiebetrag wird stets nur auf Grundlage der für die directen Frachtsätze festgesetzten Nachlässe ermittelt.

Ausnahmen siehe unter E.

Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen gewährt werden, findet eine Rückvergütung der Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenzen der publicirten Frachtbegünstigungen liegen, so werden die Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den in Betracht kommenden Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen.

Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, wird nur der eventuelle Mehrbetrag liquidirt.

Auf die im Reexpeditionsverkehre abgefertigten Sendungen findet nur diejenige Frachtermässigung Anwendung, welche sich auf die bei der Reexpedition oder im Rückvergütungswege von der ursprünglichen Versandtstation bis zur endgiltigen Bestimmungsstation angewendeten Tarife bezieht, und zwar nach Massgabe der für jene Frachtermässigung speciell veröffentlichten Bestimmungen.

350 k. k. österr. Staatsbahnen — betheiligten Verwaltungen

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter fortlaufender Nr. 336, 340 und 347 für Getreide und Mahlproducte, unter Anderen von Böhmen, Mähren etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903 verlautbarten **Zugeständnisse für Sendungen nach Tirol und Vorarlberg über die österr. Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die bayerischen Verkehrswege — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.**

Sofern sich für Sendungen, welche zu den directen Frachtsätzen des Böhmisch-Tiroler, bezw. Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Verbandsgütertarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben, **auf Grund der in den bezüglichen Publicationen namentlich angeführten Tarife** und unter Berücksichtigung der von den **dort angeführten Tarifen** zugestandenen Frachtnachlässe, **billigere** Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den eingehobenen Frachtsätzen des directen Tarifes (Böhmen-Tirol etc. etc.), bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen, **rückvergütet.**

351 k. k. österr. Staatsbahnen

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter Nr. 336 und 340 für Getreide und Mahlproducte von Böhmen, Oberösterreich etc. mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Juni 1903 verlautbarten Zugeständnisse für Sendungen nach Oberösterreich, Tirol etc. über die österreichischen Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch, bei Abfertigung über die **bayerischen Verkehrswege** — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.

Soferne sich für Sendungen, welche auf Grund des Bayerisch-Oesterreichischen Grenztarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben auf Grund der in den bezüglichen Publicationen **namentlich** angeführten Tarife und unter Berücksichtigung der von den dort angeführten Tarifen zugestandenen Frachtnachlässe billigere Frachtsätze, bezw. Gesammtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den auf Grund des Bayer.-Oesterr. Grenztarifes eingehobenen Frachtsätzen bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen **rückvergütet.**

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
352	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Zündhölzchen	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Bärn-Andersdorf, Barzdorf, Freiung im Böhmerwald, Goldenkron, Hofowitz, Kleinmünchen, Linz, Saar in Mähren, Salzburg, Schärding, Schüttenhofen, Stankan, Triesch, Troppau St.B., Waidhofen a. d. Ybbs trs., Winterberg; Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Krasna, Prossnitz K.F.N.B., Troppau, Saybusch-Żywiec. Station der Oesterr. Nordwestbahn: Iglau. Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Müglitz	Landesgrenze bei Broczkó trs.,*) Marchegg trs. (mit den in Rubrik 10 angegebenen Ausnahmen), Oderberg trs., Sudomerice-Landesgrenze trs., Teschen trs., Viarapass trs., Wien K.F.N.B. trs. und Wien St.E.G. trs.		vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1903	Localtarife der betheiligten Bahnen	Classe I	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Im Kartirungswege	Verschieden	Anfgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg mit directen Frachtbriefen nach ungarischen, bosnischen, hercegovinischen Stationen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Seitens der Absender ist die Station, bis zu welcher das vorliegende Zugeständniss Anwendung finden soll, im Frachtbriefe vorzuschreiben
				Graz St.B.	Fehring-Landesgrenze trs.									
				Graz S.B. trs.										

Rücksichtlich der laut Spalte 5 begünstigten Strecken der am Zugeständnisse betheiligten österr. Privatbahnen Classe II der bezüglichen Localtarife. Rücksichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A und C, enthaltenen Linien, dann auf den im Heft 3 genannten Localbahnen Budweis-Salnau, Deutschbrod-Saar und Strakonitz-Winterberg-Wallern nach den in Betracht kommenden Uebergangsstationen der k. k. österr. Staatsbahnen Classe II des Tarifes der betreffenden Bahnlinien, mit Ausnahme der Stationsverbindungen, für welche Frachtsätze in nachstehender Tabelle ziffermässig angegeben sind

	a)	b)
	Heller	
	Bruck a. L. trs.	Marchegg trs.
Freiung im Böhmerwald	417	418
Goldenkron	323	324
Hofowitz	409	410
Iglau Oe.N.W.B.	258	243
Kleinmünchen	257	258
Linz	267	268
Saar in Mähren	338	323
Salzburg	380	381
Schärding	353	354
Schüttenhofen	376	377
Stankan	428	429
Triesch	301	286
Waidhofen a. d. Ybbs	228	229
Winterberg	396	397

a) Bruck a. L. trs.
b) Marchegg trs.

*) Nur giltig für Sendungen von Barzdorf, Bärn-Andersdorf und Troppau der k. k. österr. Staatsbahnen, Krasna, Prossnitz K.F.N.B. und Troppau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Müglitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach den Stationen der Ungar. Nordwest-Localeisenbahn, den Stationen der Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Nagy-Szombat—Szered—Lipótvár, sowie den nördlich von Üzbégh gelegenen ungarischen Stationen, ferner für Sendungen von der Station Saybusch-Żywiec der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Strecke der Ungar. Nordwest-Localeisenbahn ab Broczkó bis Nagy-Szombat excl.

Fortlaufende Nummer	1	353	354
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der und im	3	k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Zündhölzchen	Zeriegte Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Stationen der k. k. österr. Staatshahnen: Freiung i. Böhmerwald, Goldenkron, Horowitz, Kleinmünchen, Linz, Salzburg, Schärding, Schüttenhofen, Stankau, Triesch, Waidhofen a. d. Ybbs transit, Winterberg; Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Krasna, Prossnitz K.F.N.B., Troppau, Saybusch-Żywiec; Station der Oesterr. Nordwesthahn: Iglau; Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Müglitz	Brünn St.E.G.
nach		Korneuburg (Donauumschlag), Wien (Donauuferbahnhof), Wien Donauquaibahnhof, Wien Praterquai	Gaya
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Localtarife der betheiligten Bahnen	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Classe I	58 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Rücksichtlich der laut Spalte 5 begünstigten Strecken der am Zugeständnisse betheiligten österreichischen Privatbahnen Classe II der hezüglichen Localtarife. Rücksichtlich des Durchlaufes auf den im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, Abschnitt A und C, enthaltenen Linien und auf den im Hefte 3 genannten Localbahnen Budweis-Sainau und Strakonitz-Winterberg-Wallern Classe II des Tarifes der betreffenden Bahnlinien	39 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	19 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Die Rückvergütung erfolgt gegen gleichzeitige Vorlage der Frachtbrief-Duplicate (Aufnahmsscheine) über den Versandt nach einem der genannten Donau-Umschlagsplätze und der den Weiterversandt per Wasser nachweisenden Documente. Die Vorlage ist vom Absender an die Direction der betreffenden Aufgabsbahn, rücksichtlich der k. k. österr. Staatshahnen jedoch an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien bis längstens Ende März 1904 zu hewirken	Die auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche die Bestätigung der Station Gaya tragen müssen, dass die Sendungen zur Vergrösserung einer Rollgerstefabrik in Gaya bestimmt sind und hiezu auch thatsächlich verwendet wurden. Diese Documente sind längstens bis Ende September 1903 vorzulegen
Besondere Bemerkungen	14	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Hercegovina bestimmt sein und in einem der genannten Donau-Umschlagsplätze zum Umschlage gelangen	

Fortlaufende Nummer	355	356	357
1			
Die Publication erfolgt	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
von der Namen der und im	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen
für Artikel	Holz des Specialtarifes 2	Artikel des Ausnahmetarifes 6 (Getreide etc.) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 1	Kohle, Coaks und Briquettes zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen mit Ausschluss der an das Elektricitätswerk der k. k. österr. Staatsbahnen in Heiligenstadt adressirten und für dasselbe bestimmten Sendungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Jarmeritz, Kojetitz, Mähr.-Budwitz, Starisch-Trebitsch	Kostel	Segen-Gottes
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Delitsch b. Halle a. S.	den im Ausnahmetarife 6 enthaltenen deutschen Stationen oder vice versa	Wien Donauquaibahnhof der k. k. österr. Staatsbahnen transit
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 8 giltigen allgemeinen Bestimmungen	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 6 geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle, resp. Coaks bestehenden Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Sätze	Bestehen keine directen Sätze	besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	141 146 143 144 Pfennig	die für Lnndenburg bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 gelten auch für den Verkehr mit der Station Kostel	470 Heller per Tonne à 1000 kg
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen als Empfänger erscheinen müssen, vorzulegen längstens bis Ende März 1904
Besondere Bemerkungen			Für an das Elektricitätswerk der k. k. österr. Staatsbahnen in Heiligenstadt adressirte und für dasselbe bestimmte Sendungen besteht im Verordnungs-Blatt Nr. 140 ex 1902 sub Pos. 2825 ein besonderes Zugeständniss

Fortlaufende Nummer	358	359	360
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Coaks	Abfälle von Papier, in fester Verschnürung oder verpackt	Eisen (Roh-) der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Friedenshoffnungsgrube, oberer Anschluss Glückhilfgrube, oberer Anschluss Egmontschacht Bahnschacht Gustav- und Abendröthegrube Koksanstalt-Bahnschacht	Wien Nordbahnhof Floridsdorf	Mähr.-Ostrau Schönbrunn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Budapest-Angyalföld „ -dunap. t. p. u. „ -Ferenczváros „ -Józsefváros „ -Kelenföld „ -kiterö „ -nyugoti p. u. „ -Lipótváros	Wigstadtl	Marchegg
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 250 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch die Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif für den Niederschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr, giltig vom 1. März 1901	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	195 198	83 84
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	124 126	77 77
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	122 Heller per Tonne à 1000 kg	71 72	6 7
Heller			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Anf den Reclamanten als Versender lautende, hahnämtlich beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1904 vorzulegen sind	Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Anfnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
Besondere Bemerkungen			
	1	2	3

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

k. k. österr. Staatsbahnen

Zeitungen in Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut

im Höchstgewichte (per Sendung) von bei Anlieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge	50 kg Nr. 5	30 kg Nr. 3 A	30 kg Nr. 5	20 kg Nr. 3 A
Wien Nordbahnhof				
Mähr.-Schönberg			Jägerndorf via Troppan	

1. Es wird gestattet, zu den nebenbezeichneten Zügen ein oder mehrere Packete bis zu dem angegebenen Gesammt-Höchstgewichte zur Aufgabe zu bringen.
2. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekanntzugebenden Adresse derart rechtzeitig aufzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Packete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Ankiebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Druck der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungs-Packet", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.
3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen.
4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet.
5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen.
6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903

Tarif-Theil II, für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901 und Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899

1194 Heller	1431 Heller
887 Heller	1097 Heller
307 Heller	334 Heller

Im Kartirungswege

Die mindeste Transportgebühr per Sendung beträgt 60 Heller. Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Heller zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachsende Nebengebühren werden tarifmässig eingehoben. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen.

Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abtheilung A, nur über besondere, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

362

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Kaschau-Oderberger Eisenbahn

Zeitungen in Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut

im Höchstgewichte (per Sendung) von	50 kg	30 kg
bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge	Nr. 5	Nr. 3 A

Wien Nordbahnhof

via Oderberg

Teschen K.O.B.

1. Es wird gestattet, zu den nebenbezeichneten Zügen ein oder mehrere Packete bis zu dem angegebenen Gesammt-Höchstgewichte zur Aufgabe zu bringen.
2. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekanntzugebenden Adresse derart rechtzeitig anzuliefern, dass die Abfertigung und eventuell die Verwiegung anstandslos erfolgen kann. Die Packete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspacket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren.
3. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen.
4. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet.
5. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen.
6. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen.

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903

Localtarife

1439 Heller

1092 Heller

347 Heller

Im Kartirungswege

Die mindeste Transportgebühr per Sendung beträgt 60 Heller. — Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Heller zur Einhebung, auch wenn eine Aufnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Etwa erwachsende Nebengebühren werden tarifmässig eingehoben. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen.

Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abth. A, nur über besondere, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	von der
3		und im der Namen
4	Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel
5		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von
5		nach
6		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen
7		und gilt in der Zeit
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung
9		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg
10	per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente gescheheu muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
363	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**												
	betheiligten Verwaltungen												
	Zeitungen in ganzen Ballen (Zeitungspackete) als Eilgut im Höchstgewichte (per Sendung) von 20 kg bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 7/807, Weiterbeförderung ab Brünn mit dem Schnellzuge 3/n und ab Aussig mit dem Personenzuge Nr. 19												
via Brünn—Aussig	Wien Nordbahnhof												
	Brüx A.T.E.												
	1. Jedes Zeitungspacket muss in einer conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit deutlicher, vorher namhaft zu machender Adresse stets rechtzeitig, mindestens aber 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges, aufgeliefert werden. Jedes Packet muss auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Drucke der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders; den Vermerk „Zeitungs-Packet"; die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zunamen, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. 2. Die entfallenden Transportgebühren sind jedesmal sofort bei der Aufgabe zu entrichten; eine Aufnahmsbescheinigung wird nicht ausgefertigt. 3. Eine Avisirung der Zeitungspackete findet nicht statt, der Adressat hat vielmehr für die rechtzeitige Abnahme derselben in der Adressstation vorzusorgen. 4. Der Absender haftet für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangspflichtigen Güter durch denselben entstehen												
	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903												
	Besteht kein directer Frachtsatz über die Route Brünn—Aussig												
	1464 Heller												
	Im Kartirungswege												
	Für jede Sendung gelangt die ärarische Aufnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Anrechnung. Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theil I, Abth. A, nur über besondere, bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung												

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

k. k. österr. Staatsbahnen

Zeitungen in Ballen als Eilgut

Fortlaufende Nummer	1	1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	2 3								
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	150	50	50	30	100	50	50	50
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wien Nordbahnhof							
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Lemberg	Przemyśl		Czernowitz		Jaroslan		
Im Höchstgewichte (per Sendung) von Kilogramm		150	50	50	30	100	50	50	50
Bei Auflieferung zu dem Nordbahn-Schnellzuge Nr.		5	3	5	3	5	3	5	3
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6 7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903							
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Tarif-Theil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900							
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Heller	3259·5	3091·5	3553·5		2980·5		
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Heller	1200	1200	1524		1200		
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Heller	2059·5	1891·5	2029·5		1780·5		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege							
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13								
Besondere Bemerkungen	14								

I. Die Auflieferung hat bei den sub 1), 5), 7) und 8) bezeichneten Sendungen in einem oder mehreren Packeten, bei den sub 2), 3), 4) und 6) angeführten Transporten in einem Packete zu erfolgen. II. Die Zeitungspackete sind in einer stets conformen, leicht erkennbaren Umhüllung (Verpackung) mit einer deutlichen, vorher bekanntzugebenden Adresse mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge aufzugeben. Die Packete müssen auf der Vorder- und Rückseite (Anklebe-) Zettel tragen, welche 16 cm lang, 12 cm breit sind und auf rothem Grunde in schwarzem Druck der Reihe nach enthalten: den Namen und den Wohnort des Absenders, den Vermerk „Zeitungspacket", die genaue Adresse des Empfängers (Vor- und Zuname, Wohnort, Bestimmungsstation). Das Nähere ist mit dem Stationsvorstande in Wien zu vereinbaren. III. Der Empfänger hat für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressstation ohne vorherige Avisirung vorzusorgen. IV. Werden die behördlichen Vorschriften, betreffend die dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, durch den Absender nicht eingehalten, so haftet dieser für alle hieraus entstehenden Folgen. V. Für zufällige Verspätungen innerhalb der reglementmässigen Lieferfrist wird eine bahnseitige Haftung nicht übernommen. VI. Eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet. VII. Die Transportgebühren sind sogleich bei der Aufgabe zu berichtigen

Für jede Sendung gelangt die Krarische Anfnahms-Stempelgebühr von 10 Hellern zur Einhebung, auch wenn eine Anfnahmsbescheinigung nicht ausgefertigt wird. Ab Krakau werden die fraglichen Sendungen mit den anschliessenden Zügen der k. k. österr. Staatsbahnen weiterbefördet.

Die Beförderung der nebenstehend angeführten Sendungen mit den bezeichneten Schnellzügen erfolgt gemäss Tarif-Theiles I, Abth. E, nur über besondere, bei der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
365	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Holzstoff, geschliffenen, in Pappenform, nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun) a) bei Aufgabe in jeder Menge	Wigstadtl	Troppau K.F.N.B.	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localgütertarife, und zwar für das Haupthahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller Verschieden	Heller 50	Heller Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die einen Refactiestempel der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt	
			b) bei Auflieferung in Mengen unter 10.000 kg	Wigstadtl	Freiheitsau					69				
					Zauchtel transito				35	31	4			
			c) bei Auflieferung in Mengen unter 5000 kg	Zauchtel transito	rücksichtlich der Strecken des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn					0·82 Heller per 100 kg und 1 km plus 8 Heller Mgb. per 100 kg				
					Wien Nordbahnhof				240	165	75			
			2. Papierabfälle bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen		Wigstadtl				Verschieden	24	Verschieden			
			3. Kohlen, mineralische, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens						286 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	256 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	30 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)			

Fortlaufende Nummer	366	367
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisen und Stahl der Pos. E—5—d) nnd e) der Güterclassification des Tarif-Tbeiles I, Abtbeilung B, Nachtrag I, vom 1. Jänner 1903, dann Tyres, Radsterne, Räderpaare, Acbsen und Wechsel	Holz der Pos. H—19, lit. a), b) und c) der Güterclassification des Tarif-Tbeiles I, Abtb. B, vom 1. Jänner 1902, ferner Scbwarten, beim Scbneiden der Hölzer abfallend, nur als Brennholz verwendbar
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Mähr.-Ostrau	Wien Nord- oder Staatsbabnbof und Floridsdorf
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Schönbrunn	Wegierska-Górka Sól Szybusch-Żiwiec Rajcza Raba wyżna Osielec Mszana dolna Milówka Makow Jelesnia Friedrichshütte Alt-Sandec
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrecbtbaltung der einscblägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerruf, längstens jedocb bis Eude December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Tarif-Theil II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. August 1900, bezw. Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller	Verscbieden
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Brünn: 98 Olmütz: 66 Oświęcim: 52 Sternberg: 73 Brünn: 96 Olmütz: 63 Oświęcim: 55 Sternberg: 70	Heller 80 82 74 82 104 91 97 80 89 80 78 114
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	7 10 9 10 5 7 10 7	Verscbieden 7
Art der Durcbführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Dnplicate, vorzulegen an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Fracht-Documente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
368	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 und Malz der Pos. M—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1902	Bautsch	Prossnitz K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 96	Heller 77	Heller 19	Im Kartirungswege		
			Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 und Malz der Pos. M—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1902	Bautsch	Sternberg K.F.N.B.				92	66	26			
			bezw. vice versa		Olmütz K.F.N.B.				86	58	28			
369	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Krzeszowice	Krakau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatseisenbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer deren Dienststellen, durch welche die Transporte auch übernommen werden müssen			vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarif vom 1. Juli 1899	174 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)				Im Rückvergütungswege		
									138 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)					
									36 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)					
													Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

371	370	Fortlaufende Nummer	1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Die Publication erfolgt von der und im Namen der betheiligten Verwaltungen	2 3
Steinsalz aus Pos. 8—7 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1902	a) Petroleum, roh und raffinirt, Blau- und Grünöl, ferner Mineraltheer und mineralische Schmieröle; b) Petroleumnaphtha (Benzin aus Petroleum destillirt)	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Wieliczka	Trzebinia, Oderberg, Mähr.-Ostrau, Dziedzitz — Trzebinia, Oderberg, Mähr.-Ostrau, Dziedzitz	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von — nach	5
Bantsch	Bodenbach St.E.G. transit und Tetschen Oe.N.W.B. transit für Sendungen nach dem Auslande — für Sendungen nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, sowie nach Stationen der Linie Cassel—Nordhausen—Halle a. S.—Falkenberg—Cottbus und nach nördlich davon gelegenen deutschen Stationen		
Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Exporte bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen nach deutschen Stationen befördert werden	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	vom 22. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	und gilt in der Zeit	7
Tarif-Theil II, Heft 1, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900 und Localgütertarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Localtarife	Bezeichnung — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
190 Heller	Verschieden	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
170 Heller	a) 144 158 — b) 127 134 — a) 125 138 — b) 135 149 — Pfennig — a) 105 116 — b) 88 97 — a) 87 96 — b) 97 107 — Pfennig	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
20 Heller	Verschieden	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Der Frachtnachlass wird von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen	Die Frachtbriefe haben die Routenvorschrift „Bodenbach / Tetschen“ zu enthalten	Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
372	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Arad	Cosel Oderhafen Breslau Stadthafen Pöpelwitz (Umschlag)	Die Sendungen müssen von diesen Umschlagplätzen per Schiff a) nach Berlin, b) nach sonstigen deutschen Stationen mit Ausnahme von Hamburg weiterbefördert werden. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen des direcien Tarifes	während der Dauer der Schiffahrt auf der Oder im Jahre 1903	Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2		Die bis zu den Umschlagstationen bestehenden Frachtsätze, gekürzt um die in der folgenden Rubrik ausgewiesenen Nachlässe	Pfge. a) 20 b) 20	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zu den Umschlagplätzen und der Schiffsconnossements für die Verschiffung auf der Oder. Diese Documente, welche keine bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1904 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) einzureichen	Die für die Budapester Stationen giltige Refactie wird auch für mit directen Frachtbriefen in Eszék zur Aufgabe gebrachte und in Budapest zur Umkartirung gelangende Sendungen gewährt
				Budapest-dunap. t. p. u.							57 35			
				Budapest-föv. közrakt.										
				Budapest-Józsefváros										
				Budapest-Lipótváros										
				Budapest-nyugotl p. u.										
				Budapest-Kelenföld										
				Ó-Buda-Fllatorigát										
				Buda-Császárfürdö-Kiterö										
				Budapest d. v.										
				Békés-Csaba							20 20			
				Czegléd										
				Debreczen										
				Györ										
				Nagy-Kiklnda loco und transito										
				Nagyvárad										
				Nyltra										
				Pozsouy										
				Pozsony-flók p. u.										
				Pozsouy-tarház										
				Pozsony-Ujváros										
				Szeged							45 35			
				Szeged-Rókus							45 35			
				Szolnok-tehér p. u.							20 20			
				Temesvár-Gyárváros							30 20			
				Temesvár-Józsefváros							30 20			
				Vácz							20 20			
				Zombor							20 20			
373	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Friedland K.F.N.B.	Wien Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller 70	Heller 65	Heller 5	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
					Wien Nordbahnhof, Donauuferbahnhof transito				71	66	5			
					Florldsdorf				70	65	5			
					Zellerndorf				71	66	5			
					Haugsdorf				69	65	4			
					Brünn Nordbahnhof				58	55	3			
					Kadolz-Mallberg				68	65	3			
					Pernhofen-Wulzeshofen				66	65	1			

374

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

1	Malz	Hohenau	den Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindan (Theil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Verkehres), dann nach den Verbandsstationen der sonstigen nebenbezeichneten Tarife	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Theil III, Heft 1 des Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1902; Theil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898; Theil III, Heft 3 des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898; Theil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1896; Theil III, Heft 3 des Oesterr.-Ungar.-Liudau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. December 1898; und zwar bezüglich der Stationen Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindan	Verschieden	Verschieden	13 Heller aus den in den begünstigten Relationen in Geltung stehenden Frachtsätzen der nebenbezeichneten Verbandstarife	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzuliegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Sendungen nach anderen Verbandsstationen als Bregenz, Buchs, St. Margarethen und Lindan im Oesterr.-Ungar.-Lindau-Vorarlberger Verkehre werden nicht bonificirt. Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt. Sollten während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses die Gebührenantheile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus den nebenbezeichneten Tarifen eine Restringirung erfahren, so tritt auch in dem gleichen Masse eine Reduction des hezüglichen Frachtnachlasses ein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
375	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	bethelligten Verwaltungen	Korksteine und Korksteinplatten aus Pos. K—28 der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Mödling	Czernowitz	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Tarif (Theil II) für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, giltig vom 1. August 1900, bezw. Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 404		Im Kartirungswege		
					Lemberg					342				
					Stanislau					363				
376	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter des Specialtarifes 1	Bisenz—Pisek K.F.N.B. via Ung. Hradisch	Vlarapass loco und transito	Anfrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar für das Haupthahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898, dann Localtarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1898	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 69		Im Kartirungswege		
					Bilnitz-Brnmov					66				
					Bohnslavitza a.V.					61				
					Hradek-Slavičin					58				
					Bojkowitz					49				
					Nezdenitz					46				
					Anjezd-Luchatschowitz					42				
					Ung.-Brod					38				
					Hradschowitz					33				
					Popowitz					30				
					Knnowitz					21				
									Heller	Heller	Heller			
					Sudoměřitz-Petran K.F.N.B. transito (für Sendungen von Szakolcza)	via Rohatetz			29	19	10			
					Sudoměřitz-Petran K.F.N.B. loco				29	27	2			
				bezw. vice versa										

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.			Kohlen, mineralische, und Coaks in ganzen Wagenladungen	Kremsier transito	Zborowitz				Heller 20·6	18·6	7			
2.			Kalksteine bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier transito	Zborowitz				Heller 21	14	7			
3.			Getreide, Oelsaaten, Rübensamen und Futtermittel bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen	Zborowitz	Kremsier	bezw. vice versa			Heller Verschieden	17	Verschieden			
4.			Rohzucker, Sandzucker, Melasse und Osmosewasser bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Zborowitz	Kremsier transito				Heller 14	14	Verschieden			
5.			Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1, 2 und 3, insoweit selbe nicht sub 1—4 namentlich angeführt sind, bei Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen	Kremsier	Zborowitz	bezw. vice versa			Heller 25	20	5			

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).
Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.
Bei den Sendungen ad 1) und 2) Besorgung des Abladens, bei den Sendungen ad 4) Besorgung des Aufladens und bei den Sendungen ad 9) Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane

vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903

Localgütertarif für die Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses

Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma in den Relationen der Localbahn Kremsier-Zborowitz innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Güter zugelassen, auch wenn letztere im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht honificationsfähig sind. Insofern für die begünstigten Güter in einzelnen der im Vorstehenden in Betracht kommenden Relationen mit besonderen Zugeständnissen niedrigere ermässigte Frachtsätze gewährt werden, findet auf Grund dieses Zugeständnisses eine Rückvergütung nicht statt. Sind die mit besonderem Zugeständnisse bewilligten ermässigten Frachtsätze höher, so wird lediglich der Unterschied zwischen diesen Frachtsätzen und den im Vorstehenden zugestandenen Frachtsätzen vergütet

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der	2
Die Publication erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
		6. Güter der Wagenladungsclassen A, B und C, sowie der Specialtarife 1 und 2, insoweit selbe nicht sub 1—4 namentlich angeführt sind, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachthrief und Wagen	Kremsier bezw. vice versa	Zborowitz				Verschieden	21	18	3			
		7. Güter des Specialtarifes 3, insoweit selbe nicht sub 1—4 namentlich angeführt sind, bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier bezw. vice versa	Zborowitz					17	14	3			
		8. Getreide bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Zdounek bezw. vice versa	Kremsier					17	14	3			
		9. Zuckerrüben, Rübenschnitze und Saturationsschlamm bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Kremsier, Kotojed, Jarohnowitz, Scheleschowitz, Zdounek bezw. vice versa	Zborowitz					21, 19, 17, 15, 11	14, 14, 12, 10, 6	7, 5, 5, 5, 5			

Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).
Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen.
Bei den Sendungen ad 1) und 2) Besorgung des Abladens, bei den Sendungen ad 4) Besorgung des Anfladens und bei den Sendungen ad 9) Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane

vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903

Localgütertarif für die Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898

Im Rückvergütungswege

Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses

Zur Quantumsnachweisung werden alle durch die die Refactie reclamirende Firma in den Relationen der Localbahn Kremsier-Zborowitz innerhalb der Geltungsfrist des Frachtzugeständnisses beförderten Güter zugelassen, auch wenn letztere im Sinne der nebenstehenden Begünstigungen nicht bonificationsfähig sind. Insofern für die begünstigten Güter in einzelnen der im Vorstehenden in Betracht kommenden Relationen mit besonderen Zugeständnissen niedrigere ermässigte Frachtsätze gewährt werden, findet auf Grund dieses Zugeständnisses eine Rückvergütung nicht statt. Sind die mit besonderem Zugeständnisse bewilligten ermässigten Frachtsätze höher, so wird lediglich der Unterschied zwischen diesen Frachtsätzen und den im Vorstehenden zugestandenen Frachtsätzen vergütet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
378	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	bethelligten Verwaltungen	1. Bier in Fässern, 2. Bier in Flaschen, 3. leere, gebrauchte Bierfässer unter 8 Hektoliter Gehalt, sowie für leer zurückgehende Bierfässer in Kisten	Klein-Schwechat	Borysław Brody Czernowitz Drohobycz Jarosłau Kolomea Krasne Lemberg Przemyśl Stanislau Tarnopol Tarnów	Aufgabe als Frachtgut und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Frachtzahlung bei dem unter 1. angeführten Artikel: a) für Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief, b) für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, c) für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; bei dem unter 2. angeführten Artikel: d) für Quantitäten unter 5000 kg per Frachtbrief; und bei den unter 3. angeführten Artikeln: e) für beliebige Quantitäten	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Tarif (Theil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900, bezw. Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		
				oder in umgekehrter Richtung										

Zwischen Klein-Schwechat und	Zugestandener Frachtsatz in Hellern per 100 kg				
	a)	b)	c)	d)	e)
Borysław	496	470	463	619	300
Brody	525	524	489	663	320
Czernowitz	596	536	532	772	367
Drohobycz	491	463	459	612	297
Jaroslau	413	412	387	486	258
Kolomea	567	478	477	727	348
Krasne	508	507	474	638	308
Lemberg	487	486	455	606	294
Przemyśl	437	436	409	524	266
Stanislau	546	485	481	695	334
Tarnopol	546	545	508	695	334
Tarnów	329	328	308	358	219

Fortlaufende Nummer	1	379	380
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Brennholz	Holz des Specialtarifes 2
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	a) Rožnau b) Stiltesch	den Auflieferungsstationen der umstehenden Tabelle
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Brünn / Zellerndorf / Floridsdorf / Wien Nordbahnhof	a) Wien Nordbahnhof, Wien Staatsbahnhof, Floridsdorf, Jedlersdorf trans. und Stadlau; b) Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn trans.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf-, bezw. Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarife	Tarif (Theil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900, bezw. Tarif (Theil II, Heft 1) des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900, bezw. soweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localgütertarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	ad a) 66 Heller ad b) 61 Heller / ad a) 80 Heller ad b) 75 Heller / ad a) 79 Heller ad h) 74 Heller / ad a) 80 Heller ad h) 75 Heller	Siehe umstehende Tabelle
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	55 Heller / 70 Heller / 70 Heller / 70 Heller	Siehe umstehende Tabelle
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	ad a) 11 Heller ad b) 6 Heller / ad a) 10 Heller ad b) 5 Heller / ad a) 9 Heller ad b) 4 Heller / ad a 10 Heller ad h) 5 Heller	Siehe umstehende Tabelle
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die obbezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	14		

Versandt-Station	Bestehender		Zugestandener		Nachlass vom bestehenden	
	Frachtsatz per 100 kg in Hellern					
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Alt-Sandec		174	161	162		12
Basznia		203	191	192		11
Bednarów		243	219	220		23
Bełz		217	201	202		15
Biecz		181	170	171		10
Bilcze-Wolica		229	202	203		26
Bohowa		171	160	161		10
Bóbrka-Chlebowice		225	200	201		24
Bochnia		141	130	131		10
Bogoniowice-Ciężkowice		168	157	158		10
Boguchwała		181	170	171		10
Bogumiłowice		153	142	143		10
Bolechów		231	205	206		25
Borki wielkie		249	226	227		22
Borysław		223	201	202		21
Bratkowce		249	226	227		22
Brody		237	212	213		24
Buczacz		263	243	244		19
Bukaczowce		236	212	213		23
Bursztyn-Demianów		239	214	215		24
Chabówka		147	134	135		12
Chodorów		231	205	206		25
Czarna		162	151	152		10
Czernowitz		271	252	253		18
Czortków		271	252	253		18
Czudec		184	172	173		11
Delatyn		253	238	239		14
Demhica		168	157	158		10
Dobra		156	143	144		12
Dohromil		205	193	194		11
Dolina		235	209	210		25
Drohohycz		221	201	202		19
Duhlany-Kranzberg		215	199	200		15
Dżuryn		268	250	251		17
Friedrichshütte		116	103	104		12
Frysztak		190	178	179		11
Gaje-wyżne		223	201	202		21
Głeboka		208	193	194		14
Gorlice		181	170	171		10
Gródek		212	197	198		14
Gromnik		165	154	155		10
Gryhów		174	163	164		10
Hadikfalva	Verschieden	283	266	267	Verschieden	16
Hadyńkowce		275	257	258		17
Hallcz		241	217	218		23
Hatna		288	273	274		14
Hliboka		279	261	262		17
Horyniec		205	193	194		11
Hrebenów		233	209	210		23
Husiatyn		281	264	265		16
Huta zielona		209	193	194		15
Itzkany		288	273	274		14
Iwonicz		192	181	182		10
Jaremcze		248	238	239		9
Jaroslau		190	179	180		10
Jaślany		179	167	168		11
Jasło		186	174	175		11
Jeleśnia		119	106	107		12
Jezierzany-Barysz		262	243	244		18
Jezupol		243	219	220		23
Jordanów		141	128	129		12
Kalinowszczyzna		269	250	251		18
Kałusz		241	217	218		23
Kalwarya		138	131	132		6
Kasina wielka		153	140	141		12
Kolomea		257	235	236		21
Komańcza		209	193	194		15
Kopyczyńce		277	259	260		17
Korczów bei Uhnów		215	199	200		15
Korościatyn		257	235	236		21
Krasne		229	202	203		26
Krechowice		237	212	213		24
Krościenko		209	193	194		15
Krosno		190	179	180		10
Krystynopol		221	205	206		15
Lańcut		184	172	173		11
Ławoczne		223	217	218		5
Lemberg		219	197	198		21
Lemberg podzamcze		219	197	198		21
Limanowa		162	149	150		12
Lisko-Łukawica		203	191	192		11
Łojowa		256	235	236		20
Luhaczów		201	189	190		11
Lublećce		229	202	203		26
Łupków		211	195	196		15
Łużan		269	250	251		18
Maków		138	125	126		12
Marcinkowice		169	156	157		12
Maxymówka		253	231	232		21
Mielec		177	165	166		11
Mikołajow-Drohowyże		227	201	202		25
Mikuliczyn		243	240	241		2
Milówka		119	106	107		12
Mokre		205	193	194		11
Monasterzyska		259	238	239		20
Morszyn		229	202	203		26
Mościska		205	193	194		11
Mszana doina		150	137	138		12
Muszyna-Krynica		183	170	171		12
Nadbrzezie		188	176	177		11
Nadwórna		255	233	234		21
Nadyby-Wojutycze		209	193	194		15
Nepołokoutz		267	247	248		19
Neu-Łupków		211	195	196		15
Neu-Sandec		172	159	160		12
Neu-Zagórz		*)	189	190		—
Niżankowice		201	189	190		11
Niżniów		253	231	232		21
Nowa grohla		197	185	186		11
Nowosielce-Gniewosz		199	187	188		11
Oleszyce		199	187	188		11
Olszanica		205	193	194		11
Osielec		141	128	129		12
Ottynia		251	228	229		22
Ożydów		231	205	206		25
Pisarzowa		165	152	153		12
Piwniczna		178	165	166		12
Podwołoczyska		257	235	236		21
Posada-Chyrowska		205	193	194		11
Przemyśl		199	187	188		11
Przeworsk		188	176	177		11
Przybówka		190	178	179		11
Pyszkowce		265	245	246		19
Radymno		195	183	184		11
Rawa ruska		209	193	194		15
Raycza		124	111	112		12
Rozwadów		192	181	182		10
Rymanów		195	183	184		11
Rytro		176	163	164		12
Rzeszów		179	167	168		11
Sądowa-Wisznia		209	193	194		15
Sambor		212	197	198		14
Sanok		201	189	190		11
Saybusch-Żywiec	Verschieden	104	95	96	Verschieden	8
Sędziszów		174	163	164		10
Skawce		138	125	126		12
Skole		233	207	208		25
Skołyszyn		184	172	173		11
Sławsko		228	214	215		13
Słotwina		150	139	140		10
Sniatyn-Załucze		265	245	246		19
Sokal		223	207	208		15
Sól		124	111	112		12
Stanislau		247	224	225		22
Staresioło		223	199	200		23
Starzawa		207	193	194		13
Stróże		174	163	164		10
Stryj		226	201	202		24
Stryszów		138	125	126		12
Strzyżów am Wisłok		186	175	176		10
Sucha		134	121	122		12
Synowódzko wyżne		231	205	206		25
Szczawne-Kulaszne		207	193	194		13
Szczerzec		223	199	200		23
Tarnohrzeg		186	174	175		11
Tarnopol		247	224	225		22
Tarnów		156	145	146		10
Tarnowica-leśna		253	231	232		21
Trzciana		177	165	166		11
Tuchla		233	212	213		20
Tuchów		162	151	152		10
Tymhark		159	146	147		12
Tyśmienica		249	226	227		22
Tyśmieniczany		251	228	229		22
Uhnów		213	197	198		15
Ustrzyki		209	193	194		15
Węglerska-Górka		119	106	107		12
Wieliczka		131	120	121		10
Wola-Lużańska		177	165	166		11
Wygoda		247	221	222		25
Zahłotce		235	209	210		25
Zahłotów		261	240	241		20
Zadwórze		225	200	201		24
Zagórz		201	189	190		11
Zagórzany		179	168	169		10
Załuż		203	191	192		11
Zarszyn		197	185	186		11
Zaryte		147	134	135		12
Zator **)		118	106	107		11
Zborów		238	214	215		23
Zegiestów		180	167	168		12
Zielona		*)	195	196		—
Złoczów		233	207	208		25
Żuczka		271	252	253		18
Zużel		*)	203	204		—

*) Besteht kein directer Frachtsatz.

**) Die ermässigten Frachtsätze von Zator finden für den Verkehr mit Wien Staatsbahnhof keine Anwendung.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der	2
Die Publication erfolgt — und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

beteiligten Verwaltungen	Getreide	Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (ausgenommen die Stationen der Marchthallinie), insoweit für selbe bezüglich des Verkehres mit Göding in den Instradirungstabellen für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5, eine Verkehrsleitung vorgesehen ist	Göding	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abfertigung der Sendungen auf Grund des Tarif-Theiles II, Heft 5, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1902, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Tarif-Theil II, Heft 5, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1902 und, insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife	Verschieden	Frachtsätze des Specialtarifes 1 laut Localgütertarifes der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. September 1900 für die Station Holics, erhöht um 6 Heller per 100 kg, sofern sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben als über die Instradirungsroute laut der in Spalte 5 genannten Instradirungstabellen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenstehend zugestandenen Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen getragen

Die vorstehend für Getreide zugestandenen Frachtsätze werden auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge angewendet, sofern diese Säcke entweder als Beiladung zu den begünstigten Getreidesendungen mit demselben Frachtbriefe oder ab Göding nach den in Spalte „von" der Rubrik 5 vorgesehenen ungarischen Stationen befördert werden.
Bei den Sendungen leerer, gebrauchter Getreidesäcke von Göding findet die Rückvergütung des Frachtnachlasses gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen statt, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzubringen sind und nicht zurückgestellt werden.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
382	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	betheiligten Verwaltungen	Getreide	Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (ausgenommen die Stationen der Marchthallinie), insoweit für selbe bezüglich des Verkehres mit Göding in den Instradirungstabellen für den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband (Theil II, Heft 5) eine Verkehrsleitung vorgesehen ist	Göding	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abfertigung der Sendungen auf Grund des Tarif-Theiles II, Heft 5, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1902, insoweit in dem bezeichneten Tarife für die in Frage kommenden Relationen directe Frachtsätze vorgesehen sind	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Tarif, Theil II, Heft 5, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1902 und, insoweit directe Frachtsätze nicht bestehen, Localtarife	Verschieden	Frachtsätze des Specialtarifes 1 laut Localgütertarifes der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen vom 1. September 1900 für die Station Holics, erhöht um 10 Heller per 100 kg, sofern sich hiedurch billigere Transportgebühren ergeben als über die Instradirungsroute laut der in Spalte 5 genannten Instradirungstabellen	Verschieden	Im Rückvergütnugswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, sowie Frachtbriefe, welche Documente einen Refactiestempel der am Transporte betheiligten Verwaltungen nicht bereits tragen dürfen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenstehend zugestandenen Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden. Die Frachtnachlässe werden aus den Gebührenantheilen der betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen getragen

Die vorstehend für Getreide zugestandenen Frachtsätze werden auch für leere, gebrauchte Getreidesäcke bei Aufgabe als Frachtgut in jeder Menge angewendet, sofern diese Säcke entweder als Beiladung zu den begünstigten Getreidesendungen mit demselben Frachtbriefe oder ab Göding nach den in Spalte „von" der Rubrik 5 vorgesehenen ungarischen Stationen befördert werden.

Bei den Sendungen leerer, gebrauchter Getreidesäcke von Göding findet die Rückvergütung des Frachtnachlasses gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Aufnahmsbescheinigungen statt, welche spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses einzubringen sind und nicht zurückgestellt.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegenweiche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
383	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen	Siehe Tabelle	Graz k.k.St.B. Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarife, Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverband-Tarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen:	
Baja	196
Bács-Almás	214
Bács-Almási szölök	214
Bács-Topolya	230
Beregszó	254
Beska	214
Bikity-Borsod	204
Csantavér	232
Detta	274
Fehértemplom	242
Gáttája	284
Gertenyes	290
Gyertyámos	254
Hegyes-Feketehegy	212
Horgos	228
Jassenova	248
Jám	252
Kalocsa	180
Karlócza	210
Keczel	194
Kis-Knn-Dorosma	226
Kiszács	210
Merczifalva	268
Mokrin	246
Móriczföld-Sósd	284
Nagy-Kikinda	248
Nagy-Szent Miklós	252
Oravicza	270
Orczifalva	268
Oroszlámos	236
Ó-Besenyö	246
Ó-Kér	210
Öreg-Csertö	184
Perjámos	256
Pétervárad	210
Rakasdia	264
Rácz-Szent Péter	262
Remete	262
Ság	262
Sárafalva	258
Szakálháza	251
Szeged	222
Szeged-Rókus	226
Szent András	262
Szent Hubert	254
Szöreg	226
Sztamora-Moravicza	270
Temes-Rékás	268
Temesvár-Gyárváros	254
Temesvár-Jozsefváros	254
Topolovecz	272
Ujvidék und Ujvidék dunapart	210
Valkány	240
Varjas	266
Verbász	208
Versecz	258
Vojtek	272
Zsebely	268
Zsidovin	290
Zsombolya	254

Von	Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Stationen der Localbahn Baja-Zombor-Ujvidék:	
Bresztovácz	212
Bulkesz	222
Futtak	215
Gajdobra	221
Gara	204
Gákova	207
Hódságh	216
Ó-Sztapár	209
Parabnty	219
Paraga	222
Petrovácz-Glozsán	221
Rigyicza	206
Sztánisics	210
Vaskut	200
Stationen der Bács-Bodrogher Localbahn:	
Ada	212
Adorjan-Kisbegyes	212
Bács-Martonos	212
Bács-Petrovosello	212
Karjad	228
Mobol	212
Ó-Becse	212
Ó-Kanizsa	212
Orom	228
Zenta	212
Stationen der Localbahn Hegyes-Feketyhegy—Palanka:	
Despot-Szent Iván-Pivnicza	218
Kula	211
Palánka	224
Szilbás	224
Torzsa	217
Stationen der Localbahn Ó-Becse-Ujvidék-Titel:	
Bács-Földvár	225
Csurog	231
Gospodince	235
Járek	228
Katy	230
Kovil-Szent Iván	238
Lok	216
Temerin	230
Tisza-Kálmánfalva	233
Titel	250
Vaskapu	223
Vilova-Gardinovce	242
Zsablya	238
Stationen der Localbahn Puszta-Tenyö-Knn-Szent Márton:	
Baghy-major	206
Homok	219
Kengyel	206
Kun-Szent Márton	223
Martfü	208
Tisza-Földvár	217

Von	Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Stationen der Localbahn Knn-Szent Márton—Szentes:	
Szentes	226
Töke	226
Stationen der Localbahn Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek:	
Beodra	234
Bocsár	231
Elemér	226
Esztermajor	228
Karlova	235
Knmán	226
Mellencze	226
Nagy-Becskerek	226
Török-Becse-Aracs	224
Csóka	212
Gyala	212
Kanizsa-Józseffalva	212
Ó-és-Uj-Szent Iván	212
Pádé	212
Szanád	212
Szerb-Keresztur	212
Tisza-Szent Miklós	212
Török-Kanizsa	212
Stationen der Localbahn Pancsova-Petrovosello:	
Réva-Ujfalu	246
Pancsova-Temespart	246
Stationen der Localbahn Szentes—Hódmező-Vásárhely:	
Martély	254
Mindszent	249
Szegvár	242
Stationen der Localbahn Temesvár—Nagy-Szent Miklós:	
Billéd	273
Kis-Becskerek	267
Lovrin	263
Nagy-Ösz	257
Sándorháza	272
Uj-Bessenyö	263
Stationen der Localbahn Temesvár-Módos:	
Feodor	268
Gyülvész	268
Keresztes	266
Parácz	268
Rudna	270
Román-Szent Mihály	261
Szahadfalu	260
Uj-Pécs	266
Utvin	261
Stationen der Torontaler Localbahn:	
Antalfalva	261
Bethlentanya	266
Bóka	258

Von	Frachtsatz per 100 kg in Hellern
Csene	254
Czrepája	264
Dobricza	272
Écska-Zsigmondfalva	257
Fény	265
Ferdinandfalva	271
Ferenczhalom	259
Györgyháza	272
Iláncsa	277
Jánosföld	259
Járkovácz	263
Kanak	264
Kevi-Szöllös	276
Kécsa	264
Klári	263
Knrjácska	265
Lajosfalva	268
Lajosmajor	245
Landontanya	274
Lázárföld	237
Módos	261
Nagy-Becskerek-Bégap.	226
Nagy-Margita	277
Ó-Lécz	267
Ó-Telek	250
Öregfalu	251
Pancsova	246
Párdány	259
Puszta-Kenderes	239
Sandorudvar	234
Számos	267
Szárcsa	249
Szécbenfalva-Rárós-Istvánvölgy	270
Szécsány	253
Szivattyu-telep	272
Temes-Panlis	264
Tomásovácz	244
Torontál-Almás	257
Torontál-Ozora	247
Torontál-Ujvár	253
Torontál-Vásárhely	265
Uj-Alibnnár	265
Uj-Zichyfalva	277
Uj-Zsomholya	259
Verseczrét	263
Stationen der Localbahn Versecz-Knbin:	
Alibnnár	265
Bavaniste	274
Károlyfalva	276
Kubin-Dunapart	258
Mramorák-Deliblát	276
Román-Petre	266
Temes-Knbin	258
Temes-Miklós	275
Ulma	271
Vlajkovecz	268
Stationen der Localbahn Zsehely-Csakovar-Bóka:	
Bánlak	277
Csákovár	249
Gilád	277
Gyér	264
Surján-Zsibova	259
Tolvádla	267

Fortlaufende Nummer	384	385
1		
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
2		
Die Publication erfolgt und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Margarin, Margarinschmalz und Oleomargarin	Getreide aus der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
4		
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien (Matzleinsdorf)	Budapest D. V. Budapest-d. p. t. p. u. Budapest-fővárosi közraktárak Budapest-József-város Budapest-Kiterö Budapest-Kelenföld Budapest-Angyalföld Budapest-Lipótváros Budapest-nyug. p. u. Ó-Buda-Filatorigát
5		
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	oder umgekehrt	Landeck
6		
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. ad a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen, ad b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür, ad c) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür
7		
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
8		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband (Theil II, Heft 1)	Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. September 1897
9		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 449 Heller b) 390 „ c) 342 „	358 Heller
10		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 392 Heller b) 350 „ c) 312 „	326 Heller
11		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 57 Heller b) 40 „ c) 30 „	32 Heller
12		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahn-Transportes an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck vorzulegen sind, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass das Getreide via Martinsbruck bei Landeck, Taufers oder Spiesermühle thatsächlich zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurde
14		
Besondere Bemerkungen		Dieser Refactiesatz hat auch für solche Getreidesendungen Anwendung zu finden, welche in einem der Lagerhäuser, welche in den Reexpeditions-Tabellen, Theil I, zu dem Tarife, Theil II, Heft 1 (Getreide etc.) und zum Anhang zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2 des Südwestösterr.-ungar. Eisenbahnverbandes giltig vom 1. Juli 1902 für die betreffende Relation aufgenommen sind, zur Recxpedition gelangen

382	383	Fortlaufende Nummer	1
Südbahn-Gesellschaft	**Südbahn-Gesellschaft**	Die Publication erfolgt: von der	2
		und im Namen der	3
Kalk, gebrannter, der Position K—4 der Güter-classification des Tarifes, Theil I	Zucker	für Artikel	4
Görz	Sopron S.B. / Nagy-Czenk / Bük	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Triest	Triest	nach	
Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Anf- und Abladen der Transporte obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen binnen sechs Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest nach England, Amerika, Indien oder Japan zur Weiterbeförderung gelangen	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	und gilt in der Zeit	7
Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1, giltig vom 1. September 1898	Anhang zu dem Tarifhefte 2 für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
26 Heller	163 Heller incl. ungar. Steuer	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
22 Heller	148 Heller incl. ungar. Steuer	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
4 Heller	15 Heller	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Art der Durchführung	12
	Gegen Vorlage der den Transport von der Anfgabsstation bis Triest S.B. nachweisenden Original-Bahnfrachtbriefe und der den Seetransport von Triest nach den englischen, amerikanischen, indischen oder japanischen Bestimmungshäfen nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest, welche Documente längstens sechs Monate nach Weiterbeförderung ab Triest bei der Adm.-Direction der Südbahn (Controle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
		Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									

388

Südbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

1. Eisen und Stahl der Pos. E—5 des Tarifes, Theil I,
2. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 c) und d) des Tarifes, Theil I,
3. Eisen (Roh-) aller Art der Pos. E—7 des Tarifes, Theil I

Neschwitz (Oe.N.W.B.)

oder vice versa

Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Frachtsätze gelten

a) bei Aufgabe von unter 1., 2. oder 3. fallenden Artikeln in beliebigen Mengen;
b) bei Aufgabe von unter 1 oder 2. fallenden Artikeln in Mengen von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür;
c) bei Aufgabe von unter 2. fallenden Artikeln in Mengen von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür;
d) bei Aufgabe von unter 1. fallenden Artikeln in Mengen von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür

vom 15. Jänner 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1903

Tarif, Theil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband

Es bestehen keine directen Frachtsätze

Im Kartirungswege

Für die Transportstrecke von	nach	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg in Heller a)	b)	c)	d)
Ala S.B.		557	422	378	352
Auer S.B.		521	390	349	323
Avio S.B.		562	426	378	352
Binman S.B.		512	382	338	312
Bozen-Gries S.B.		517	386	340	314
Branzoll S.B.		521	390	345	319
Brixen S.B.		499	370	327	301
Brixlegg S.B.		416	300	266	240
Bruneck S.B.		508	378	335	309
Calliano S.B.		548	414	367	341
Flanrling k.k.St.B.		439	311	311	286
Flirsch k.k.St.B.		481	340	340	323
Franzensfeste S.B.		494	366	322	296
Fritzens-Wattens S.B.		434	307	286	260
Hall S.B.		434	307	288	262
Imst k.k.St.B.		460	326	326	303
Innsbruck S.B.		434	307	292	266
Jenbach S.B.		424	306	272	246
Kematen in Tirol k.k.St.B.		434	307	306	280
Kirchbüchl S.B.		398	282	259	233
Klausen S.B.		503	374	331	305
Landeck k.k.St.B.		471	333	333	313
Lavis S.B.		535	402	360	334
Matarello S.B.		544	410	367	341
Matrei S.B.		460	333	302	276
Mori S.B.		553	418	374	348
Neumarkt-Tramin S.B.		526	394	349	323
Niederdorf S.B.		521	390	345	319
Oetzthal k.k.St.B.		455	322	322	297
Pettnen k.k.St.B.		481	340	340	329
Pians k.k.St.B.		471	333	333	318
Roveredo S.B.		553	418	369	343
Salurn S.B.		530	398	353	327
St. Anton k.k.St.B.		486	344	344	329
St. Michele S.B.		535	402	356	330
Schwaz S.B.		432	307	279	253
Sillz k.k.St.B.		450	318	318	292
Sterzing S.B.		485	358	317	291
Telfs k.k.St.B.		445	315	312	286
Toblach S.B.		521	390	345	319
Trient (Trento) S.B.		539	406	361	335
Waidhruck S.B.		508	378	335	309
Wilten k.k.St.B.		434	307	300	274
Wörgl S.B., k.k.St.B.		398	282	259	233
Zirl k.k.St.B.		439	311	306	280

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
389	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	1. Emballagen, leere, gebrauchte, soweit im Tarife, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt C—V, Alinea a) genannt; ferner für die im Ausnahmetarife 13 des nebenbezeichneten Verbandstarifes besonders angeführten Artikel (mit Ausnahme von Säcken, leeren, gebrauchten). 2. Säcke, leere, gebrauchte	Ala S.B. Auer S.B. Avio S.B. Binmau S.B. Bozen-Gries S.B. Brixen S.B. Brixlegg S.B. Bruneck S.B. Calliano S.B. Franzensfeste S.B. Fritzens-Watteus S.B. Hall S.B. Imst k.k.St.B. Innsbruck S.B. Jenbach S.B. Klausen S.B. Landeck k.k.St.B. Lavis S.B. Matrei S.B. Mori S.B. Neumarkt-Tramin S.B. Niederdorf S.B. Oetzthal k.k.St.B. Roveredo S.B. Salurn S.B. St. Antou k.k.St.B. St. Michele S.B. Schwaz S.B. Silz k.k.St.B. Sterzing S.B. Telfs k.k.St.B. Toblach S.B. Trient (Trento) S.B. Waidbruck S.B. Wilten k.k.St.B. Wörgl S.B. und k.k.St.B. Zirl k.k.St.B. oder vice versa	N e s c h w i t z Oe.N.W.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Frachtsätze gelten a) Bei Aufgabe von unter 1. fallenden Artikeln in beliebigen Mengen. b) Bei Aufgabe von unter 1. fallenden Artikeln in Mengen von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. c) Bei Aufgabe von unter 2. fallenden Artikeln in beliebigen Mengen	vom 15. Jänner 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif, Theil II, für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband, Ausnahmetarif 13 Es bestehen keine directen Sätze		Zugestandener Frachtsatz Heller a) b) c) 381 347 347 362 328 328 384 347 347 357 321 321 360 323 323 350 314 314 296 263 263 355 318 318 377 340 340 348 311 311 307 288 288 307 284 284 326 — — 307 288 288 302 269 269 353 316 316 333 — — 369 335 335 327 296 296 379 345 345 365 328 328 362 326 326 322 — — 379 342 342 367 330 330 344 — — 369 333 333 307 275 275 318 — — 343 306 306 315 — — 362 326 326 372 338 338 355 318 318 307 — — 282 257 257 311 — —		im Kartirungswege		

Südbahn-Gesellschaft

Leoben-Vordernberger Eisenbahn

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg			
390			A) Als Eilgut						Heller	Heller	Heller			
			1. Milch	Trofayach	Leoben S.B.	Einhaltung der Bestimmungen des nebenstehenden Tarifes. Bei Aufgabe in jedem Gewichte			49	24	25			
				Friedauwerk					49	36	13			
			2. Leere, retourgehende von Milchtransporten herrührende Gefässe	Leoben S.B.	Trofayach				49	24	25			
					Friedauwerk				49	36	13			
			Frachtgüter aller Art 1.	Leoben S.B.	Donawitz	Bei Aufgabe in jedem Gewichte			18	14	4			
				oder umgekehrt										
			2.	Leoben S.B.	Gmeingrube				18	16	2			
				oder umgekehrt										
			B) Als Frachtgut											
			3. Eisen und Eisenfabrikate; Getreide; Holz, als Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), dann Spalt-, Schnitt-, Säge- und Brennholz, auch Schwellen und Fassdauben, nicht über eine Wagenlänge; Hülsenfrüchte; Salz; ferner Cement; Eisen, altes; Eisen, rohes; Erze; Kalk; Magnesit; Quarz, Quarzmehl und Quarzsand; Sand; Schiefer; Schlacken; Steine, als: Bau und Kalksteine; Thon; Torf, gepresster; Ziegel	Donawitz	Leoben S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.									
				oder umgekehrt										
				Donawitz	Gmeingrube									
				oder umgekehrt										
				Donawitz	Vordernberg									
				oder umgekehrt										

Für Eisen und Eisenfabrikate: bei Aufgabe in jedem Gewichte. — Für die anderen Artikel: bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür, bezw. bei Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür, nach Massgabe der bezüglichen Bestimmungen des Tarifes, Theil I.
Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903

Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn

Verschieden	10 Heller	12 Heller	8 Heller	Verschieden	16 Heller

im Kartirungswege

Südbahn-Gesellschaft

Leoben-Vordernberger Eisenbahn

B) Als Frachtgut

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
11. Leer retourgehende Kohlensäcke			10. Bruchsteine											
Vordernberg	Das Zugeständniss wird gemacht		Trofayach	Leoben S.B.	Leoben S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.								
Leoben S.B.			Leoben S.B.	Vordernberg	Vordernberg	Bei Aufgabe in jedem Gewichte.								
9. Maner- und Dachziegel, sowie Weisskalk														
Leoben S.B.						Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg eines der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür, bezw. bei Aufgabe eines der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür, nach Massgabe der bezüglichen Bestimmungen des Tarifes, Theil I.									
Trofayach														
Vordernberg														
8. Coaks														
Leoben S.B.														
Vordernberg														
7. Roheisen														
oder umgekehrt														
Donawitz														
Vordernberg trs.**)														
6. Kohle, mineralische, und Coaks														
oder umgekehrt														
Leoben S.B.														
Donawitz														
5. Kohle, mineralische														
Leoben S.B.														
Vordernberg transit *)														
4. Erze der Pos. E—21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I														
Vordernberg transit														
Donawitz														

Das Anf-, bezw. Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

*) Nur giltig für Sendungen, welche mit directe an ein montanindustrielles Werk in Eisenerz adressirten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

**) Nur giltig für Sendungen von und nach Stationen der Localbahn Eisenerz-Vordernberg (Vordernberg und Vordernberg-Markt ausgenommen) oder von und nach dahinter gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, rücksichtlich der Strecke Donawitz—Vordernberg oder umgekehrt

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903

Localtarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn

Heller per Tonne zu 1000 kg

28	15	22	16	22	16	14	220	150
16	10	14	10	20	10	6	136	92
12	5	8	6	2	6	8	84	58

Heller per 100 kg

Im Kartirungswege

Fortlaufende Nummer	1	391	392
Die Publication erfolgt von der	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Roheisen / Kohle, mineralische / Erze	Sand und Schotter
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Eisenerz / Leoben S. B. / Erzberg / Prebichl / Vordernberg-Markt	Saturn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Donawitz / Kruppenthal / Erzberg / Prebichl / Donawitz	Bozen-Gries
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	via Vordernberg 1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 3. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw Empfänger. 4. Einhaltung der Bestimmungen der nebengenannten Tarife	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen zur Erhaltung öffentlicher Strassen bestimmt und an die betreffenden öffentlichen Organe adressirt sein
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis Ende August 1903 und vom 1. November bis Ende December 1903
Bezeichnung	8	Localtarife	Localtarif
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Bestehen keine directen Frachtsätze	18 Heller
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10	Heller per Tonne zu 1000 kg: 284 / 286 / 276 / 256 / 232 / 212 / 142	10 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11		8 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
393	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	Miröschau	Jenbach	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle; für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen bei Koks. Einhaltung der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Achenseebahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarife	Besteht kein directer Tarif	Heller per Tonne	Im Kartirungswege	Das Abladen der Sendungen obliegt der Südbahn
394	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mais und Hafer aus der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Barcstelep (Station der Somogyszobb-Barcser Localeisenbahn)	Landeck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Directe Frachtsätze bestehen nicht	a) 329 Heller b) 313 Heller	a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche längstens binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes an die k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck zu bewirken ist, sowie gegen Beibringung amtlicher Bestätigung, dass die Transporte via Martinsbruck bei Landeck, Taufers oder Spiesermühle zur Gänze nach der Schweiz ausgeführt wurden	Diese Frachtsätze finden auch für solche Mais- und Hafersendungen Anwendung, welche in einem der Lagerhäuser, welche in den Reexpeditions-Tabellen (Theil I) zu dem Tarife, Theil II, Heft 1 (Getreide etc.) und zum Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2 des Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juli 1902 für die Relation Barcs-Landeck aufgenommen sind, zur Reexpedition gelangen

Fortlaufende Nummer	395	396
1		
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der		
und im Namen der		Barcs-Pakracer Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Maiz	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification im Tarif-Theil I (ausgenommen Holzstöcke, roh, vorgerichtet zur Herstellung von Spazier- und Schirmstöcken)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Nagy-Kanizsa	Pakrac
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	der Schweiz und den schweizerisch-südbadischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz / Stationen des directen Tarifes für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Getreideverkehr / den im nebenbezeichneten directen Tarife enthaltenen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, mit Ausnahme jener, welche im Stationsverzeichnisse auf Seite 286—292 des directen Tarifes in die Gruppen 1, 2 und 6 eingereiht sind	Wien (Matzleinsdorf) und Wien St.E.G.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten directen Tarifen enthaltenen Bestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2 / Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2 / Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2	Localtarif der Barcs-Pakracer Eisenbahn und Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	160 Heller incl. ungar. Steuer
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15 Centimes / 0·12 Mark	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	Die Nachlässe beziehen sich auf die am 1. Jänner 1903 giltigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife	
2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14		

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt		von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
397		Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Schnittholz der Pos. H—18 c der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wöllan	Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	135 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
398		Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Melasse und Osmoséwasser	Grussbach-Schönau	Kanitz-Eibenschitz	Kroman	Ó-Buda-Filatorigát	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller incl. ungar. Steuer 129	134	Im Kartirungswege		
399		Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eichenkant- und Schnittholz aus Pos. H—18 c der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Barcs	Wien K.F.N.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestimmt und an den Stationsvorstand in Wien Nordbahnhof adressirt sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf längstens aber bis Ende December 1903	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	156 Heller incl. ungar. Steuer	105 Heller incl. ungar. Steuer	51 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

401	100	Fortlaufende Nummer	1
Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Die Publication erfolgt	2
	betheiligten Verwaltungen	von der	3
		und im Namen der	
Kalk, gebrannter, und Kalksteine	Holz der Pos. H—18, lit. a), b) und c) und H—19 lit. a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	für Artikel	4
Payerbach-Reichenau	Barcs	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Wien (Matzleinsdorf)	Wien-Matzleinsdorf Wien (St.E.G.)	nach	
Auflieferung von mindestens 3000 Tonnen beider Artikel während der Begünstigungsdauer. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Für Kalk bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür; für Kalksteine bei Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakracer Eisenbahn oder aber aus Slavonien per Achse über die Draubrücke in Barcs anlangen. Bei Sendungen von Stationen der Localbahn Szt. Lörincz-Slatina-Našice (excl. Baranya-Szt. Lörincz selbst), auch von Noskovci trs., sowie von Stationen der Strecke Eszék (excl.)—Pleternica—Požega der Slavonischen Localbahn wird diese Begünstigung auch dann angewendet, wenn die Sendungen nachweislich via Baranya-Szt. Lörincz in Barcs eingelangt sind. Diese Begünstigung findet auf Sendungen nach der Schweiz und nach Bayern, sowie darüber hinaus keine Anwendung	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	und gilt in der Zeit	7
		Das Zugeständniss wird gemacht	
Localtarif	Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Bezeichnung	8
37 Heller	Verschieden	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
30 Heller	110 Heller incl. ungar. Steuer und incl. Aufladegebühr	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
7 Heller	Verschieden	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction der Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
		Besondere Bemerkungen	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
402	**Südbahn-Gesellschaft**	bethelligten Verwaltungen	Eisen der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Zeltweg Neuberg Köflach	Floridsdorf-Jedlesee	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Transporte müssen ausschliesslich für Regiezwecke der Oesterr. Nordwestbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben als Empfängerin adressirt sein. Bei Beförderung als Frachtgut und Aufgabe a) in Mengen unter 5000 kg; b) von 5.000 kg } per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. c) von 10.000 kg } Das Aufladen der Sendungen unter b) und c) obliegt dem Absender	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localgütertarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller a) 126 b) 122 c) 101 a) 92 b) 90 c) 74 a) 171 b) 167 c) 137 a) 110 b) 106 c) 87 a) 76 b) 74 c) 60 a) 155 b) 151 c) 123		Im Kartirungswege		
403	**Buschtěhrader Eisenbahn**	bethelligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe II I Wagenladungs-classe A	Warnsdorf (B.N.B.) oder umgekehrt	Unter-Morchenstern	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 123 115 73		Im Kartirungswege		
404	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kapselscherben als Frachtgut	Chodau (B.E.B.) via Eger	Budweis	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	73 Heller		Im Kartirungswege		

405

Buschtéhrader Eisenbahn

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der	und im	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2		3	4		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Mahlprodncte ans Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4, dann Schälerbsen und geschälte Hirse ans der Pos. G—9 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902, als Frachtgnt

IV. Saaz (B.E.B.)	III. Rakonitz (B.E.B.) via Luzna-Lischan	II. Komotau (B.E.B.) nnd Komotan transit (k.k.St.B.)	I. Kaaden-Brunnersdorf
allen nnter I. bis III. angeführten Empfangsstationen	Annathal-Rothau, Bleistadt, Chodau (B.E.B.), Dassnitz-Maria Kulm, Falkenan a. d. Eger, Graslitz oberer Bhf., Graslitz unterer Bhf., Hartenberg, Karisbad (B.E.B.), Königsberg a. d. Eger, Mostan-Nehanitz, Neusattl, Tirschnitz, Zieditz, Zwodau-Davidsthal	Annathal-Rothan, Bleistadt, Chodan (B.E.B.), Dassnitz-Maria Kulm, Eger (B.E.B.), Falkenau a. d. Eger, Franzensbad (B.E.B.), Graslitz oberer Bhf., Graslitz nnterer Bhf., Hartenberg, Klingenthal (B.E.B.), Königsberg a. d. Eger, Mostau-Nebanitz, Neusattl, Tirschnitz, Zieditz, Zwodan-Davidsthal	Annathal-Rothan, Bleistadt, Dassnitz-Maria Kulm, Eger (B.E.B.), Falkenan a. d. Eger, Franzenshad (B.E.B.), Graslitz oberer Bhf., Graslitz unterer Bhf., Hartenberg, Klingenthal (B.E.B.), Königsberg a. d. Eger, Mostan-Nebanitz, Tirschnitz, Zieditz, Zwodau-Davidsthal

1. Aufgabe in Qnantitäten unter 10.000 kg per Frachtbrief, bezw. per Frachtbrief nnd Wagen.
2. Erfüllnng der für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1903

Localgütertarif

Verschieden

Die normalen Frachtsätze der Classe A abzüglich zehn Percent

Verschieden

Im Rückvergütnngswege

Original-Anfnahmescheine, bezw. bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, anf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtéhrader Eisenbahn bis längstens Ende Juli 1903; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt

Bei Nichteinhaltnng auch nur einer der gestellten Bedingnngen erlischt jeder Anspruch anf eine Tarifermässignng

Fortlaufende Nummer	1	406	407
Die Publication erfolgt	2	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr. Nordwestbahn
von der	2		
und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Bier als Frachtgut	Pitch-pine (Pechkiefer)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Krupa	Dresden-Elbkai
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Kladno (Station)	Schönpriesen-Umschlag
			Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarif	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	35 Heller	229 Pfennig
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	32 Heller	171 Pfennig
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	3 Heller	58 Pfennig
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautend, vorzulegen bei der General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Februar 1904	
Besondere Bemerkungen	14	Die Sendungen müssen direct auf die Werkshahn in Kladno übergehen. Die Einfahrtsgebühr in Kladno wird separat berechnet. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung	
Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz		193	188	229 Pfennig
		135*)	130*)	171 Pfennig
		58	58	58 Pfennig

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
408	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Bahnen	Rohzucker aus Oesterreich durch das deutsche Zollgebiet	Siehe die nachfolgende Tabelle	Siehe die nachfolgende Tabelle	Siehe die nachfolgende Tabelle	ab 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Verschieden	Siehe die nachfolgende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege	Siehe die nachfolgende Tabelle	Die Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbrief-Vorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind

Von	Eigenthumsbahn	Nach: Aussig Landgspl.	Schönpriesen Ü.	Laube und Tetschen/Bodenbach Landgspl.	Schleppbahngebühr für Laube, Tetschen/Bodenbach L., Schönpriesen Ü. und Aussig L.	Dresden-Elbkai: Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen				
		für 100 kg in Pfennig				
Austerlitz	St.E.G.	147	141	147		175
Barzdorf	k.k.St B.	66	61	66		94
Bedihošt	K.F.N.B	118	113	118		146
Bisenz-Pisek	„	136	131	136		164
Bistritz a. H.	„	129	124	129		157
Brannowitz	„	133	128	133		161
Brodek	„	113	108	113		141
Buntschowitz	St.E.G.	153	147	153		181
Čellechowitz	k.k St.B.	129	124	129		157
Chropim	K.F.N.B.	122	117	122		150
Chybi	„	106	101	106		134
Drahanowitz	k.k.St.B.	124	119	124		152
Dürnkrut	K.F.N.B.	151	146	151		179
Freiheitsau	„	99	94	99		127
Göding	„	141	136	141		169
Gr.-Wisternitz	k.k.St B.	105	100	105		133
Hohenau	K.F.N.B.	148	143	148		176
Hrochowteinitz	k.k.St.B.	120	115	120		148
Hullein	K.F.N.B.	123	118	123		151
Kanitz-Eibenschitz	St.E.G.	145	140	145		173
Kojetein	K F.N.B.	124	119	124		152
Kostel	„	143	138	143		171
Kremsier	„	127	122	127		155
Kroman	St.E.G.	148	143	148		176
Kwassitz-Tlumatschau	K.F.N.B.	127	122	127		155
Leipnik	„	120	115	120		148
Littau	St.E.G	146	140	146		174
Lundenburg	K.F.N B.	145	140	145		173
Mähr.-Neustadt	k.k.St B.	97	92	97	10	125
Mähr.-Ostrau	K.F.N.B.	97	92	97		125
Mödritz	„	124	119	124		152
Müglitz	St.E G.	—	137	143		171
Napagedl	K.F.N.B.	129	124	129		157
Nezamislitz	„	124	119	124		152
Olmütz-Hodolein	k.k.St.B.	107	102	107		135
Preran	K.F.N.B.	117	112	117		145
Radwanitz-Prossenitz	„	121	116	121		149
Raitz	St.E.G.	—	139	145		173
Robatetz	K.F.N.B.	139	134	139		167
Rohrbach i. M.	„	125	120	125		153
Saitz	„	140	135	140		168
Schlappanitz	St.E.G.	141	135	141		169
Schwarzbach	„	139	133	139		167
Segengottes	„	150	144	150		178
Skrochowitz-Brannsdorf	k.k.St.B.	85	80	85		113
Sokolnitz	K.F.N.B.	129	124	129		157
Standing	„	107	102	107		135
Tischnowitz	St.E.G.	160	154	160		188
Troppan	K.F.N.B.	96	91	96		124
„	k k.St.B.	87	82	87		115
Ung.-Hradisch	K.F.N.B.	132	127	132		160
Vschetul	„	126	121	126		154
Wischau	„	129	124	129		157
Wlkosch-Keltschan	St.E.G.	161	155	161		189
Wrbatek	K.F.N.B.	113	108	113		141
Zborowitz	L.B.—K.F.N.B.	148	143	148		176

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Fracht sätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
409	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Thomasrobeisen, Zaggeln und Billets der Pos. E—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Althütten Althütten Königsbof	Bodenbach transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	94 Heller 70 Heller	61 Heller 48 Heller	33 Heller 22 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplicate über den Bahntransport bis Hamburg, bezw. bis Bodenbach transit und letzteren Falles auch der Schiffsconnossements über den Transport per Elbe bis Hamburg, sowie ferner der den See-Export nachweisenden Schiffsconnossements, welche Documente vom Versender bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Prag einzusenden sind	Die Sendungen müssen über Hamburg mit der Bestimmung nach England oder Amerika zur Beförderung gelangen Die Sendungen müssen nach Hamburg transit seewärts zur Beförderung gelangen
110	**k. k. österr. Staatsbahnen**		des Ausnahmetarifes 6 b (Emballagen u. s. w.) 2 c (Güter der Stückgutclasse II) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes oder umgekehrt	Schönpriesen, Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Dresden-Altstadt Dresden-Neustadt Dresden-Altstadt Dresden-Neustadt	Aufgabe als Frachtgut und α bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg in Mengen unter 5000 kg β bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 20. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900	Pfennig α β 73 64 78 69 55 59	Im Kartirungswege					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
411	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Text dieser Rubrik siehe unten *)	Text dieser Rubrik siehe unten **)		Text dieser Rubrik siehe unten ***)	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Local- u. directe Gütertarife	Verschieden	Text dieser Rubrik siehe unten †)	Verschieden	Text dieser Rubrik siehe unten ††)	Text dieser Rubrik siehe unten †††)	Text dieser Rubrik siehe unten ††††)

*) **Text der Rubrik 4** „Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel“:

a) Abfalllauge der Zuckerfabrikation, Abtrittsdünger, Ammoniak, schwefelsanres, unreines, Ammoniak-Superphosphat, Blutdünger, Blutmehl, Compost, Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, Düngergips, Dungasche, Dungsalze, nämlich Abraum-, Fege-, Kalisalz ([auch unreines, schwefelsaures Kali], mit Ausnahme von Kalisalpeter) und Sudsalzbetriebsabfälle, Fäcaldünger, Fischmehl, Fleischdünger, Gaskalk, Gaswasser (Abfallwasser der Leuchtgasfabrikation), Guano aller Art, Gipsasche, Haardünger (Thierhaare, ungewaschen und ungereinigt, und damit verbundene oder vermischte Hautabfälle), Hornmehl, Hornspäne, Kainit, Kali, salzsaures (Chlorkalium), Kalidünger (auch calcinirt), Kalkabfälle, Kalkasche, Kalkmehl aus Muschein, Knochenasche, Knochenkohle, gekörnte, gebrauchte, Knochenkohleuabfall, Knochenmehl, Knochenschrot, entleimtes, Knochenpräcipitat (gefälltes phosphorsaurer Kalk), Lederkuchen, Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse), Muscheikalksteinmehl, Phosphate, mineralische, aller Art, gemahlen und ungemahlen (z. B. Phosphorit, Apatit, Coprolith [Kothsteine]), Phosphorsäure, flüssige, in Fässern, Poudrette, Rückstände der Bintlangensalz-Fabrikation, Rückstände, gipshaltige, der Weinsteiu- und Weinsteinsäure-Fabrikation aus Weinhefe und daraus hereiteter Dünger (Weinhefedünger), Salpeterlauge (mit Salpeter gesättigtes Abfallwasser von Chilisalpeter aus Schiffen), Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm, Kalkschlamm), Schlamm aus Flüssen u. Canälen, Strassendünger, Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk), Thomasschlackenmehl, Thonerde, phosphorsaure, Tresterrückstände, Walkhaare, Wollfegedreck. Wollstanb, Superphosphatgips, Doppel-Superphosphat, Nitro-Superphosphat, Kali-Superphosphat, Kali-Ammoniak-Superphosphat, schwefelsanre Kalimagnesia (auch calcinirt), Thomasschlacke, Puppen der abgehaspelten Seidencocons, Fleischknochenmehl und Mischungen der vorbezeichneten Artikel.

b) Chilisalpeter (roher Natronsalpeter), Kalk (auch Marmor, Dolomit, Mergel, Kreide), gebrannt, Kalkerde, Kalksteinmehl und Knochen, letztere auch gereinigt und zerkleinert (Knochengries und Knochenschrot).

) **Text der Rubrik 5 „Das Zugeständniss wird gemacht für die Linien“:

1. der k. k. österr. Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Privatbahnen (enthalten in den Heften 1, 2 und 3 ihres Localgütertarites),
2. der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn incl. der Strecke Teplitz (Settenz)-Reichenberg,
3. der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen,
4. der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, ferner für die von derselben betriebene Localbahn Mšeno—Unter-Cetno,
5. der a. priv. Buschtěhrader Eisenhahn und für die von derselben betriebene Localbahn Welchan-Wickwitz—Giesshübl-Sauerbrunn,
6. der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner für die k. k. priv. Ostran-Friedländer Eisenbahn und die von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebenen Localbahnen, Auspitzer Localbahn, Lundenburg-Eisgrnb, Mntenitz-Gaya, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz und Saitz-Tscheitsch-Göding,
7. der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien),
8. der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn nnd für die von derselben betriebenen Localbahnen Brandeis an der Elbe-Neratowitz und Swoleňowes-Smečna,
9. der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn uud der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, ferner für die von denselben betriebenen Localbahnen Časlau—Zawratetz-Tremošnitz-Časlan-Močowitz, Deutschbrod-Humpoletz, Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha, Königshan-Schatzlar, Kuttenberger Localbahn und Melnik-Mšeno,
10. der k. k. priv. Südbahn (österreichische Linien), ferner für die k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn, die k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, die k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, ferner die Localbahnen Cilli-Wölian, Liesing-Kaltenleutgeben, Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg,
11. der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang,
12. der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn,
13. der Localbahn Friedland i. B.-Hermsdorf,
14. der Localbahn Raspenau-Weissbach,
15. der k. k. priv. Standing-Stramberger Localbahn,
16. der Localbahn Stramberg-Wernsdorf.

***) **Text der Rubrik 6** „Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen“:

1. Die Aufgabe der Sendungen muss als Frachtgut unter Erfüllung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen erfolgen.

2. Die betreffenden Güter müssen in Oesterreich zur Düngung oder Kunstdüngerfabrikation Verwendung finden, und muss der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz „zur Verwendung in Oesterreich als Düngemittel“, bezw. „zur Verwendung in Oesterreich zur Kunstdüngerfabrikation“ schon bei der Aufgabe beigefügt sein.

Eine Ausnahme hievon macht nur der Artikel: Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm, Kalkschlamm), bei welchem die Beisetzung der Worte „zur Verwendung in Oesterreich u. s. w.“ nicht nothwendig ist.

3. Der Empfänger ist auf Verlangen der Bahnverwaltung verpflichtet, die Verwendung der bezogenen Artikel als Düngemittel, bezw. zur Kunstdüngerfabrikation in Oesterreich durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege oder durch eine auf seine Kosten vorzunehmende Revision derselben nachzuweisen.

†) **Text der Rubrik 10** „Zugestandener Frachtsatz (Gebühr per 100 kg)“:

1. Für die in der Rubrik 4 unter a) angeführten Artikel wird die Fracht bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse A, bei Zahlung (per Frachtbrief und Wagen) für mindestens 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse B und für mindestens 10.000 kg zu den um 15 Percent ermässigten tarifmässigen Frachtsätzen des Specialtarifes 3 berechnet, jedoch werden mindestens 0·2 Heller für je 100 kg und 1 km erhoben.

Die Berechnung dieser Minimalgebühr erfolgt in den directen Inlandverkehren, wenn eine Instradirung über ausländische Ronten nicht vorgesehen erscheint, nach Massgabe der in den betreffenden Tarifen enthaltenen kilometrischen Entfernungen, anderenfalls nach Massgabe der sich über die jeweils kürzeste inländische Instradirungsroute auf Grund des officiellen Kilometerzeigers ergehenden Entfernungeu.

2. Für die in der Rubrik 4 unter b) angeführten Artikel wird die Fracht bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse A. bei Zahlung (per Frachtbrief und Wagen) für mindestens 5000 kg zu den tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse B und für mindestens 10.000 kg zu den um 15 Percent ermässigten tarifmässigen Frachtsätzen der Wagenladungsclasse C berechnet.

3. Die für 100 kg ermittelten, um 15% gekürzten Frachtsätze des Specialtarifes 3, bezw. der Wageuladungsclasse C sind, und zwar bei directen Sätzen rücksichtlich dieser, soust bahnweise stets auf ganze Heller anfzurnnden.

4. Falls jedoch für die in der Rubrik 4 angeführten Artikel billigere Frachtsätze als die unter 1., bezw. 2. dieser Rnbrik zngestandenen bestehen, so werden diese billigeren Frachtsätze ohne jede weitere Ermässigung angewendet, sofern die für die Anwendung derselben aufgestellten Bedingungen erfüllt werden.

††) **Text der Rubrik 12** „Art der Durchführung“:

Die Durchführung der in der Rnbrik 10 unter 1. und 2. angeführten Begünstigungen erfolgt im Localverkehre der in der Rnbrik 5 angeführten Bahnen, sowie im Verkehre derselben nnter einander, mag die Abfertigung zu directen Tarifen oder nur von Bahn zu Bahn stattfinden (mit Ausnahme der Tarife für die Eibeumschlagsplätze, für den Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehr, für den Güterverkehr zwischen österreichischen Grenzstationen und für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr), **im Kartirungswege**, dagegen in den in der Klammer genannten directen Verkehren, ferner im directen Verkehre mit jenen inländischen Bahnen, für welche die Begünstigung keine Anwendung findet, **im Rückvergütungswege.**

Die Rückvergütungen werden in der Weise ausgetragen, dass den für die betheiligten Strecken der in der Rubrik 5 angeführten Bahnen bei Anwendung der directen Tarife entfallenden Frachtbeträgen die für die gleichen Strecken unter Berücksichtigung des in der Rnbrik 10 bezeichneten Zugeständnisses von Bahn zu Bahn ermittelten Frachtgebühren gegenübergestellt und die sich ergehende Differenz rückvergütet wird. Ans den tarifmässigen Schleppbahn- und sonstigen fixen Ueberfnhrsgebühren wird in keinem Falle eine Rückvergütung geleistet. Für Lanhe und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz kommen die gleichen, und zwar die jeweils niedrigsten Frachtgebühren zur Berechnung.

Im Verkehre von ausländischen Stationen finden die in der Rnbrik 10 unter 1 und 2 angeführten Begünstigungen, soferne sie nicht schon durch Ausnahmetarife bei directer Abfertigung zur Verfügung stehen, nur im Falle der seitens des Absenders im Frachtbriefe vorzuschreibenden Umexpedition in einer an der Reichsgrenze gelegenen Grenzstation der in der Rnbrik 5 angeführten Bahnen Anwendung, wobei die Frachtberechnung auf Grund der jeweils von dieser Grenzstation bestehenden Tarife erfolgt.

Für Sendungen aus Italien darf in diesem Falle als Reichsgrenzstation, in welcher die Umexpedition stattfinden soll (Ala, Cormons oder Pontafel), nur jene vorgeschrieben werden, über welche die Sendungen bei directer Abfertigung im Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehre instradirt werden.

†††) **Text der Rubrik 13** „Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liqnidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss“:

Die Durchführung der Begünstigung im Rückvergütungswege erfolgt gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin oder Empfängerin lautenden Originalfrachtbriefe, welche jedoch keinen Refactiestempei einer Bahnverwaltung tragen dürfen und spätestens drei Monate nach dem Bezuge der betreffenden Sendungen an die Abgabsbahn (falls die k. k. österr. Staatsbahnen Abgabsbahn sind, an jene k. k. Staatsbahn-Direction, welcher die Empfangsstation untersteht) einzusenden siud. Sollte jedoch die Abgabsbahn an der Begünstignng nicht betheiligt seiu, so sind die Documente an die nächst anschliessende, an der Begünstigung nnd am Transporte betheiligte Eisenbahn einzusenden.

Bei mit Francaturrechnuungen abgefertigten Sendungen sind ausser den Originai-Frachtbriefen auch die Francatnrrechnungen vorzulegen.

††††) **Text der Rubrik 14** „Besondere Bemerkungen“:

Im Localverkehre der im Hefte 1 nnd im Abschnitte A des Heftes 2 des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen angeführten Linien, ferner im Localverkehre des Haupthahnnetzes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und im Localverkehre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn findet diese Begünstignng auch bei Aufgabe von einem Absender mit mehreren Frachtbriefen an verschiedene Empfänger in einer Bestimmungsstation Anwendnng.

Diese Bestimmnng gilt jedoch nur daun, wenn je eine Wageuladung mit nicht mehr als fünf Frachtbriefen aufgegeben wird und die übrigen im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. im Localgütertarife für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nnd im Localgütertarife der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn enthaltenen diesbezüglicheu Bedingungen eingehalten werden.

Anmerkung: Separatabdrücke können, wenn solche bis Ende Februar 1903 bestellt werden, zum Selbstkostenpreise bezogen werden.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von / nach									
112	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, Braunkohlen-, Brikets- -Koks und -Kokesasche, Steinkohlen-Brikets, -Koks und -Kokesasche	den im Tarife für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr genannten Aufgabsstationen / Schweizerthal-Diethensdorf und Stein-Chemnitzthal, Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der Bestimmungen des bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. November 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

I. Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Frachtsätze für 10.000 kg in Mark

Nach oder von	Aussig	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Komotau	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Setteuz	Teplitz	Triebschitz	Türmitz	Ullersdorf
Schweizerthal-Diethensdorf	—	57·9	61·3	66·8	59·9	63·3	—	64·0	64·3	63·0	66·8	62·3	66·4	66·3	65·8	61·0	61·3	66·4
Stein-Chemnitzthal	—	58·9	62·3	66·9	59·9	64·3	—	64·0	65·3	63·0	67·8	63·3	66·4	66·6	66·8	61·0	62·3	66·4

II. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen

Frachtsätze für 10.000 kg in Mark

Nach oder von	Bilin	Bruch	Brüx	Chodau (k.k.St.B.)	Dux-Liptitz	Eisenberg	Helenenschacht Station	Helenenschacht Verladegeleise	Karlshad Centralbhf.	Komotau	Kosten	Ladowitz	Littitz	Münchhof
Schweizerthal-Diethensdorf	61·3	57·9	57·9	56·7	61·3	61·3	58·3	58·7	60·3	—	61·3	61·3	86·9	57·2
Stein-Chemnitzthal	62·3	58·9	58·9	55·7	62·3	61·8	57·3	57·7	59·3	—	62·3	62·3	85·9	58·2

II. Stationen der k. k. österr. Staatshahnen / III. Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft / IV. Stationen der Oesterr. Nordwestbahn

Frachtsätze für 10.000 kg in Mark

Nach oder von	Nürschan	Oberleutensdorf	Ossegg, Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Graupen	Staab	Stupno-Bras	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf	Aussig	Schönpriesen	Střebichowitz-Winařitz und Lihnschiner Schacht)	Aussig	Gross-Priesen
Schweizerthal-Diethensdorf	89·5	57 9	57·9	55·3	61·5	91·2	89·5	61·3	64·7	57·9	54·2	51·4	83·9	54·2	52·0
Stein-Chemnitzthal	88·5	58·9	58·9	56·3	62·5	90·2	88·5	62·3	65·7	58·9	55·2	52·4	83·9	55·2	53·0

V. Stationen der Buschtěhrader Eisenhahn

Frachtsätze für 10.000 kg in Mark

Nach oder von	Aletkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg	Chodau (B.E.B.)	Dassnitz-Maria Kulm	Deutsch-Krahnpp	Falkenau a. d. Eger	Kaaden-Brunnersdorf	Karlshad (B.E.B.)	Komotau	Königsberg-a. d. Eger	Krupa	Nendau	Nensattl	Renč	Tuschnitz	Ziedlitz	Zwodau-Davlitzthal
Schweizerthal-Diethensdorf	80·3	56·7	55·7	53·9	52·3	55·1	60·3	51·6	55·3	66·0	62·3	55·3	68·6	55·6	52·5	51·6
Stein-Chemnitzthal	80·3	55·7	54·7	53·9	51·3	55·1	59·3	51·6	54·3	66·0	61·3	54·3	68·6	55·6	52·5	50·6

Fortlaufende Nummer	413	414	415
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Spiritus der Pos. 8—50 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Eilgut, gewöhnliches	Gyps der Pos. G—26, lit. a), der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ó-Buda-Filatorigát	Wien I K.E.B. (Westbahnhof)	Kapfenberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Feldkirch	Lindau, Station der kgl. Bayer. St.B. und der k.k.ö.St.B.	Wien-Matzleinsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	a) Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg b) „ „ „ 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Anfgabe in Colli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen.*) Hiebei ist es gestattet, die gleichzeitig zur Beförderung gelangenden Colli bis zu einer Wagenladung mit nur einem Frachtbriefe aufzugeben. Im Uebrigen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
	vom 15. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Ausnahmetarif für Wein, Sprit und Spiritus etc. des Oesterreich-Ungarisch-VorarlbergerVerkehres vom 1. October 1886	Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. März 1896, für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband	Anhang zum Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	1752 Heller	63 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 478 Heller b) 375 „	1099 Heller	58 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		653 Heller	5 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen auf reclamirende Firma als Absenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Controle der Einnahmen der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen		*) Werden Colli im erwähnten mit solchen in einem höheren Gewichte zu einer Sendung vereinigt, so findet auf diese letzteren Colli die normale Frachtberechnung Anwendung	

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt	von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
416	Kaiser Ferdinands-Nordbahn			Garne der Pos. G—3 a) und b) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902	Wien Nordbahnhof	Olmütz	Wien Nordbahnhof	Bennisch	Aufgabe in beliebigen Mengen.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	318 Heller	132 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
417	Kaiser Ferdinands-Nordbahn			Zinkweiss	Mähr.-Ostrau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (zum Umschlage auf das Schiff)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Nachweisliche Bestimmung der Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus)	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	248 Heller	170 Heller	78 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, auf welchen seitens einer Schiffsgesellschaft in authentischer Weise bestätigt sein muss, dass die Sendungen nach dem Oriente (den Balkanländern und darüber hinaus) befördert wurden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
418		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Zinkweiss	Mähr.-Ostrau	Wien Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 650 metr. Tonnen (à 1000 kg). a) Aufgabe in beliebigen Mengen; b) Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger; ad a) und b) Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller a) 273 —	Heller a) 204 —	Heller a) 69 —	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
					Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof trs.					b) 275 264	b) 212 208	b) 63 56			
419		Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schotter	Bautsch	Hohenau	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und temporärer Anhang vom 1. Jänner 1898 zum Localgütertarife für die Localbahnen	Heller 65	Heller 58	Heller 7	Im Kartirungswege		
					Prerau				42	29	13			
					Troppau				44	31	13			
					Kremsier				46	35	11			
					Olmütz				46	23	23			
					Sternberg				49	31	18			
					Napagedl				49	38	11			
					Wrbatek				49	25	24			
					Prossnitz				51	28	23			
					Otrokowitz				48	37	11			
					Ung. Hradisch				51	41	10			
					Brünn				60	52	8			
					Holubitz				54	45	9			
					Lundenburg				62	54	8			
					Dürnkrut				68	61	7			
					Feldsberg				64	57	7			
					Grnssbach-Schönau				70	63	7			
					Gänserndorf				71	65	6			
					Wagram				74	68	6			
					Marchegg				75	69	6			
					Haugsdorf				76	70	6			
					Floridsdorf				76	71	5			
					Jedlersdorf trs.				76	71	5			
					Zellerndorf				77	72	5			
					Wien Nordbahnhof				77	72	5			
					Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof trs.				77	73	4			
					Oderberg Bahnhof trs. (für Sendungen nach Ratibor)				41	28	13			
					Oderberg Bahnhof trs. (für Sendungen nach Krenzenort)				41	36	5			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
420	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Szczakowa	Oswiecim	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen und Auflieferung derselben unter der Adresse dieser Verwaltung oder einer von deren Dienststellen, durch welche dieselben auch übernommen werden müssen	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarif vom 1. Juli 1899	245 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	138 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	107 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
421	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Ustron	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarife	Heller 91	Heller 81	Heller 10				
					Wien, Nordbahn, Douauuferbhf. transito				92	82	10				
					Floridsdorf				91	81	10				
					Grussbach-Schönau				85	81	4				
					Laa				86	81	5				
					Haugsdorf				90	81	9				
					Zellerndorf				92	81	11				
					Jedlersdorf transito				91	81	10				
422	Eisenbahn Wien-Aspang		Baumwolle, Baumwollabfälle, Baumwollfäden, Baumwollgarnfäden, Baumwollflug, Zwirn und Baumwollwaaren der Pos. B—7 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Erlach	Wien E. W. A. loco	Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen unter Einhaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localgütertarif	Verschieden	Verschieden	Im Kartirungswege				
				oder umgekehrt				17 Heller einschliesslich Auf- und Ablegegebühr							

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
123	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Steine des Specialtarifes 3	Böhm.-Skalitz	Černožitz Smiřitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarif des Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1903			20 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Specialtarifes 3 nach der Gebührenberechnungstabelle des Localtarifes der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn unter Aufrundung der Hellerbruchtheile bei den sich für 100 kg ergebenden Sätzen auf ganze Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Jaromĕř als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1904	Die Steine müssen zur Strassenbeschotterung und Brückenreconstruction in Josefstadt-Jaromĕř bestimmt sein
				Weiss-Třemeschna	Josefstadt-Jaromĕř Černožitz Smiřitz									
				Semil	Josefstadt-Jaromĕř Černožitz Smiřitz									
				Roth-Kosteletz	Josefstadt-Jaromĕř Černožitz Smiřitz									
				Skutsch	Černožitz Smiřitz									
				Liebstadtl	Josefstadt-Jaromĕř Černožitz Smiřitz									
				Geiersberg	Černožitz Smiřitz									

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
7	Nr. 1 vom 1. Jänner 1903	116	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Schleifholz	diversen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Schlackenwerth (B. E. B.)	In der Rubrik 14 ist zu der letzten Zeile (für Prägarten) die Bemerkung „Instradirung via Saaz“ einzustellen	
	Nr. 1 vom 1. Jänner 1903	110	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Steine der Pos. 8—55 a und b der Güter-classification	Zistersdorf	Drösing Ringelsdorf Nieder-Absdorf Eichhorn	In der Spalte 5 „nach“ hat es statt „Grösing“ richtig „Drösing“ zu lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 6. **Wien, 13. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Als zu den Eisenbahnen gehörige Anlagen sind im Sinne des § 175 I b (§ 85 c) St.-G. zum Schutze der Bahnstrecken und der auf und neben denselben verkehrenden Menschen dienende Vorkehrungen auch dann anzusehen, wenn sie keinen Bestandtheil des Bahnkörpers bilden, und wenn deren Wegnahme nicht mit der Gefahr einer Betriebsstörung verbunden ist.

(Entscheidung vom 26. September 1902, Z. 1394.)

Die von der Staatsanwaltschaft erhobene Nichtigkeitsbeschwerde gegen das Urtheil des Kreisgerichtes in Trient vom 3. Jänner 1902, insofern damit der des Verbrechens des Diebstahles nach den §§ 171 und 175 I, lit. b, St.-G. angeklagte P. nur der Uebertretung des Diebstahles nach § 460 St.-G. schuldig erkannt ward, wurde verworfen.

Gründe:

Die Anschauung des Gerichtshofes, dass die der Valsuganabahn gehörige, als Brustwehr einer das Bahngeleise durchkreuzenden Strasse dienende, in unmittelbarer Nähe des Eisenbahnkörpers oberhalb eines Abzugsgrabens befindliche Mauer, von welcher der Angeklagte zwölf Ziegelsteine im Werthe von ungefähr einer Krone entwendet hatte, zu dem Eisenbahnbetriebe in keinem Zusammenhange steht und keinen Bestandtheil des Eisenbahnkörpers bildet, muss als rechtsirrig bezeichnet werden.

Wie aus dem im § 175 I, lit. b, St.-G. bezogenen § 85, lit. c, St.-G. hervorgeht, sind als Schutzobjecte des § 175 I, lit. b, St.-G. auch die zu den Eisenbahnen gehörigen Anlagen anzusehen. Als Anlagen im Sinne dieser letzteren Gesetzesstelle sind aber zweifellos alle jene Vorrichtungen anzusehen, welche zum Schutze der Bahnstrecken und der auf und neben denselben verkehrenden Personen dienen, wenn sie auch keine Bestandtheile des Bahnkörpers sind. Nun ergibt sich im gegebenen Falle aus den Urtheilsfeststellungen, dass die in Rede stehende Mauer zu den zum Schutze der neben der Bahnstrecke verkehrenden Personen dienenden Vorrichtungen gehöre. Das angefochtene Urtheil hat nämlich festgestellt, dass die Mauer an einer Stelle errichtet wurde, an welcher die Strasse wegen der höheren Lage des von derselben durchkreuzten Bahnkörpers bis zu diesem erhöht werden musste, dass infolge dessen die Strasse an dieser Stelle etwas hoch ist und dass unterhalb derselben ein Abzugsgraben sich befindet. Es ist somit klar, dass die Mauer die Bestimmung hat, zu verhüten, dass die an jener Stelle den Bahnkörper Ueberschreitenden in den tief liegenden Abzugsgraben fallen. Und dass ein solcher Unfall in der Nähe des Bahnkörpers, wo mitunter die Nothwendigkeit des schnellen Ausweichens vor Eisenbahnzügen zur Vermeidung anderer Gefahren keine Zeit lässt, sehr leicht vorkommen könnte, ist wohl nicht zu verkennen. Mit Rücksicht darauf und auf die Vorschriften des § 10 d der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und des § 2, Al. 2, lit. a und c, der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, kann aber der fraglichen Mauer die Qualität einer Eisenbahn-Schutzvorrichtung im Sinne des § 85, lit. c, bezw. des § 175 I, lit. b, St.-G. nicht abgesprochen werden. Aber auch in einer anderen Beziehung erscheint das angefochtene Urtheil rechtsirrig.

Nach § 175, lit. b, St.-G. wird der Diebstahl an den im § 85, lit. c, St.-G. genannten Objecten ohne jegliche weitere Unterscheidung als Verbrechen erklärt. Insofern daher das angefochtene Urtheil ein weiteres, im Gesetze nicht normirtes Merkmal, nämlich die Möglichkeit einer Betriebsstörung postulirt, setzt es sich nicht nur mit dem Wortlaute, sondern auch mit dem Geiste des Gesetzes in Widerspruch. In letzterer Beziehung genügt es, darauf hinzuweisen, dass es sich in dem im § 175 I, lit. b, St.-G. normirten Falle um Diebstähle, die aus der Eigenschaft der gestohlenen Sache,

nicht aber um solche handelt, die aus der gefährlichen Beschaffenheit der That zum Verbrechen werden. Darauf deutet auch der im § 175 I, lit. b, St.-G. bezogene § 85 St.-G., nach dessen Bestimmungen das Requisit der Gefährlichkeit nur für solche Beschädigungen aufgestellt erscheint, die an anderen als an den im § 85, lit. c, St.-G. ausdrücklich genannten Gegenständen begangen werden.

Obwohl dem Gesagten zufolge das angefochtene Urtheil in zweifacher Richtung rechtsirrthümlich ist und daher der angerufene Nichtigkeitsgrund des § 281, Z. 10, begründet erscheint, konnte dennoch der Nichtigkeitsbeschwerde keine Folge gegeben werden. Der Verurtheilung des Angeklagten nach den §§ 171 und 175 I, lit. b, St.-G. steht die Bestimmung des § 1 St.-G. entgegen. Das Erkenntnissgericht hat nämlich festgestellt, dass der Angeklagte nicht das Bewusstsein hatte, dass die gestohlenen Sachen zu einer Eisenbahnanlage gehören. Da nun nach § 288, Z. 3, St.-P.-O. der Cassationshof an diese Feststellung gebunden ist, so war der Nichtigkeitsbeschwerde unter Constatirung des oberörterten Rechtsirrthumes wegen Abganges des subjectiven Verbrechensmerkmales keine Folge zu geben.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1902, Nr. 2764.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Nr. 1 der Concessions-Kundmachung und Theilstrecke von km 0·000 bis km 1·335 der Linie Nr. 2 der Concessions-Kundmachung: Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung; Ertheilung des provisorischen Benützungsconsenses.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der für den elektrischen Betrieb umgebauten Strassenbahnlinien der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, und zwar der Linie Nr. 1 der Concessions-Kundmachung und der Theilstrecke von km 0·000 bis km 1·335 der Linie Nr. 2 der Concessions-Kundmachung, wurde für die beiden Strassenbahnlinien der provisorische Benützungsconsens ex commissione ab 12. Jänner 1903 ertheilt.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Errichtung eines Canales in der Durchfahrt km 138·6/7 der Bahnstrecke Kojetein—Bielitz für Zwecke der Stadtgemeinde Teschen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 57.646 ex 1902.]

Projectirte normalspurige Localbahn Freiland-Türnitz. (Vorlage des generellen Projectes; Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. December 1902, Z. 53.030, das vom niederösterreichischen Landesausschusse behufs Anordnung der Trassenrevision vorgelegte generelle Project für eine normalspurige Localbahn von der Station Freiland-Türnitz der k. k. Staatsbahnlinie Schreibmühl—Kernhof nach Türnitz nach vorläufiger Ueberprüfung im Allgemeinen geeignet befunden, der erbetenen Amtshandlung zugründe gelegt zu werden. Unter Einem wurde die k. k. Statthalterei in Wien bei gleichzeitiger Uebermittlung des in Duplo vorgelegten Projectes beauftragt, im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision für das gegenständliche Project einzuleiten.

[E.-M.-Z. 53.030 ex 1902.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete, normalspurige Localeisenbahnen mit Dampf-, eventuell elektrischem Betriebe ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 7. November 1902, Z. 40.484, dem Advocaten Dr. Ludwig Ecseri in Szentes und Consorten für eine von der Station Tisza-Ugh der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Kecskemét-Tisza-Ugh (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Kecskemét—Orsova-Verciarova) und der gleichnamigen Theiss-Schiffahrtstation abzweigende und diese:

a) im Bereiche des linken Theissufers über Tiszangh, Tisza-Sas, Csépa und die Gemarkung der Gemeinde Szelenény in der derzeitigen Haltestelle Gyalu mit der Localbahn Puszta-Tenyö-Gyalu-Kun-Szent Márton verbindende;

b) für eine von Kun-Szent Márton ausgehende und die Linie a) über Öcsöd und die Gemarkung der Gemeinde Mesterháza und weiterhin über Puszta-Bánréve in der Haltestelle Bánréve mit der im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Mezötur-Bánréve-Szarvas-Mezöhegyes (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest-Mezötur-Arad-Tövis) verbindende normalspurige Localeisenbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 7. November 1902, Z. 62.381/V. B., dem Einwohner von Temesvár David Herzl im Vereine mit der Eisenbahnbauunternehmung Emerich Mangold und Michael Schreiber für eine von der Station Oravicza der Hauptlinie Budapest—Oravicza—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und deren Flügelbahn Jaszenova-Orovicza-Anina ausgehende und diese im Bereiche des Comitates Krasso über Brostyán, Greovácz, Kákova, Komoristye, Forotik, Nagy-Szurduk, Doklin, Királykegye und die Gemarkung der Gemeinde Füzes in der Station Zsidovin mit der Linie Vojtek—Zsidovin—Német-Bogsán—Resiczabánya (Flügelbahn der Linie Temesvár—Vojtek—Baziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen) verbindende normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 7. December 1902, Z. 65.328, der Direction der Localeisenbahn Nyiregyháza—Mátészalka für eine von ihrer im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Betriebslinie (Flügelbahn der Linie Budapest—Debreczen—Mátészalka—Szerencs) ausgehende, im Bereiche des Comitates Nyocsa über Kocsárd, Györtelek, Tunyok und die Gemarkung der Gemeinde Matolcs in der Station Fehérgyarmat zum Anschlusse an die Localeisenbahn Szatmár-Fehérgyarmat führende normalspurige Localeisenbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres;

4. Mit Erlass vom 15. November 1902, Z. 48.119, dem Friedrich Latiocovits, dem Carl Metzka und den Frauen Gräfin Leop. Pálffy-Daun, Jos. Görgey und Gräfin Lónyay, Gutsbesitzer und Gutsbesitzerinnen in der Umgebung von Visegrád (Comitat Pest-Pilis-Kiskun-Solt), für eine von der als Sackbahn endigenden Localeisenbahn Budapest-Szent Endre ausgehende und in deren Fortsetzung über Leányfalu-Telep, Tótfalu und die Gemarkung der Gemeinde Duna-Bogdány bis Visegrád und zu den dortigen Villegiaturen führende normalspurige Localeisenbahn mit elektrischem, eventuell Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 5. December 1902, Z. 88.854, den Gutsbesitzern Sigmund Kende in Istvánd, Béla Nagy in Lázári und Zoltan Kálocsi in Tunyog und Consorten für eine von der Endstation Mátészalka der als Sackbahn endigenden, im Betriebe der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Nyiregyháza-Mátészalka der Linie Budapest—Nyiregyháza—Szerencs—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und in deren Fortsetzung diese im Bereiche der Comitate Bereg und Ugocsa nach Ueberbrückung der Theiss an einem geeigneten Punkte bei Vásáros-Namény über Kocsord, Tunyog, Fehérgyarmat, Fenyige, Kömörö, Istvándi, Csege, Badaló und die Gemarkung der Gemeinden Csoma und Beregszász in der Station Beregszász mit der Linie Budapest—Sátorálya—Ujhely—Bátyu—Beregszász—Szerencs der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localeisenbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Uebergabe des neu erbauten Bahnhofes von Szeged für den Betrieb.) Das neuerbaute Stationsgebäude in Szeged wurde am 12. December 1902 sammt dem erweiterten und mit einer Anzahl neuer Geleise ausgestatteten Haupt- und Rangirbahnhof (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58 ex 1901) am 12. December dem Verkehre übergeben. Der Bahnhof in Szeged ist nunmehr der grösste im Bereiche des Netzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Eröffnung der Haltestelle Mosty für den Eilgutverkehr.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft verlautbart, dass die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Station Mosty ihrer Hauptlinie vom 15. Jänner 1903 ab auch für den Eilgutverkehr eröffnet ist.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bau einer Eisenbahn vom Bahnhof Weinheim nach Lampertheim.) Der Staatsvertrag über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhof Weinheim nach Lampertheim, welcher zwischen den Grossherzogthümern Baden und Hessen am 8. April 1896 abgeschlossen wurde, ist, nachdem die Anstände, welche bisher dem Baue noch gegenüber gestanden hatten, gehoben sind, nunmehr vollzogen und veröffentlicht worden. Nach dem Vertrage führt die hessische Regierung den Bau aus für eigene Rechnung, die badische Regierung verpflichtet sich, den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihres Gebietes zuzulassen und zu fördern. Die Bahn soll vollspurig nach den Grundsätzen der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zur Ausführung kommen. Das wegen Benützung der Bahn für die Reichspost, den Reichstelegraphen und die Militärverwaltung erforderliche Benehmen mit den betreffenden Behörden bleibt der hessischen Regierung überlassen. Die Genehmigung der Tarife, sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reiches — durch die hessische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der badischen Regierung. Die badische Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum der auf ihrem Gebiete angelegten Bahnstrecke nach vorausgegangener einjähriger Kündigung, jedoch keineswegs vor Ablauf eines 25jährigen Betriebes, zu erwerben. In diesem Falle sind der hessischen Regierung die Anlagekosten der Bahn einschliesslich der Erweiterungen und Ergänzungen zu vergüten. Die badische Regierung erhält nach erfolgtem Rückkauf einen Antheil am Reinertrage der Bahn, welcher sich aus dem Gesammtreinertrage nach dem Verhältnisse der auf badischem und hessischem Gebiete aufgewendeten Anlagekosten berechnet. Sollte die Bahn innerhalb siehen Jahren nach Abschluss dieses Vertrages noch nicht dem Betriebe übergeben sein, so wird der Vertrag hinfällig.

Preussen. (Staatsheihilfe für Kleinbahnen.) An Staatsbeihilfen wurden neuerdings hewilligt:

1. Der Greifenberger Kleinhahnen-Actiengesellschaft weitere Mk. 85.000 als Betheiligung durch Uebernahme von Prioritäts-Stammactien und Mk. 300.000 als erststellige Bahnpfandschuld;

2. der Eulengebirgsbahn-Actiengesellschaft eine weitere Beihilfe zur Deckung der Mehrhaukosten der Eulengehirgshahn, sowie der Kosten der Erweiterungsstrecke Mittelsteine—Wünschelburg als Betheiligung durch Uebernahme von Mk. 601.000 neuer Actien;

3. dem Kreise Hadersleben eine Beihilfe für die Kleinbahn von Hadersleben nach Aarösund als Betheiligung mit Mk. 437.850, d. i. der Hälfte des nach Abzug der Provinzialbeihilfe verhleihenden Restes des anschlagmässigen Anlagecapitales unter der Bedingung, dass der Reingewinn zwischen dem Kreise und dem Staate nach Verhältniss ihrer Antheile an dem Anlagecapitale vertheilt wird;

4. der Wittlager Kreisbahn-Actiengesellschaft eine weitere Beihilfe für die Kleinbahn von Bohmte nach Holzhausen als Betheiligung durch Uehernahme von Mk. 22.000 neuer Actien;

5. der Trusebahn-Actiengesellschaft Wernshausen—Herges-Vogtei zu Schmalkalden eine weitere Beihilfe für die Kleinbahn von Wernshausen nach Herges-Vogtei mit Nebengeleiseanschluss der Grube Mommel und der oberen Spatmühlen des Trusethales, und zwar Mk. 53.000 als Betheiligung durch Uebernahme neuer Actien, Mk. 26.334 als Darlehen zu 1·5 pCt. Zinsen und Mk. 1500 als verlorener Zuschuss;

6. dem Kreise Kirchhain eine weitere Beihilfe für die Kleinbahn von Kirchhain bis zur Landesgrenze bei Schweinsberg als Betheiligung mit Mk. 19.000.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionshezirk Cassel: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Cassel Rangirbahnhof.) Ab 1. Jänner sind die bisher auf den Umkartirungsverkehr beschränkt gewesenen Abfertigungsbefugnisse der Station Cassel Rangirbahnhof auf den Verkehr mit den Anschlusswerken erweitert worden.

— (Directe Zugsverbindung zwischen Berlin und dem Salzkammergut his Innshruck.) Auf der europäischen Fahrplan-Conferenz wurde eine unmittelhare Zugsverhindung zwischen Berlin und dem Salzkammergut vereinbart. Dieselbe soll ihren Weg über Berlin, Dresden, Wschetat-Přivor, Prag, Budweis, Salzhurg, die Salzkammergut-Stationen nehmen und bis Innsbruck führen.

Preussen und Hessen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Frankfurt a. M.: Eröffnung der Offenbacher Hafenbahn für den Wagenladungs-Güterverkehr.) Am 22. December 1902 ist die im Eigenthumo des grossherzoglich hessischen Staates hefindliche 3·64 km lange Verbindungshahn zwischen der Station Frankfurt a. M. (Bebraer Bhf.) und den am Offenbacher Hafen gelegenen städtischen Geleiseanlagen als vollspurige Nebeneisenbahn mit der Bezeichnung „Offenbacher Hafenbahn“ für den Wagenladungs-Güterverkehr von und nach dem Hafen eröffnet worden.

Württemberg. (Erhöhung der Bahnsteige.) Zur Erzielung eines ruhigeren Ganges auch hei grösserer Geschwindigkeit sind bei den neueren Personenwagen der Württemhergischen Staatseisenbahnen die Achsen so weit als möglich gegen die Enden des Wagens vorgeschoben worden. Diese Aenderung der Bauart im Vereine mit der im Interesse grösserer Festigkeit und zur Gewinnung einer grösseren Breite der Plattformen getroffenen Aenderung in der Anordnung der Langträger machte eine Erhöhung der Auftritte zu den Endplattformen der Wagen nöthig. Entsprechend dieser Erhöhung werden die Bahnsteige auf allen Stationen nach und nach ebenfalls angemessen erhöht. Ferner ist angeordnet, dass da, wo Bahnsteige hisher nicht vorhanden waren (auch auf den Localzughaltepunkten), solche nehen sämmtlichen Geleisen, an denen Personenzüge regelmässig zum Ein- und Aussteigen halten, angelegt werden.

Baden. (Ergebnisse der Staatseisenbahnen im Jahre 1901.) Der Jahresbericht über die Badischen Staatseisenbahnen für 1901 und über die Verwaltung der Bodensee-Dampfschiffahrt im gleichen Zeitraum giht die Länge der am Jahresschlusse unter badischer Verwaltung stehenden Linien auf 1667 (1581) km an. Neu in Betrieb genommen wurden im Berichtsjahre die Fortsetzung der Höllenthalbahn von Neustadt nach Hüfingen, die Haupthahnstrecke Ueherlingen—Kluftern und die Nebenbahnstrecke Oberuhldingen—Unteruhldingen, sowie die Fortsetzung der Elzthalbahn von Waldkirch nach Elzach. Von den Bahnen waren doppelgeleisig 657 (655) km. Das verwendete Anlagecapital betrug im Jahresdurchschnitt Mk. 559,887.407 (541,932.119) oder auf 1 km der Eigenthumslänge Mk. 358.050 (349.021). Die Zahl der Stationen und Haltestellen betrug am Jahresschlusse 436 (410). An Betriebsmitteln waren vorhanden 720 (700) Locomotiven und 611 (616) Tender, ferner 1745 (1657) Personenwagen und 12.933 (12.609) Güterwagen einschliesslich der Gepäckswagen. Die Zahl der heförderten Personen betrug 35,991.586 (35,188.695), darunter in I. Classe 174.256 (193.794), in II. Classe 1,570.831 (1,636.109), in III. Classe 13,826.137 (13,765.198), auf Zeitkarten, Fahrscheinbücher, Kilometerhefte, Localzugsfahrkarten u. s. w. 19,677.501 (18,998.233), Militärpersonen 742.861 (595.631). Es entfielen also auf die I. Classe 0·48 (0·55), auf die II. Classe 4·37 (4·65), auf die III. Classe 38·42 (39·12), auf Zeitkarten, Fahrscheinbücher, Kilometerhefte u. s. w. 54·67 (53·99), auf Militärfahrtausweise 2·06 (1·69) pCt. des gesammten Personenverkehres. An Personenkilometern wurden 725,377.650 (703,955.532) zurückgelegt; es betrug also die von der einzelnen Person durchschnittlich durchfahrene Strecke 20·02 (20·01) km. Die Einnahme aus dem Personenverkehre betrug Mk. 21,931.028 (22,018.666). Auf die einzelne heförderte Person entfielen davon Mk. 0·61 (0·63). Von besonderem Interesse ist die rasche Entwicklung des Verkehres auf die seit Mai 1895 in

Gebrauch genommenen Kilometerhefte. Die aus ihnen erzielte Einnahme hat in den Jahren von 1895 bis 1901 betragen Mark 1,841.702, 2,473.071, 3,310.144, 3,814.883, 4,334.523, 4,732.958 und 5,526.782, so dass sich also diese Einrichtung beim Publicum einer gleichmässig steigenden Beliebtheit erfreut hat und jetzt bereits rund 25 pCt. des gesammten Personenverkehres umfasst. Die Einnahmen aus dem Gepäcks-, Expressgut-, Milch- und Traglasten-, sowie dem Thier-, Leichen- und Fahrzeugverkehr betrugen Mk. 3,039.816 (3,017.707), diejenigen aus dem Güterverkehre Mk. 40,100.906 (43,349.456); sie sind also gegen das Vorjahr um 7·5 pCt. zurückgegangen. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf Mk. 74,215.526 (78,046.108), während sich die Betriebsausgaben auf Mk. 59,945.262 (60,509.355) stellten. Hienach verblieb ein Einnahmeüberschuss von Mk. 14,270.263 (17,536.753) und das Verhältniss der Ausgaben zur Gesammteinnahme stellte sich auf 80·77 (77·53) pCt. Durch den Reinertrag verzinste sich das Anlagecapital mit 2·55 (3·31) pCt. Die durchschnittliche Einnahme auf 1 km betrug für eine Person 3·02 (3·13) Pfg., für eine Tonne Gut 4·05 (4·03) Pfg. — Die Gesammtzahl der durch Unfälle beim Betriebe getödteten Personen betrug 35 (47), die der Verletzten 83 (292). Die ausserordentlich hohen Ziffern des Vorjahres waren auf das Unglück am Karlsthor in Heidelberg zurückzuführen. Von den 118 Verunglückungen entfallen auf 1,000.000 Zugskilometer 5·30 (16·48), auf 1,000.000 Wagenachskilometer 0·17 (0 48) und auf je 10.000 Züge aller Art 1·97 (5·58).

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Italien. (Beendigung der Arbeiten der Regierungscommission zum Studium der Eisenbahnfrage.) Wie den „H. N." aus Mailand berichtet wird, hat die Ende des Jahres 1898 eingesetzte Regierungscommission zum Studium der Eisenbahnfrage ihre Arbeiten nunmehr beendet. Die Mehrheit derselben spricht sich für den Beibehalt des Privatbetriebes aus, hat jedoch gleichzeitig Vorschläge ausgearbeitet für eine eventuelle Betriebsübernahme seitens des Staates.

— (Eröffnung der Linie Massa Marittima—Follonica.) Am 22. November 1902 wurde die neue Bahn von Massa Marittima nach Follonica dem öffentlichen Verkehre übergeben. Sie wurde von der Gesellschaft „L'Ausiliare" (Gesellschaft für Wagenmiethe und Eisenbahnunternehmungen) in Mailand gebaut und direct betrieben. Die Linie hat 26 km Länge und dient besonders für die Erztransporte der Bergwerke in der Umgebung von Massa Marittima und schliesst in Follonica an die Linie Pisa—Rom an.

Niederlande. (Niederländische Staatseisenbahnen, Niederländische Centraleisenbahn, Holländische Eisenbahn: Lieferfristverlängerung für Güter infolge Störung des Wasserverkehres.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge sind bei den oben bezeichneten Bahnen wegen ausserordentlich gesteigerten Güterverkehres infolge der anhaltenden Störung des Wasserverkehres die Lieferfristen für Güter verlängert und auf das Dreifache der reglementsmässigen Lieferfristen festgesetzt worden.

China. (Deutsche Shantung-Eisenbahn.) Wie die „Deutsch-Asiat. Warte" meldet, ist am 10. December 1902 eine weitere Strecke von 30 km der Deutschen Shantung-Eisenbahn dem Verkehre übergeben worden. Die Direction der Bahn beabsichtigt, alle zwei Monate je 30 weitere Kilometer anzugliedern, und zwar dergestalt, dass die letzten 30 km (bis Tsinanfu) im nächsten Jahre fertiggestellt werden.

Frankreich. (Einführung von Automobil-Eisenbahnzügen.) Wie der „B. L.-A." mittheilt, wird in Frankreich das Automobil demnächst in den Dienst der Eisenbahn gestellt werden. Eine französische Fabrik von Motorfahrzeugen hat ein Eisenbahnautomobil construirt und soll im nächsten Sommer der erste Automobil-Eisenbahnzug zwischen Paris, Dijon und Marseille verkehren. Der erste Train wird — nach Angabe des genannten Blattes — aus drei Wagen bestehen, deren jeder 40 Passagiere fasst und ausserdem einen Gepäcksraum, sowie einen Erfrischungsraum enthält. An der Stirnseite jedes Wagens befindet sich ein Abtheil, der einen mit Petroleum geheizten Dampfmotor enthält. Die erzeugte Kraft wirkt direct auf die Treibräder jedes Wagens. Man berechnet, dass für die Fahrt von Paris nach Nizza für den Wagen etwa 1200 kg Petroleum und etwa 4000 bis 5000 kg Wasser erforderlich sind. Die Wagen sind cylindrisch gebaut, um der Luft möglichst geringen Widerstand zu leisten. Die Geschwindigkeit soll mindestens 100 km in der Stunde betragen und auf 120 km gesteigert werden können. Da jeder Wagen seinen eigenen Motor besitzt, können die Züge aus beliebig vielen Wagen zusammengesetzt werden. Durch die Beseitigung der schweren Locomotive werden Bahnbett und Schienen bedeutend geschont.

Frankreich. (Rentabilität der Localeisenbahnen im Jahre 1901.) Einem im „Journal officiel" enthaltenen Berichte zufolge, hatten mit Ende 1901

A) die im Genusse staatlicher Zinsengarantie stehenden Localeisenbahnen Frankreichs eine Gesammtlänge von 4179 km, in welches Gesammtnetz Frcs. 273,729.551 investirt waren. Die Gesammt-Bruttoeinnahmen nach dem Betriebe dieses Netzes betrugen Frcs. 14,391.022, die Betriebsausgaben Frcs. 13,006.461, der Reingewinn somit Frcs. 1,384.561, und zwar insofern zu Gunsten des Staates, als die für Zinsen auszubezahlenden Garantiebeträge um diese Summe vermindert wurden.

B) Die keine Zinsengarantie geniessenden Eisenbahnen localer Bedeutung, mit Ausnahme von Strassenbahnen, hatten Ende 1901 eine Gesammtlänge von 1173 km, deren Investitionscapital Frcs. 144,234.856 betrug. Die Einnahmen im Laufe dieses Jahres ergaben Frcs. 9,500.736 gegenüber den Betriebsspesen von Frcs. 6,707.763 und das Reinerträgniss Frcs. 2,792.973.

— (Länge des Eisenbahnnetzes im Jahre 1901.) Das Eisenbahnnetz Frankreichs hatte mit Inbegriff der von Hauptbahnen betriebenen Localeisenbahnen (ausschliesslich von Strasseneisenbahnen [Tramways]) eine Gesammtlänge von 38.423 km, welche sich auf nachfolgend bezeichnete Verwaltungen vertheilt, und zwar:

Name der Bahnunternehmung	Kilometer
Staatseisenbahnen	2.916
Nordbahn	3.763
Ostbahn	4.743
Westbahn	5.736
Paris-Orléans	7.085
Paris-Lyon-Méditerranée (Mittelmeerbahn)	9.190
Südbahn	3.514
Pariser Ringbahn (innere Linie)	32
„ „ (äussere grosse Linie)	141
Diverse im Eigenbetriebe stehende Localbahnen	975
Industrie-, Montan-, Fabriks- etc. Bahnen	328
Zusammen	38.423

— (Gesammtlänge der mit elektrischer Kraft betriebenen Eisenbahnen Ende 1901.) Dem Berichte des Fachblattes „Industrie electrique" zufolge, betrug mit Ende des Jahres 1901 die Länge der elektrisch betriebenen Eisenbahnen (Local- und Strassenbahnen) 1496 km gegen 752 im Vorjahre. Die Unternehmungen verfügten Ende 1901 über 2425 Motorenwagen, im Vergleiche zu 1295 im Vorjahre.

— (Concessionsertheilung für die Linie Miramas—Estaque der Mittelmeerbahn.) Das „Journal officiel" verlautbart, dass der Direction der Mittelmeerbahn die Concession zum Bau und Betrieb des Zwischengliedes Miramas—Estaque ertheilt wurde. Die neue 53·5 km lange Linie zweigt von der Station Miramas der gesellschaftlichen Hauptlinie Paris—Lyon—Miramas—Marseille ab und verbindet diese in der Station Estaque mit der Linie Marseille—Estaque—Rognac—Aix.

Russland. (Ergebnisse des Eisenbahnverkehres im Jahre 1901.) Im Jahre 1901 wurden auf den russischen Bahnen 99,853.342 Personen (gegen 91,536.905 im Jahre 1900) und beiläufig 7434 Millionen Pud Frachten (gegen 7390½ Millionen Pud) befördert. Der Bruttoertrag der Staatsbahnen stellte sich im Jahre 1901 auf Rubel 557,736.381, d. i. Rubel 11.547 per Werst (gegen R. 567,768.030, bezw. 11.127 im Vorjahre), bei den Privatbahnen auf R. 162,395.951 oder R. 10.976 per Werst und bei den Localbahnen auf R. 3,297.838 oder R. 2436 per Werst; die asiatischen Bahnen Russlands ergaben eine Bruttoeinnahme

von R. 35,156.873 oder R. 4704 per Werst. Im Jahre 1901 wurde das russische Eisenbahnnetz um 3042 Werst vergrössert. Vom Jahre 1890 auf 1899 erhöhte sich die beförderte Frachtenmenge um 95 pCt., was insbesondere auf die bedeutend gestiegene Beförderung von Erzen, Cement, Naphtha, Steinkohle, Mais und Weizenmehl zurückzuführen ist. Der Personenverkehr erhöhte sich von 1895 auf 1899 um 61 pCt., und zwar die Frequenz der I. Classe um 1·4 pCt., der II. Classe um 10·8 pCt., der III. Classe um 82·2 und endlich diejenige der IV. Classe bei gemischten Zügen um 5·6 pCt. Diese Steigerung der Frequenz wurde hauptsächlich durch die am 1. December 1894 erfolgte Herabsetzung der Tarife für den Fernverkehr und die im Jahre 1896 erfolgte Ermässigung des Localtarifes bewirkt.

Russland. (Betriebseröffnung der Warschau-Kalischer Eisenbahn.) Von der Eisenbahn-Bauverwaltung wird bekannt gegeben, dass der zeitweilige Personen- und Güterverkehr auf der Kalischer Strecke der Warschau-Wiener Eisenbahn von der Station Warschau bis zur Station Kalisch in einer Ausdehnung von 235 Werst mit den Verbindungsbahnen zur Umgebungszweigbahn der Weichselbahnen in Warschau in einer Ausdehnung von 2·5 Werst und zwischen den Stationen Lowicz der Warschau-Kalischer und der Warschau-Wiener Eisenbahn in einer Ausdehnung von 1·9 Werst am 2./15. November 1902 eröffnet worden ist.

— (Errichtung einer Hauptverwaltung für die Handelsschiffahrt.) Der „Regierungsbote" meldet, dass einem kaiserlichen Erlasse zufolge eine Hauptverwaltung für die Handelsschiffahrt und die Oberaufsicht der Süsswasser- und Seehäfen errichtet wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Cbina" nacb Bombay.) Dieser Dampfer von 3855 Tonnen Gehalt ist am 23. November 1902 mit 25 Passagieren und 1408 Gewichtstonnen factiscber Ladung, worunter 306 Tonnen Zucker nebst 5571 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 5 der Linie Triest—Karachi—Bombay von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waaren: nach Port Said 76.830 kg, nach Soerabaya 22.000 kg, nach Suez 2574 kg, nach Gedda 83.125 kg, nach Aden 72.233 kg, nach Hodeidah 2421 kg, nach Massaua 15.503 kg, nach Suakim 13.500 kg, nach Zanzibar 5246 kg, nacb Karachi 65.115 kg, nacb Bombay 590.660 kg, nach Bassorah 24.745 kg, nach Babrein 106 kg, nach Bagdad 5283 kg, nach Mongalore 988 kg, nach Muscat 390 kg, nach Bunder Abbas 30.750 kg, nach Colombo 43.922 kg, nach Melbourne 355 kg, nach Madras 254 kg, nach Calcutta 75.878 kg, nach Singapore 65.500 kg, nach Bankog 8103 kg, nach Manila 6649 kg, nach Cheribon 2075 kg, nach Padang 479 kg, nach Batavia 1537 kg, nach Samarang 42.226 kg, nach Soerabaya 28.341 kg, nach Hongkong 93.432 kg, nach Shanghae 27.275 kg und nach Port Arthur 290 kg. — Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,761.376.

— (Abfahrt des Dampfers „Istria" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 1753 Tonnen Gehalt ist am 13. November 1902 ohne Passagiere mit 1332 Gewichtstonnen factiscber Ladung, worunter 414 Tonnen Zucker, nebst 275 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 8 der Calcutta-Linie von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waaren: nach Port Said 47.419 kg, nach Batavia 1160 kg, nach Soerabaya 4759 kg, nach Samarang 3455 kg, nach Suez 521 kg, nach Gedda 57.822 kg, nach Aden 245.130 kg, nach Massaua 12.000 kg, nach Hodeidah 819 kg, nach Karacbi 168.416 kg, nach Colombo 153.697 kg, nach Sidney 966 kg, nach Melbourne 14 kg, nach Rangoon 94.223 kg, nach Calcutta 438.634 kg und nach Madras 103.387 kg. — Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,608.706.

— (Ankunft des Dampfers „Austria" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 4879 t Gehalt ist am 2. November 1902 nach 29tägiger Fahrt mit 8 Passagieren und 5814 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 419 t nach Fiume und 1762 t nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 5 der Linie Triest—Calcutta von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Calcutta 3,997.465 kg Waaren, aus Rangoon 1,065.750 kg Reis, aus Colombo 370.445 kg Waaren, aus Madras 203 100 kg Waaren, aus Karachi 14.686 kg Waaren, aus Aden 43.222 kg Waaren, aus Suez 6916 kg Waaren und aus Port Said 112.620 kg Waaren. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 3,176.648.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Directoren-Conferenzen. (Geschäftsführung derselben.) Die Geschäftsführung der österreichischen und der gemeinschaftlichen Eisenbahn-Directoren-Conferenzen ist mit Beginn des Jahres 1903 von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergegangen.

Società Triestina Tramway. (Generalversammlung.) Am 31. Mai 1902 fand in Triest unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Philipp Artelli und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Statthaltereirathes Alois Fabiani, die diesjährige (27.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Società Triestina Tramway statt. Bei derselben waren 5570 Actien mit 277 Stimmen vertreten. Nach dem Geschäftsberichte betrug im Jabre 1901 der Reingewinn K 428.293·27, dem noch an laufenden Zinsen für die im Jahre 1901 ausgegebenen 3000 Actien K 29.142·85 zuzurechnen sind, so dass K 457.463·12 zur Verfügung der Generalversammlung standen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden zur Kenntniss genommen und ist weiters der Beschluss gefasst worden, den vom Reingewinne, nach Abzug des Erfordernisses für die Actientilgung per K 33.400, sowie für die Dotirung des Reservefonds per K 20.311·83 verbleibenden Betrag von K 403.724·29 zur Auszahlung einer 6 percentigen Actiendividende (K 360.000), der Verwaltungsratbs-Tantième (K 2166·75) und einer ¼ percentigen Superdividende (K 15.000) zu verwenden und den Rest per K 26·557·54 auf neue Rechnung vorzutragen. Ferner wurde an Stelle des verstorbenen Mitgliedes des Verwaltungsrathes Jacob von Eisner der Actionär Carl Hermet neugewählt, sowie das ausscheidende Mitglied Hermann Stern wiedergewählt. Nach durchgeführter Wahl des Aufsichtsrathes wurde die Auslosung der Actien vorgenommen, womit die Generalversammlung schloss.

[E.-M.-Z. 50.301 ex 1902.]

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. November 1902 von den k. k. österr. Staatsbahnen in Betrieb genommenen Strecken der Kremsthalbahn 1. Linz—Klaus-Steyrling (65·415 km) und 2. Unterrohr—Bad Hall (4·136 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner sind die Strecken Wilhermsdorf—Markt Erlbach (5·98 km) der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Kirchberg—Morbach (31 km) der kgl. preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahn-Direction Mainz, welche am 6., bezw. 15. December 1902 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurden, als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 7 (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen sind erschienen: Nachtrag II zu dem Kilometerzeiger Nr. 3 (grossberzoglich Badische Staatseisenbahnen), Nachtrag VI zu dem Kilometerzeiger Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg) und Nachtrag XI zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern". Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 7 wird der im November 1897 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgeboben.

— (Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten festen Radstände und Radbrücbe der Eisenbahnfahrzeuge u. s. w.) Zu diesem Verzeichnisse ist der Nachtrag I herausgegeben worden und zur Vertheilung gelangt.

— (Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen.) Diesc Verzeicbniss ist neu herausgegeben und zur Vertheilung gelangt. Das im April 1899 ausgegebene Verzeichniss nebst zugehörigen Nachträgen ist aufgehoben.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Zu den Güterwagenparkverzeichnissen Nr. 4 (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen) und Nr. 75 (Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) ist je der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag V erschienen. Durch den zum Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 4 herausgegebenen Nachtrag II wird der im März 1901 herausgegebene Nachtrag I zu diesem Verzeichnisse aufgehoben.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Offert-Ausschreibung.

In der Station Schwarzenau der Bahnlinie Wien—Eger gelangt eine Locomotivremise mit einem Kasernen-Anbau zur Ausführung und werden die einschlägigen **Hochbau-Arbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von K 26.000 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibung und Projectspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien (Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau, XV. Mariahilferstrasse Nr. 132) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens den 27. Jänner 1903, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten in Berücksichtigung gezogen werden, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Ablehnung der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche Offerte zurückzuweisen.

Wien, im Jänner 1903

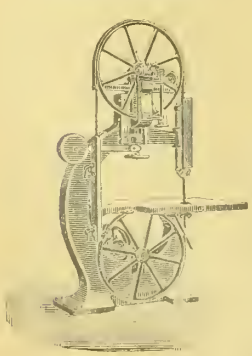
Die k. k. Staatsbahn-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen.

TELEPHON No 13517. OESTERR. SCHUTZ-MARKE A. A. Ö. **ASPHALT-ACT.-GES. WIEN.**
TELEGR. ADR. ASPHALT WIEN BUREAU: EBENDORFERSTR.
AUSFLEHRUNGEN COMPRIMÉ u. COULÉ in NATURASPHALT.
HERSTELLUNG v. FAHRSTRASSEN, PERRONS, TROTTOIRS, HÖFEN, GÄNGEN, TERASSEN, BEDACHUNGEN etc.
SÄUREFESTER ASPHALTBELAG in ACCUMULATORENRÄUMEN.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham
Maschinenfabrik und Eisengieeeerei
Wien, Favoriten.
Specialitäten: 665
Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.
Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.
Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.
Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

JULIUS PINTSCH
WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.
Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670
Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei
übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**
Gasbeleuchtungs-Einrichtungen
für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.
Gascompressions- und Füllanlagen.
Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.
Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .
Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Patent-Anwalt
Ingr. V. MONATH
Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.
Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

Specialfabriken für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

„COURIER"

Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau

NAGEL & WORTMANN 702

Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

WIEN, I. Operngasse 6. — **ABBAZIA**, Südbahn Hotel Stefanie

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Billets

aller Systeme, bedruckt in allen Sprachen der Welt, exacte . . . . . Numerirung; Wiegebillets, Formulare aller Art, Fahrkartenschränke, Controlzangen, ... Datumpressen offerirt billigst und steht mit Kostenanschlägen jederzeit gern gratis zu Diensten die . . . . . .

Specialdruckerei der

Papierfabrik Ullmann & Comp.,

Altcarbe a. Ostbahn 709

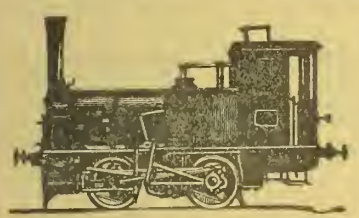
Lieferantin hoher Staatsbehörden des In- und Auslandes.

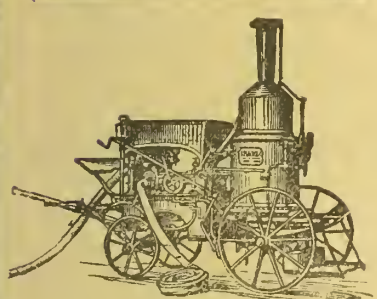
Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.





Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

711

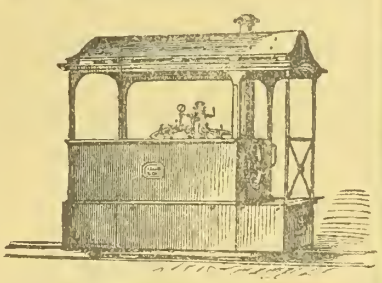
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

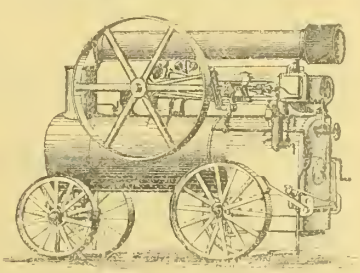
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Central-Depositencasse und

Wechselstube des Wiener Bankverein

(Volleingezahltes Actiencapital K 80,000.000, Reservefond Ende 1901 K 22,342.701·94)

I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.

Auswärtige Filialen: PRAG, Graben 29, GRAZ, Herrengasse 9, BRÜNN, Jesuitengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 26. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15, III. Hauptstrasse 24, IV. Wiedener Hauptstrasse 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 27, IX. Nussdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 4, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Hernalser Hauptstrasse 43, XX. Wallensteinplatz 3.

An- und Verkauf von Werthpapieren und Valuten.

Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.

Verwahrung und Verwaltung von Werthpapieren.

Versicherung gegen Verlosungsverlust.

Revision von Losen und Werthpapieren. 720

Ausgabe von Einlagsbüchern Verzinsung 3½ Percent bis K 5000, 3¼ Percent über K 5000 gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn. **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aenderung der für Eisen und Stahlwaaren bestehenden Ausnahmetarife und Frachtermässigungen.

Die Nomenclatur des im Tarife, Theil II, Heft 1, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, sowie in dessen Nachträgen enthaltenen Ausnahmetarifes V, ferner bei den im Tarife, Theil II, Heft 3, bezw. in dessen Nachtrage I enthaltenen Pos. 149, 150 und 206 für Eisen- und Stahlwaaren, wird entsprechend der in dem zum Tarife, Theil I, Abtheilung B, in Kraft getretenen Nachtrage I enthaltenen neuen Classification insofern abgeändert, dass die Artikelbezeichnung anstatt: „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 der Güterclassification“ überall zu lauten hat: „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 c) und d) der Güterclassification“.

Wien, am 9. Jänner 1903. [34]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft 5

Mit 1. Februar 1903 gelangt zu dem Tarife, Theil II, Heft 5, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1902 der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

Ergänzung der „Besonderen Tarifbestimmungen“,
Aenderung von Frachtsätzen und
Aufnahme neuer Stationen.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den betheiligten Bahnverwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 10. Jänner 1903. 35]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Norddeutsch-Orientalischer Personenverkehr.

Einführung des neuen Tarifes.

Der mit Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 144 vom 18. December 1902 auf Seite 3669 unter fortlaufender Nummer 1215 publicirte Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Norddeutschland einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Oderberg und Bodenbach gelangt nicht mit 1. Jänner, sondern erst mit 15. Februar 1903 zur Einführung.

Inzwischen werden die im Tarife enthaltenen Fahrpreise und Gepäckstaxen im Instructionswege eingeführt.

Wien, am 10. Jänner 1903. [36]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Druckfehler-Berichtigung eines Fahrpreises.

Im Tarife für den nachbarlichen Personenverkehr mit der Oesterreichischen Nordwestbahn wurde in der Relation Ober-Cerekve—Wien Oe.N.W.B. der Fahrpreis II. Classe von K. 11·70 auf K 12·70 berichtigt.

Wien, am 8. Jänner 1903. [37]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Personentarifes.

Die Einführung des im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 23. December 1902 Nr. 146 mit 1. Jänner 1903 publicirten Personentarifes für den Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr wurde auf 25. Jänner 1903 verschoben.

Wien, am 7. Jänner 1903. [38]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Wiedereinführung aufgehobener Fahrpreise.

Die mit Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 18. November 1902 Nr. 132 als aufgehoben publicirten Fahrpreise werden für den Verkehr mit Karlsbad, ferner für den Verkehr von Eisenach, Meiningen und Coburg nach Marienbad, sowie von Eisenach nach Wien K.E.B. und Wien K.F.J.B. mit sofortiger Giltigkeit im Verordnungswege eingeführt.

Wien, am 7. Jänner 1903. 39]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. priv. Kuttenberger Localbahn.

Berichtigungen des Tarifes für den directen Personenverkehr, giltig vom 1. Jänner 1903.

Die im oben genannten Tarife auf Seite 5 verzeichneten Fahrkarten für die Verkehrsbeziehung Kuttenberg Stadt-Röhrsdorf gelangen vorläufig nur in Kuttenberg Stadt zur Ausgabe.

Der auf Seite 24 befindliche Fahrpreis Neschwitz-Prag B.N.B. III. Classe soll richtig lauten 390 Heller.

Die auf Seite 28, 29 und 30 angeführten Fahrpreise für k. k. Staatsbedienstete haben auch Geltung für k. k. Hofbedienstete.

Wien, am 7. Jänner 1903. [40]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigungsblatt zum Anhang des Tarifes, Theil II.

Zu dem mit 1. Jänner 1903 in Kraft getretenen Anhange zum Tarife, Theil II, für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901 ist ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe gelangt.

Exemplare desselben können bei den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 9. Jänner 1903. [41]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung ermässigter Fahrpreise 3. Classe Personenzug für Hof- und Staatsbedienstete in den Verkehrsbeziehungen Wien St.E.G. oder K.F.N.B.-Prag St.E.G., bezw. Bodenbach.

In den Verkehrsbeziehungen Wien Staats- oder Nordbahnhof-Prag St.E.G., bezw. Bodenbach oder umgekehrt gelangen für Hof- und Staatsbedienstete folgende besonders ermässigte Fahrpreise 3. Classe Personenzug zur Einführung:

Von	Nach	3. Classe Personenzug in Hellern einschliesslich Fahrkartensteuer per Fahrkarte
	oder umgekehrt	
Wien Staats- oder Nordbahnhof	Prag St.E.G.	655
	Bodenbach	900

Die betreffenden Fahrkarten werden nur gegen Vorweisung der für Hof- und Staatsbedienstete bestehenden amtlichen Legitimationen ausgefolgt.

Wien, 10. Jänner 1903. [42]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

11. Jänner. Auf der Kleinbahn Neułupków-Cisna wurde mit dem Zuge Nr. 5176/5175 der Gesammtverkehr wieder eröffnet.

Die Vorschriften, betreffend den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österreichischen Eisenbahnen. (104. Heft der Handausgabe der österreichischen Gesetze und Verordnungen.) Von dem bereits im Jahre 1893 unter obigem Titel im Drucke und Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei erschienenen, den Eisenbahntransport der explosiven Gegenstände auf den Eisenbahnen behandelnden Hefte ist nunmehr die dritte Auflage zur Ausgabe gelangt. In die vorliegende neue Auflage sind die neue Vereinbarung erleichternder Vorschriften vom 25. Februar 1902 für den wechselseitigen Verkehr mit Deutschland, sowie auch alle den Gegenstand betreffenden, seit dem Jahre 1893 bis Ende 1902 hinausgegebenen zahlreichen Verordnungen und Verfügungen nicht nur des Handels, bezw. Eisenbahnministeriums, sondern auch der übrigen betheiligten Ministerien einbezogen worden, so dass das neu erschienene Heft eine genaue und übersichtliche Darstellung der sämmtlichen einschlägigen, äusserst zahlreichen Vorschriften enthält. Die Eintheilung des Heftes ist dieselbe geblieben wie früher. Der erste Abschnitt behandelt die unter Nr. XXXVa der Anlage B zum Betriebsreglement genannten besonders gefährlichen explosiven Gegenstände an der Hand der Verordnung vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, unter Beifügung der anderweitigen einschlägigen Anordnungen. Der zweite Abschnitt enthält die Vorschriften, betreffend die sonstigen explosiven und denselben ähnlichen Gegenstände, wobei auch auf die Vorschriften hinsichtlich des Posttransportes Bedacht genommen worden ist. Der dritte Abschnitt enthält den Einführungserlass zur obgedachten Verordnung vom 1. August 1893, ferner der vierte Abschnitt die internationalen Vereinbarungen, betreffend den Transport explosiver Gegenstände. Der fünfte Abschnitt endlich gewährt eine Uebersicht der auf den Verkehr der in Oesterreich zum Eisenbahntransporte zugelassenen einzelnen concessionirten Sprengmittel bezugnehmenden Verfügungen unter Angabe der betreffenden Erlässe. Der Preis des Heftes beträgt K 1·—.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Für die Internationale Ausstellung für moderne decorative Kunst in Turin wurde die Rücksendefrist bis 31. Jänner 1903 verlängert.

Süd-Ostpreussischer Gütertarif. (Einführung eines Seehafen-Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eisen und Stahl.) Am 1. Jänner 1903 trat im obgenannten Gütertarife ein Seehafen-Ausnahmetarif E für die Beförderung von Eisen und Stahl, wie im Specialtarife II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes genannt, von schlesischen Eisenversandtstationen nach der Seehafenstation Pillau der Ostpreussischen Südbahn widerruflich in Kraft. Der Ausnahmetarif gilt nur für solche Sendungen, die in Pillau entladen und zu Schiff oder mit Landfuhrwerk abgefahren, also nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weiter befördert werden. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Tarifnachtrag III zum Heft 3 des Theiles II A.) Am 1. Jänner 1903 trat zum Heft 3 des Theiles II A der Nachtrag III in Kraft. Der Nachtrag kann von der Drucksachen-Controle der kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. Hanseatisch-Ostdeutscher, Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer und Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischer Güterverkehr. (Geänderte Fassung der Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses im Rohstofftarife.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 ab wurde im Ausnahmetarife für Düngemittel u. s. w. (Ausgabe vom 1. Mai 1902) unter I B a und in den übrigen in der Ueberschrift genannten Tarifen im Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)“ geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger“.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Geänderte Fassung im Waarenverzeichnisse des Rohstofftarifes.) Ab 1. Jänner 1903 wurde im Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) für den obgenannten Verbandsgüterverkehr die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)“ geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger“.

Bayerisch-Sächsischer Verbandsverkehr (Heft 1 und 2). (Einbeziehung der Station Seulbitz.) Vom 1. Jänner 1903 an wurde die bayerische Station Seulbitz in den obigen Verbandsverkehr (Heft 1 und 2) einbezogen. Der Frachtberechnung werden die um 13 km erhöhten Entfernungen der Station Oberkotzau zugrunde gelegt.

Kunstausstellung in Königsberg in Preussen. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjecte.) Anlässlich der in der Zeit vom 8. März bis 19. April 1903 in Königsberg in

Preussen stattfindenden Kunstausstellung finden für die Beförderung der hiezu bestimmten Gegenstände auf jenen österreichischen Eisenbahnen, für welche der Tarif-Theil I, Abth. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX (Generalgütertarif, I. Band, 1. Abth., Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung. Diese Sendungen werden — insoweit directe Frachtsätze bestehen — im directen Verkehre abgefertigt.

Russland. (Die Ernte in Russland.) Das statistische Centralcomité schätzt, nach dem „Westnik Finansow", die Ernte der Winter- und der Frühjahrsfrucht im Jahre 1902 in den 72 Departements Russlands in Millionen Pud wie folgt: Roggen 1421, Weizen 1019, Hafer 824, Gerste 448 und andere Saaten 399. Der Stand der Wintersaaten ist unbefriedigend.

(„Osteuropäische Tarif-Rundschau".)

Schweizerisch-Italienische Gütertarife, Theil I, Abteilung B, vom 1. Mai 1899. (Französische Ausgabe des Nachtrages V.) In Ergänzung der im „Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 1 vom 1. Jänner 1903 erfolgten Bekanntmachung wird andurch mitgetheilt, dass die französische Ausgabe des obgenannten Nachtrages entweder direct oder durch Vermittlung der Stationen beim commerciellen Dienste der Direction der Jura-Simplon-Bahn gratis bezogen werden kann.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife, Theil II, Abtheilung B, vom 1. September 1900. (Taxirung von Getreide in loser Schüttung.) Für Getreide der Position 848/596 der Schweizerisch-Italienischen Waarenclassification, das in loser Schüttung in besonders hiefür eingerichteten Wagen zur Beförderung gelangt, wird die Fracht auf den italienischen Strecken vom 7. Jänner 1903 an nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens berechnet.

Getreideverkehr von Stationen der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrt nach Bayern (A.-T. Nr. I vom 1. April 1898).

(Berichtigungen.)

In der Schnitttafel b) ist

auf Seite 6 des IV. Nachtrages bei der Station Nordendorf die in der 9. Spalte enthaltene Ziffer 290 auf 190,

auf Seite 7 bei der Station Niederarnbach die in der 7. Spalte enthaltene Zahl 145 auf 195

zu berichtigen

Getreideverkehr von Stationen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrt nach Bayern mit Umschlag in Passau (A.-T. Nr. I vom 1. Mai 1898).

Berichtigungen.)

In der Schnitttafel b) ist

auf Seite 4 des III. Nachtrages bei der Station Nordendorf die in der 6. Spalte enthaltene Ziffer 290 auf 190,

auf Seite 5 bei der Station Niederarnbach die in der 5. Spalte enthaltene Zahl 145 auf 195

zu berichtigen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1896. (Circular.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Circular an ihre Organe: Es besteht Veranlassung, darauf hinzuweisen, dass laut bereits erfolgter Bekanntmachung die Station Voerde des Eisenbahn-Directionsbezirkes Elberfeld die Bezeichnung „Altenvoerde" erhalten hat und mit der in den obbezeichneten Tarif neu einbezogenen Station Voerde des Eisenbahn-Directionsbezirkes Essen (cfr. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 143 vom 16. December 1902) nicht zu verwechseln ist.

Deutschland. (Beschlüsse der Generalconferenz der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen.) In der am 10. December 1902 in Berlin abgehaltenen Conferenz sind u. A. folgende Beschlüsse über Tarifänderungen in den Theilen I der deutschen Eisenbahntarife gefasst worden:

1. Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften für Fahrzeuge durch Aufnahme von Bestimmungen über die Abfertigung von rohen, d. h. unlackirten und ungepolsterten Equipagen u. dergl.

2. Klarstellung des § 26 III der allgemeinen Tarifvorschriften für Fahrzeuge (Frachtberechnung für Feuerwehrfahrzeuge.

3. Erweiterung der allgemeinen Tarifvorschriften für gebrauchte Emballagen.

4. Ergänzung des § 37 der allgemeinen Tarifvorschriften (Frachtberechnung für Gegenstände, die mehrere Wagen erfordern).

5. Aufhebung der Position „Hüte" u. s. w. des Verzeichnisses der sperrigen Stückgüter und Aenderung der gleichen Position des Specialtarifes III.

6. Aufnahme von Aetznatronlauge, Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl in das Verzeichniss der Kesselwagengüter (für Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl ist die Tarifmassnahme inzwischen eingeführt worden).

7. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter, und zwar: Stäbe und Brettchen, wie unter Ziffer 7 der Position „Holz" des Specialtarifes III genannt, auch gehobelt, sowie Trass und Tuffstein (gemahlen).

8. Aufnahme von Rahm (Sahne) in den Specialtarif für bestimmte Eilgüter.

9. Ergänzung der Position 13c des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter durch Aufnahme von „Messingfolie".

10. Aufnahme von gekörnter Emaillemasse in den Specialtarif I.

11. Erweiterung der Position „Pflanzenleim" des Specialtarifes I durch Einfügung der Worte „auch Harzleim und Gerbleim".

12. Aufnahme von Druckausschusspapier in die Ziffer 1 der Position „Papiere" des Specialtarifes I.

13. Versetzung von Asbestcementbausteinen und Asbestcementplatten in den Specialtarif II.

14. Erweiterung der Position „Hohlglaswaaren" des Specialtarifes II.

15. Aenderung der Positionen „Holz" der Specialtarife II und III betreffs der Holzspäne und Holzabfallspäne (die Position „Cedernholzspäne" des Specialtarifes III wird hiedurch aufgehoben).

16. Anderweitige Classificirung der Abfälle von Häuten und Leder der Specialtarife II und III.

17. Aufnahme von Rohanthracen in den Specialtarif II und Versetzung von Anthracenrückständen in den Specialtarif III.

18. Versetzung von gebrauchten Dampfpflügen und Dreschmaschinen nebst Zubehör in den Specialtarif III.

19. Aufnahme von Dübeln und Dübelsteinen (Mauerdübeln), sowie von Ziegeltrockenrahmen, ungehobelt, in den Specialtarif III.

20. Anderweitige Fassung der Positionen „Oelkuchen" und „Stroh" des Specialtarifes III.

21. Festsetzung einer Gebühr für die bahnseitige Eindeckung von Wagen mit zollcontrolpflichtigen Gütern.

22. Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von Zuchtthieren, Rennpferden und Vollblutmutterpferden.

23. Einführung von allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von Weidethieren.

24. Aenderung des § 32 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahn-Thiertarifes, Theil I (Zuladungen und theilweise Ausladungen von Thieren).

Abgelehnt wurden u. A. folgende Anträge:

1. Aenderung der Zusatzbestimmung II 2 zu § 53 der Verkehrsordnung (zulässiges Mehrgewicht bei Wagenladungen).

2. Aufnahme von Gerbstoffen, wie im Specialtarif I genannt, und Sumach, sowie von neuen leeren Holzkisten, Holzkistenbrettern und Räucherspänen in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter.

3. Aufnahme von leichtverderblichem Käse in den Specialtarif für bestimmte Eilgüter.

4. Aenderung der Position „Gerbstoffe" des Specialtarifes I.

5. Aenderung der Position „Thonwaaren" des Specialtarifes II.

6. Aufnahme von Kieselfluornatrium in den Specialtarif II.

7. Versetzuug von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen in den Specialtarif III.

8. Aufnahme von Futter aus getrocknetem Blut und Mageninhalt geschlachteter Thiere (Peptonfutter) in den Specialtarif III.

9. Aufnahme des Artikels „Harzfegsel" (Harzabfall) in den Specialtarif III.

Vertagt wurde ein Antrag, betreffend Aufnahme von Kastanienholzextract in das Verzeichniss der Kesselwagengüter.

Diese Beschlüsse werden, soweit sie die Durchführung von Tarifänderungen betreffen, für sämmtliche zu den Generalconferenzen der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zugelassenen Eisenbahnen bindend, wenn nicht von einer Anzahl der betheiligten Verwaltungen widersprochen wird, die zusammen mehr als ein Fünftel der Stimmen sämmtlicher Verwaltungen führen (vergl. hiezu jedoch lfd. Nr. 6 der angenommenen Anträge, betreffend Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl). Die genehmigten

Beschlüsse werden zu einem von der geschäftsführenden Verwaltung der ständigen Tarifcommission bekannt zu gebenden Zeitpunkt von allen zu den Generalconferenzen zugelassenen Eisenbahn-Verwaltungen ausgeführt. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Aenderungen etc.) Am 1. Jänner 1903 wurde

a) im Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 die Fassung: Dünger (Mist- und Abtrittsdünger) geändert in: „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger".

b) im Ausnahmetarife 7 (für Eisenerze) unter Ziffer 2 hinter „Hammer- und Walzenschlacken" zugesetzt: „auch Hammerschlag",

c) für Zuckersendungen zur Ausfuhr, die bis einschliesslich den 31. August 1904 auf der Binnen- oder Seehafenstation eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll, die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr in den Ausnahmetarifen 14 und L vorgesehene Frist von 12 Monaten auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August 1904 auf den bezeichneten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die Frist von 12 Monaten.

d) die Station Devant-les-Ponts der Reichseisenbahn in die Classe 8 (Petroleum) des Seehafen-Ausnahmetarifes für den Verkehr mit den Emsbafenstationen vom 1. October 1901 mit einem Frachtsatz von Mk. 1·86 aufgenommen und die Fracht für Reis und Reisgries (Classe 9), sowie für Käse, feste (Classe 10) des genannten Seehafen-Ausnahmetarifes im Verkehre mit Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz und Friedrichsbafen ermässigt, diejenige für Käse im Verkehre mit Friedrichshafen vom 15. Februar 1903 ab von Mk. 3·10 auf Mk. 3·18 erhöht.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach den Sächsischen Staatseisenbahnen. (Verkehr nach Stationen Ebersbach trans. und Warnsdorf trans.) Die im Ausnahmetarife für den vorgenannten Verkehr und in den hiezu gehörigen Nachträgen I und II in Abtheilung II enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Ebersbach trans. und Warnsdorf trans., welche laut Bestimmung im Tarife erst nachträglich bei nachgewiesener Verfrachtung einer Jahresmenge von zweieinhalb Millionen Kilogramm gewährt werden, kommen auch vom 1. Jänner 1903 ab bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1903, für Sendungen nach Stationen der Böhmischen Nordbahn schon bei der Aufgabe der Transporte zur Anwendung.

Frachtermässigung aus Anlass des plötzlich eingetretenen starken Frostes. (Ausdehnung.) Die aus Anlass des plötzlich eingetretenen starken Frostes im Gebiete der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen gewährten Vergünstigungen für solche Gütertransporte, die, wegen Behinderung des Weitertransportes auf einer Wasserstrasse, der Eisenbahn zur Weiterbeförderung übergeben werden oder worden sind, finden auch auf den Bayerischen Staatseisenbahnen und den bayerischen Linien der Localbahn-Actiengesellschaft in München Anwendung. Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbureau der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Nothstandstarif für die Beförderung von Steinkohlen von Löwen nach Berlin. (Einführung.) Mit sofortiger Giltigkeit bis 31. März 1903 wird ein Tarif für solche Steinkohlensendungen zur Einführung gebracht, die aus den bei Nikoline Anfangs December 1902 vorzeitig eingefrorenen Schiffen gelöscht sind und der Eisenbahn in Löwen mittelst Schmalspurbahn oder Fuhrwerkes zugeführt werden. Der Tarif gilt nur unter der Bedingung, dass die Versender die Schiffer, welche die Sendungen auf der Oder bis Nikoline befördert haben, aus der Haftverbindlichkeit für den Schaden entlassen, der von ihnen infolge der erlittenen grossen Havarie nach den Bestimmungen des § 78 ff des Gesetzes vom 15. Juni 1895, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, zu tragen sein wurde. Für die Frachtberechnung gelten die Bestimmungen des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifes, sowie des Anhanges hiezu, des Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlentarifes. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband, 4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. (Nachtrag I.) Mit 1. Jänner 1903 wurde der Nachtrag I zum Tarif ausgegeben. Dieser Nachtrag enthält insbesondere die Aufnahme der neueröffneten württembergischen Stationen Lautlingen und Urbach bei Schorndorf, sowie Abfertigungsbestimmungen für den Güterverkehr nach und von württembergischen Privatbahnstationen. Der Nachtrag ist bei den Dienststellen zu haben.

Niederländischer Verkehr mit den Preussisch-Bayerischen und Sächsisch-Bayerischen Grenzstationen. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. Jänner 1903 trat ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Eger, Franzensbad und Hof, Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Gemündeu, Station des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. und der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Lichtenfels, Marxgrün, Meiuingen, Probstzella, Ritschenhausen und Stockheim in Oberfranken, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt und der kgl. Bayerischen Staatseisenbahneu einerseits, und Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, der Niederländischen Central- und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft andererseits in Kraft.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben die Sätze:

1. Für die Stationen: Lichtenfels, Meiningen und Probstzella des Directionsbezirkes Erfurt in den Heften 1 und 2 und für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof der Sächsischen Staatseisenbahnen im Heft 3 des Deutsch-Niederländischen Verbands-Gütertarifes vom 1. Februar 1898 und den zu diesen Tarifheften erschienenen Nachträgen;

2. für die Stationen: Eger, Franzensbad, Gemünden, Hof, Lichtenfels, Meiningen, Probstzella und Ritschenhausen der Bayerischen Staatseisenbahnen im Niederländisch-Bayerischen Verbands-Gütertarif vom 1. Juni 1883 und den hiezu erschienenen Nachträgen;

3. für die Stationen: Eger, Franzensbad, Gemünden, Lichteufels und Meiningen der Bayerischen Staatseisenbahnen im Niederländisch-Bayerischen Holzausnahmetarif vom 1. Mai 1887.

Der neue Tarif weist gegenüber den bisher giltigen Frachtsätzen neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen auf. Ueber die Erhöhungen, welche erst vom 15. Februar 1903 ab giltig sind, ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, durch welche auch Abdrücke des neuen Tarifes zum Preise von Mk. 1·20 zu beziehen sind, nähere Auskunft.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Nachtrag III.) Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen u. s. w. Südwestdeutschland—Gotthardbahn vom 10. September 1898 ist mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 der Nachtrag III erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für Karlsruhe Hafen, sowie verschiedene Aenderungen des Haupttarifes und kann von den betheiligten Verwaltungen und vom Gütertarifbureau der Gr. General-Direction der Staatseisenbahnen in Karlsruhe unentgeltlich bezogen werden.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr. (Aenderung des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifes etc.) 1. Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 wurden in dem Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif), Seite 7 des Nachtrages II zu Tarifheft 1, unter Ziffer 1 die Worte „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)" geändert in: „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger". 2. Ferner traten directe Frachtsätze zwischen Station Schrepau (Directionsbezirk Breslau) einerseits und den Stationen der Schlesischen Privatbahnen andererseits in Kraft. Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. Berlin-Stettin-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer, Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer, Schlesisch-Sächsischer, Sächsisch-Südwestdeutscher, Bayerisch-Sächsischer und Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Aenderung des Waarenverzeichnisses im Rohstofftarif.) Im Binnengüterverkehre der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie in den obgenannten Güterverkehren wurden mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 an im Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses die Worte „Dünger (Mist- und Abtrittsdünger)" geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger".

Rheinisch-Westphälisch-Berlin-Stettin-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Nachtrag VII.) Am 1. Jänner 1903 erschien zum Ausnahmetarife vom 20. August 1900 der Nachtrag VII, welcher u. A. neue oder anderweitige, zum Theil ermässigte Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen nach den Stationen Gross Lichterfelde West, Neubabelsberg, Potsdam, Seegefeld, Wannsee, Wildpark, Wüstenfelde und Wustermark enthält. Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 Pfg. zu haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
424	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Ungereinigte Bettfedern und Wolle	Budapest (Józsefváros, dunapar tétéber pályaudvár, Lipotváros, föv. közraktárak, nyugoti pályaudvár, Kelenföld and déli vasut)	Wien (St.E.G.) transit	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Stationen des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. oder Bayerisch-Oesterr.-Ungar. Verbandes bestimmt sein, bezw. nach diesen Stationen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1. Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Für Bettfedern 300, für Wolle 238 Heller	Mark 1·50		Im Rückvergütungswege	Frachtbrief-Duplicate, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende März 1904	
425	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Pferde in Wagenladungen	Györ Komárom Budapest-Józsefváros Budapest-Ferenczváros Budapest-nyugoti pályaudvar Szabadka Dehreczen Kecskemét Kis-Kun-Félegyháza Nagyvárad Temesvár Józsefváros Versecz Zombor	Wien (St.E.G.) transit	Die Sendungen müssen nach der Schweiz, Bayern oder darüber hinaus bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Verschieden	Unter Zugrundelegung eines Normalgewichtes von 4600 kg per Wagen Heller 120 158 256 256 256 392 441 355 372 467 515 582 441		Verschieden	im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
426	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	In den umstehenden Relationen		**Bei Auflieferung von 26.000 t während der Begünstigungsdauer, von welchem Quantum nach Fiume oder Triest mindestens 2400 t zu verfrachten sind.** Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit directen Eisenbahn-Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen. Unter Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat eine Caution von 20.000 Kronen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Wertbpapieren, den coursmässigen Werth derselben mit einem Abzug von 10% gerechnet, bei der Hauptcassa der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen, welches Depot bei Nichteinhaltung der Bedingungen zu Gunsten der Bahnanstalt verfällt. Die Frachtsätze für Pozsony-Ujváros transit gelten nur für Sendungen, welche von Pozsony nach Passau oder darüber hinaus gelegenen Stationen per Wasser weiterverfrachtet werden. Die Kartirungssätze finden ohne Auflieferung eines besonderen Minimalquantums Anwendung	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, resp. Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, resp. Tarif für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits	Vide umstehende Tahelle			a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	Die Refactie-Liquidirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeberin lauten und längstens bis Ende Mai 1904 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	Für die in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahn nach galizischen, sowie nach über Budapest hinaus gelegenen oberungarischen und norddeutschen Stationen zur Aufgabe gebrachten und unter Vermeidung der Budapester Umkartirung von Vinkovci direct weiter beförderten Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen rücksichtlich der Strecke Brčka—Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 42 Heller per 100 kg bewilligt. Die bewilligten Frachtsätze werden auch auf Sendungen, welche im Zimonyer Lagerhause reexpedirt werden, angewendet	

Bei Sendungen, welche von den nebenangeführten Stationen in Sziszek zur Einlagerung gelangen und von da nachweislich nach Triest weiterbefördert werden, wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller per 100 kg herabgesetzt.

Die Kartirungssätze für Triest, mit Ausnahme jener für Belgrad loco und transit, sowie für Klenak-Szávapart und Mitrovicz-Szávapart transit entsprechen den im Ungarisch-Adriatischen Verbandstarife für die bezüglichen Stationen enthaltenen tarifmässigen Frachtsätzen.

Bei Sendungen, welche von den in der Tahelle angeführten Aufgahsstationen in Budapest-fővárosi-közraktárak zur Einlagerung gelangen und von da nachweislich weiter befördert werden, wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller per 100 kg herabgesetzt. Für die Sendungen wird in Fiume, sofern dieselben in den Eisenbahnmagazinen eingelagert sind, bei Einlagerung von höchsteus 50 Wagenladungen auf einmal eine viermonatliche, für die das Quantum von 50 Waggons überschreitenden Sendungen, sowie für Sendungen in Budapest-Józsefváros eine 21tägige und in Budapest-dunapartl t. p. n. eine achttägige Lagerfreiheit mit der Beschränkung bewilligt, dass diese Begünstigung bei Einhaltung einer achttägigen Kündigungsfrist wann immer ausser Kraft gesetzt werden kann.

Es wird ferner bedungen, dass die auf die Sendungen bezüglichen Frachtbriefe in Budapest und Fiume innerhalb der tarifmässig lagerfreien Zeit ausgelöst werden. Nach Ablauf dieser lagerfreien Zeit wird für jeden angefangenen Tag und 100 kg ein Lagerzins von 0·8 Heller berechnet.

Von	Nach																	
	Budapest-dunap. t. p. u. „ -fövarosi-közraktarak „ -Józsefváros			Pozsony-Ujváros transit			Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)			Fiume			Triest			Sziszek		
	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass	Kartirungssatz	Refactiesatz	Nachlass
	a)	b)		a)	b)		a)	b)		a)	b)		a)	b)		a)	b)	
	Centimes per 100 kg																	
Belgrad loco	153	135	18	235	217	18	257	239	18	277	272	5	297	292	5	—	—	—
„ transit	148	130	18	230	212	18	252	234	18	272	267	5	292	287	5	—	—	—
	Heller per 100 kg																	
Zimony loco und transit	150	130	20	235	215	20	260	240	20	257	252	5	303	298	5	166	136	30
Mitrowitz loco	192	172	20	277	257	20	302	282	20	284	268	16	330	283	47	—	—	—
Mitrovicz-Szávapart loco	192	172	20	277	257	20	302	282	20	284	268	16	330	283	47	—	—	—
„ „ transit*)	154	134	20	239	219	20	264	244	20	284	256	28	326	271	55	164	138	26
Brčka	204	184	20	289	269	20	314	294	20	307	260	47	353	284	69	—	—	—
Brod	200	180	20	285	265	20	310	290	20	317	260	57	363	284	79	—	—	—
Andrievci	200	180	20	285	265	20	310	290	20	239	233	6	273	257	16	—	—	—
Garčin	200	180	20	285	265	20	310	290	20	246	233	13	286	257	29	—	—	—
Bosna-Brod loco und transit	200	180	20	285	265	20	310	290	20	242	233	9	280	257	23	—	—	—
Striživojna-Vrpolje	198	178	20	283	263	20	308	288	20	239	235	4	280	259	21	—	—	—
Eszék loco und transit	150	130	20	235	215	20	260	240	20	219	233	16	292	257	35	—	—	—
Vukovar	150	130	20	235	215	20	260	240	20	271	249	22	317	275	42	—	—	—
Šamac	200	180	20	285	265	20	310	290	20	265	233	32	311	257	54	—	—	—
Bršadin	172	152	20	257	237	20	282	262	20	255	246	9	301	271	30	—	—	—
Vinkovce loco und transit	172	152	20	257	237	20	282	262	20	258	233	25	304	257	47	—	—	—
Ivankovo	178	158	20	263	243	20	288	268	20	255	233	29	301	257	44	—	—	—
Mikanovci	184	164	20	269	249	20	294	274	20	252	233	19	298	257	41	—	—	—
Klenak-Szavapart**)	183	163	20	268	248	20	293	273	20	317	265	52	359	281	78	197	167	30

*) Für Sendungen ab Rača.

**) Für Sendungen ab Sabac.

Bei Sendungen nach Budapest-nyugoti p. u. oder Budapest-Lipótváros werden die Frachtsätze für Budapest-dunaparti t. p. u. um 10 Heller per 100 kg erhöht angewendet.

Die Frachtsätze ab den Stationen Bršadin, Vukovar, Brčka, Brod, Andrievci, Garčin, Bosna-Brod, Striživojna-Vrpolje, Eszék, Šamac, Vinkovci, Ivankovo und Mikanovci nach Wien (St.E.G.) haben auch für Wien (Matzleinsdorf) Giltigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
427	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	Belgrad loco und transit Gunja Andrievci Bosna-Brod Brod Bršadin Eszék Garčin Ivankovo Mikanovci Mitrovicz loco und transit Ruma Samac Štriživojna-Vrpolje Vinkovci loco und transit*) Vukovár Zimony	der Schweiz, Frankreich, ferner nach dem durch die Oesterr.-Ungar.-Bayerischen und Süddeutschen, resp. durch den Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif begrenzten Gebiete	**Bei Auflieferung von 3500 Tonnen während der Dauer der Begünstigung.** Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen aufzugeben Anfrechthaltung der für den Transport dieser Artikel im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen, Oesterr.-Ungar.-Französischen, Süddeutsch-Oesterr.-Ungar.-Bayerischen und im Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen Verbande giltigen Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat ein Rengeld von 5000 Kronen in Baarem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Werthpapieren, deren coursmässiger Werth mit einem Abzug von 10 pCt. berechnet, bei der Hauptcassa der kgl. Ungar Staatseisenbahnen zu erlegen, welches Deposit bei Nichteinhaltung der Bedingungen zu Gunsten der Bahnanstalt verfällt	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903			20 Centimes, respective 16 Markpfennige 20 Heller	Im Rückvergütungswege	Die Refactiellquldirung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeber lauten müssen und längstens bis Ende Mai 1904 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV h) vorzulegen sind	In das bedungene Minimalquantum von 3500 Tonnen werden auch jene Sendungen eingerechnet, welche über das für Fiume und Triest bedungene Quantum von 2400 Tonnen verfrachtet werden. Bei in Budapest fővarosi-közraktárak und im Lagerhause in Sisek reexpedirten Sendungen wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller per 100 kg reducirt. Für in der Station Brčka der Vinkovci-Brčkaer Localbahn zur Aufgabe gebrachte Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen dieser Begünstigung rücksichtlich der Strecke Brčka—Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 42 Hellern per 100 kg berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
428	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Pflaumen, gedörrte, und Pflaumenmus	S a b a c z	Bodenbach (St.E.G. oder B.N.B.) transit	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit nach dem Zollauslande lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife, resp. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband und Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Heller		Im Kartirungswege		Die ermässigten Frachtsätze finden unter Einhaltung der sonstigen Bedingungen auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in den in der Station Budapest-fővárosi közraktárak befindlichen Lagerhäusern eingelagert und von da unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen reexpedirt werden. Die auf Grund der ermässigten Frachtsätze verfrachteten Transporte geniessen auch — unter Einhaltung der verlautbarten Bedingungen — die in der vorliegenden Nummer des Verordnungs-Blattes sub Post-Nr. 127 publicirte Refactie
					Eger (k.k.St.B.) transit					481				
					Halbstadt (St.E.G.) transit					542				
					Liebau (S.N.D.V.B.) transit					481				
					Mittelwalde (Oe.N.W.B.) transit					481				
					Oderberg (Ks.Od. und K.F.N.B.) transit					454				
					Reichenberg (S.N.D.V.B.) transit					363				
					Seidenberg (S.N.D.V.B.) transit					481				
					Tetschen (Oe.N.W.B. und B.N.B.)					497				
					Oświęcim transit					481				
					Bregenz transit					390				
					Passau transit					563				
					Salzburg transit					465				
					Simbach transit					437				
										461				
429	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Knochenleim	Budapest dunap. t. p. u. -Angyalföld " " nyugoti p. u. -Lipotváros " " -Józsefváros	Wien St.E.G. transit oder Wien K.F.N.B. transit *)	Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen mit der Bestimmung für das westliche Zollausland (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich oder Schweiz) zur Aufgabe gelangen. Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes	124 Heller	94 Heller	30 Heller	Im Kartirungswege		

*) Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt der zugestandene Frachtsatz nur für Wien St.E.G. transit

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt nnd im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
430	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. (Ausnahmetarif Nr. 4 A); b) Weizen, Roggen, Gerste etc. (Ausnahmetarif Nr. 4 B)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen nnd Frachtbrief. Aufrechthaltung der für die Ausnahmetarife Nr. 4 A nnd Nr. 4 B giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafenverbandstarif, Theil II, Heft 3, vom 1. August 1900	Vide Tabelle		Im Kartirungswege		

a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. für den Locoverkehr

Von	Nach Bremen (Hanpthahnhof, Freibezirk) a)	Bremen (Hanpthahnhof, Freibezirk) b)	Hamburg B., Wilhelmshnrg a)	Hamburg B., Wilhelmshnrg b)	Stettin a)	Stettin b)	Swinemünde a)	Swinemünde b)	Warnemünde a)	Warnemünde b)	anderen deutschen Hafenstationen
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Pfennigen										
Apcz-Szántó	507	—	491	—	418	—	447	—	508	—	
Bánocz	560	468	544	452	—	—	—	—	—	—	
Halmi	583	—	567	—	—	—	—	—	—	—	
Kisvárda	—	—	561	—	—	—	—	—	—	—	
Nagy-Szöllős	—	—	573	—	—	—	—	—	—	—	
Pásztó	512	—	496	—	423	—	452	—	513	—	
Selyp	502	—	486	—	413	—	442	—	503	375	
Szatmár-Nemeti	578	—	562	—	489	—	518	—	579	—	

b) Weizen, Roggen, Gerste etc. für die See-Ausfuhr

	Bremen	Hamburg	Stettin	Swinemünde	Warnemünde	anderen deutschen Hafenstationen
Brake (Oldenburg)	20 Pfg.	4 „				
Bremerhaven	20 „	2 „				
Geestemünde	20 „	5 „				
Nordenham	20 „	4 „				
Altona	4 „	Hamburg				
Hamburg-Sternschanze	2 „	„				
Harburg H.	5 „	„				
Harburg U.E.	4 „	„				
Lübeck	5 „	„				
Pommerensdorf	1 „	„	Stettin			
Grabow a. O.	5 „	„	„			
Vulkan-Bredow	6 „	„	„			
Züllchow	6 „	„	„			

a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. für die See-Aus- und Einfuhr

	Bremen	Hamburg	Stettin	Swinemünde	Warnemünde	anderen deutschen Hafenstationen
Brake (Oldenburg)	24 Pfg.	4 „				
Bremerhaven	28 „	2 „				
Geestemünde	28 „	5 „				
Nordenham	32 „	4 „				
Altona	4 „	Hamburg				
Hamburg-Sternschanze	2 „	„				
Harburg H.	5 „	„				
Harburg U.E.	4 „	„				
Lübeck	5 „	„				
Pommerensdorf	1 „	„	Stettin			
Grabow a. O.	5 „	„	„			
Vulkan-Bredow	6 „	„	„			
Züllchow	6 „	„	„			

Die Frachtsätze ad b) haben nur Giltigkeit für die Ausfuhr aus Ungarn über See nach ausserdeutschen Ländern, einschliesslich der deutschen überseeischen Colonien.

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben für die Seeausfuhr die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
431	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Kleie (auch Grieskleie und Gerstenkleie)	den in nachfolgender Tabelle angeführten Stationen		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 3		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach													
	Altona transit	Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) transit	Brake (Oldbg.), Bremerhaven (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof, sowie Inlandshafen), Geestemünde (Freihafen- und Zollinlandsbahnhof, sowie Fischereihafen), Nordenham und Nordenham (Fischereihafen) sämmtlich transit	Hamburg B. transit, Wilhelmsburg transit	Hamburg-Sternschanze transit	Harburg H. transit Harburg U.E. transit	Lübeck transit	Pommerensdorf transit	Stettin transit	Swinemünde transit	Warnemünde transit	Grabow a. O. transit	Vulkan-Bredow transit	Züllchow transit
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen													
Budapest-Angyalföld „ -dunap. t. p. u. „ -föv.-közrakt. „ -Józsefváros „ -Kelenföld „ -Lipótváros „ -nyugoti p. u. Buda-Császárfürdö-Kiterö Köbánya-alsó p. u. „ -felsö p. u.	299	304	318	297	298	295	294	262	261	275	287	264	265	264

Während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin bestehenden Verbandssätze auch für Swinemünde Giltigkeit.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
432	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Malz	Lipotvár	Wien (St.E.G.) transit (für Sendungen nach dem Anslande)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach dem Zoll-Anslande zur Aufgabe gelangen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Die bezüglichen Verbandstarife	Verschieden	Verschieden	Centimes: 24	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, welche bei der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C IV b) längstens bis Ende März 1904 vorzulegen sind	
				Szekelyfalu-Bur-Szent György *)							23			
				Nagy-Szombat							23			
				Nyitra							29			
				Pozsony							12			
				Pozsony-fiók p. u.							12			
				Pöstyén							26			
				Vág-Ujhely							27			
				Holics	Wien (St.E.G.) transit Wien (K.F.N.B. transit (für Sendungen nach dem Anslande)						12			Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Anslande reexpedirt werden	Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Anslande reexpedirt werden. Die für Wien (St.E.G.) transit gewährten Nachlässe gelten, mit Ausnahme der für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz oder Frankreich bestimmten Sendungen, auch für Wien (K.F.N.B.) transit

*) Die Nachlässe für Székelyfalu-Bur-Szt. György finden auch auf Gerstensendungen Anwendung.

Fortlaufende Nummer	433	434	435
1			
Die Publication erfolgt: von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
2			
und im: der Namen	betheiligten Verwaltungen		betheiligten Verwaltungen
3			
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Zinkweiss und Zinkgrau	Drainröhren / Ziegel der Tarif-Pos. Z—1	Frachtgüter der Classe A / Frachtgüter der Classe: II / I / besonders ermässigte / ermässigte / gewöhnliche Eilgüter:
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Libschitz	Frendenthal (k.k.Bt.B.)
nach	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Oe.N.W.B.)	Libochowitz / Klappai-Slatina / Chotěschau	Komotau (B.E.B.)
5			oder umgekehrt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen / das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen / Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg / Aufgabe in beliebigen Mengen
6			
7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1. Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, Tarif-Theil II, Heft 1	Localtarif	Localtarife
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Verschieden	Bestehen keine directen Frachtsätze
9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 255 Centimes in Gold b) 190 „ „ „	40 / 40 / 40 Heller	666 / 557 / 557 / 417 / 322 Heller
10			
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		47 / 47 / 47 Heller	1267 Heller
11			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänder lautend, vorzulegen bis Ende März 1904		
13			
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen mit directen, nach serbischen, bulgarischen, rumänischen oder nach Stationen der orientalischen Eisenbahnen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden		
14			

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
436	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und rohe Hirse	Baros	Leoben S.B. transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen zum Zwecke der Vermahlung von Mühlenetablissements bezogen werden, welche in Lambach, bezw. in westlich von Lambach gelegenen Stationen der k. k. Staatsbahnlinien bis Passau, Ried, Simbach und Salzburg gelegen sind. Dieselben müssen von Bahn zu Bahn abgefertigt werden. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Aus den Original-Frachtbriefen muss ersichtlich sein, dass die betreffenden Sendungen ab Leoben auf Grund der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 5 vom 10. Jänner 1903, Pos. 336, publicirten Ermässigung abgerechnet wurden	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	171 Heller incl. ungar. Stener	130 Heller incl. ungar. Stener	41 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate bis Leoben und die Original-Frachtbriefe ab Leoben bis zur definitiven Bestimmungsstation, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
437	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Kohlen, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Köflach	Cilli	**Nachweisung eines Verfrachtungsquantums von mindestens 6000 Tonnen zu 1000 kg innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localtarife, bezw. Anhang zu den Localtarifen der Südbahn	85 Heller	82 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direction (Controle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nummer	438	439	440
1			
2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
3	Leoben-Vordernberger Eisenbahn		
4	Maner- und Dachziegel, dann Kohlen, mineralische	Mahlproducte der Pos. M—4 Stärke der Pos. S—52/a } des Tarifes, Theil I	Mahlproducte der Pos. M—4 des Tarifes, Theil I
5	Leoben S.B. — Donawitz	Mura-Király — Wien-Matzleinsdorf	Ebenfurth und Wien (Matzleinsdorf) — Nabresina
6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. 3. Die Sendungen müssen in Wien-Matzleinsdorf bezogen und abgeführt, bezw. in einem vom Empfänger gemietneten Lagerraume eingelagert werden oder aber in dieser Station auf eine fremde Anschlussbahn übergehen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür.
7	vom 20. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 15. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
8	Localtarif	Localtarif	Localtarif
9	12 Heller	Verschieden	Verschieden
10	8 Heller	136 Heller incl. ungar. Stener	200 Heller
11	4 Heller	Verschieden	Verschieden
12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13			
14			

Die Publication erfolgt von der Namen der und im — Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von nach — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen — und gilt in der Zeit — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) — Art der Durchführung — Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss — Besondere Bemerkungen

oder umgekehrt

411

Südbahn-Gesellschaft

Mehl (mit der Bestimmung nach nordafrikanischen, sowie über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen Häfen)

Wien-Matzleinsdorf und Wien vorgelegenen österr. Stationen der Südbahn, sowie von Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn

Triest S.B.

1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.
2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür.
3. Die Mehlsendungen müssen nach der in Triest eventuell erfolgten Umpackung in Fässern binnen zwei Monaten zur Verschiffung nach den in Rubrik 4 genannten Häfen gelangen.
4. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach den in Rubrik 4 genannten Häfen, bezüglich der Identität derselben, im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen.

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903

Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, bezw. Anhang zu denselben

Verschieden

100 Heller

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate und die correspondirenden Original-Frachtbriefe, welchen die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-capitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest auszustellenden Certificate über die erfolgte Verschiffung des Mehles beizuschliessen sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Oesterr. Lloyd via Suezcanal oder via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen, bezw. welche mit Schiffen der kgl. Ungarischen Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria" via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigende Certificate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Documente, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, müssen längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der administrativen Direction (Controle der Einnahmen) der Südbahn in Wien in Vorlage gebracht werden. Sofern diese Documente zur Geltendmachung irgend welcher anderen Refactie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Documente in der Regel nicht stattfindet.

1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht
3	von der und im Namen der	
4	für Artikel	
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von … nach …	
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7	in der Zeit	
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	Fortlaufende Nummer														
2	Die Publication erfolgt	von der													
3		und im Namen der													
4	Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel													
5		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	von												
			nach												
6		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen													
7		und gilt in der Zeit													
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Bezeichnung													
9		Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg													
10	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg													
11	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	per 100 kg													
12	Art der Durchführung														
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss														
14	Besondere Bemerkungen														

442

Südbahn-Gesellschaft

k. k. österr. Staatsbahnen		k. k. österr. Staatsbahnen	
und die hieraus erzeugten Mahlproducte mit der Bestimmung nach nordafrikanischen, sowie über Suez und Gibraltar hinaus gelegenen Häfen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen, Korn und rohe Hirse, ferner Mais und Gerste	
b) Krainburg	a) Cilli	Stationen der Strecken Barcs—Legrád, Csáktornya—Budapest und Gelse—Szombathely	
Triest		b) Krainburg	a) Cilli

1. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.
2. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür.
3. Die Mahlproducte müssen spätestens zwei Monate nach erfolgtem Einlangen in Triest nach den in Rubrik 4 genannten Häfen zur Verschiffung gelangen.
4. Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mahlproducte nach den in Rubrik 4 genannten Häfen, bezüglich der Identität derselben, im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen.
5. Der in Rubrik 10 zugestandene Frachtsatz gilt nur für jenes Quantum von Weizen, Buchweizen etc., bezw. von Mahlproducten, welches durch ein gleich grosses, während der Begünstigungsdauer in den correspondirenden Relationen zur Verfrachtung gelangtes Quantum von Mahlproducten, bezw. von Weizen, Buchweizen etc. gedeckt erscheint.
6. Für ab Stationen der ungarischen Anschlussbahnen der Südbahn nach Cilli und Krainburg direct abgefertigte Getreidesendungen wird, behufs Ermittlung des Rückvergütungsbetrages, in der Weise vorgegangen, dass der Unterschied zwischen den thatsächlich bezahlten Frachtgebühren für den Durchlauf der Getreidesendung ab der in Frage kommenden Anschlussstation der Südbahn bis Cilli, bezw. bis Krainburg und der correspondirenden Mahlproductensendung ab Cilli, bezw. ab Krainburg bis Triest einerseits, und dem laut dieser Verlautbarung für den wirklichen Durchlauf ab der gedachten Anschlussstation nach Triest entfallenden ermässigten Frachtsatze andererseits, rückvergütet wird

vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903

Localtarif, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband

Verschieden

a) 108 } Heller incl. ungar. Steuer
b) 138 }

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für Weizen, Buchweizen etc. die mit der Bestätigung dieser Firma versehen sein müssen, dass die betreffenden Weizensendungen in dem Etablissement derselben Firma vermahlen und nicht wieder in den Handel gebracht wurden, und gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe für die Mahlproducte, welchen die vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest auszustellenden Certificate über die erfolgte Verschiffung des Mehles beizugeben sind. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Oesterr. Lloyd via Suezcanal oder via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen, bezw. welche mit Schiffen der kgl. Ungar. Seeschiffahrt-Actiengesellschaft Adria via Gibraltar, sowie nach nordafrikanischen Häfen befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigenden Certificate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden. Diese Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und müssen längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Adm.-Direction (Controle der Einnahmen) der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden. Sofern diese Documente zur Geltendmachung irgend welcher anderen Refactie-, bezw. nicht verjährter Frachterstattungsansprüche dienen sollen, sind alle derartigen Ansprüche gleichzeitig zu erheben, da eine Rückstellung der Frachtdocumente in der Regel nicht erfolgt

Fortlaufende Nummer	443	444	445
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Eisenbahn Wien-Aspang
von der und im Namen der		k. k. österr. Staatsbahnen	Schneebergbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Wäsche, bei eilgutmässiger Beförderung	Asbestwaaren	Borke (Rinde) der Tarifposition B—35 / Lohe der Tarifposition L—11
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Triest	Vöcklabruck	Puchberg a. Sch.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Monfalcone	Triest	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Anlieferung eines Quantums von mindestens 250 Tonnen zu 1000 kg während der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und den Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg. Die bezüglichen Sendungen müssen zur See via Suezcanal oder nach den Echellen des Schwarzen Meeres zum Exporte gelangen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der einschlägigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Gemeinschaftstarif vom 27. August 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	93 Heller	621, bezw. 525 Heller	70 Heller / 70 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	62 Heller	355 Heller	54 Heller / 57 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	31 Heller	266, bezw. 170 Heller	16 Heller / 13 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Nach Massgabe der im Abschnitte J des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband vorgesehenen „Speciellen Bestimmungen" im Kartirungs-, bezw Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction der Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen	Im Rückvergütungswege gegen Beibringung der laut nebenbezogenen „Speciellen Bestimmungen" bedungenen Documente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist	
Besondere Bemerkungen			Über Feuerwerksanstalt-Sollenau

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
446	k. k. österr. Staatsbahnen		a) Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Oelsaaten b) Säcke, leere, gebrauchte	Wien-Lagerhaus und Wien-Praterquai oder umgekehrt	Nussdorf	Aufgabe als Frachtgut. a) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen, b) in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	6 Heller	4 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		Für das Umladen aus dem Schiffe in die Eisenbahnwagen oder umgekehrt wird eine Auf-, bezw. Abladegebühr nicht berechnet. Für die Besorgung der Umladung sind die bezüglichen Vereinbarungen mit den Schiffahrts-Gesellschaften massgebend
447	k. k. österr. Staatsbahnen		Bier in Fässern	Grzymałów	Lemberg-Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für Mengen a) unter 10.000 kg b) von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	Heller a) 157 b) 151	Heller a) 140 b) 134	Heller a) 17 b) 17	Im Kartirungswege		
448	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18, lit. a) und H—19, lit. a) der Güterclassification	Stationen der Strecke Stryj—Landesgrenze bei Beskid Stationen der Strecke Stryj—Landesgrenze bei Beskid unter einander für die mit der Bahn in directer Schienenverbindung stehenden Sägewerke	Stryj (für alle daselbst mit der Bahn in directer Schienenverbindung stehenden Sägewerke)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Gleichzeitig Aufgabe von mindestens je 100 Tonnen in einer der nebenbezeichneten Stationen. Beladung der Wagen innerhalb 12 Tagesstunden. Entladung der Wagen innerhalb 6 Tagesstunden	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	Verschieden	0·22 h per 100 kg und 1 km nebst einer Manipulationsgebühr von 2 h per 100 kg 4 h per 100 kg Minimalfrachtsatz beträgt 8 h per 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	150	419
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der und im	3		Böhmischen Nordbahn
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Fassdauben aus Buchenholz aus Pos. H—18 b der Güterclassiffcation des Oesterreichisch-Ungarischen Tarif-Theiles I	Eilgut, gewöhnliches
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Alt-Sandec Bolechów Hadikfalva Hatna Hliboka Kolomea Komaficza Krościenko Lawoczne Lubiehce Łupków Neu-Łupków Olszanica Potutory Skole Stryj Synowódzko wyżne Ustrzyki Złoczów	Bodenbach (B.N.B.) und Tetschen (B.N.B.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Oświęcim transit	Pontafel loco
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Anfgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen ohne Rontenvorschrift nach einer im Tarife, Theil II, Heft 2, für den Norddentschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina angeführten deutschen Station. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Anfgabe in Colli von höchstens 10 kg Einzelgewicht. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerrnf, längstens bis 31. December 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Norddentscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Augnst 1900	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Es besteht kein directer Fracbtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	800 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1904 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzuliegen sind, in deren Bereich die Versandtstation gelegen ist. Diese Nachlässe werden über sämmtliche transportberechtigten Ronten zugestanden	
Besondere Bemerkungen	14		Der nebenstehende Frachtsatz findet auch bei Beförderung von mehreren, zu einem Ballen verschnürten Eilgutcolli Anwendung, wenn der cubische Inhalt der bezüglichen Ballen den Umfang von 0·8 m³ nicht überschreitet und das Gewicht derselben höchstens 80 kg beträgt. Die Verschnürung der Ballen hat derart zu erfolgen, dass eine bahnseitige Controle bezüglich des Maximalgewichtes der einzelnen Colli (10 kg) möglich ist

	Pfennig
Alt-Sandec	10
Bolechów	10
Hadikfalva	16
Hatna	17
Hliboka	16
Kolomea	13
Komaficza	6
Krościenko	6
Lawoczne	11
Lubiehce	10
Łupków	7
Neu-Łupków	7
Olszanica	6
Potutory	11
Skole	10
Stryj	9
Synowódzko wyżne	10
Ustrzyki	6
Złoczów	10
	4

Fortlaufende Nummer	451	452	453
Die Publication erfolgt: von der Firma	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Die Publication erfolgt: und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Calcium-Carbid	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Brikets, -Kokes und -Kokesasche, Steinkohlen-Brikets, -Kokes und -Kokesasche	Rostfallzünder, Kokeszünder, dann Kokesasche
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Landeck	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg und Střebichowitz-Winařitz (und Libuschiner Schacht)	Mysiowitz transito
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	München C.B. München-Laim München O.B. München-Schwabing München S.B.	Weisswasser (i. d. Oberlausitz)	Trzebinia
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohlen- und Briketssendungen, für mindestens 10.000 kg per Wagen bei Kokes- und Kokesaschesendungen. Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 20. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr, giltig vom 1. November 1900	Locaigütertarif vom 1. Juli 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Frachtsatz	188 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Mark 1·36 1·35 1·31 1·41 1·32	73·5 Mark für 10 Tonnen	166 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			22 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1	454	455	456
Die Publication erfolgt von der	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	3	Localbahn Stramberg-Wernsdorf		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Unbearbeitete Kalksteinabfälle	Kokeszünder	Rübenschnitze und Saturationsschlamm
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Stramberg	Karwin	Zuckerrüben: Standing
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Teschen trans. (für Sendungen nach Trzynietz)	Trzebinia	Zuckerrüben: Standing
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1800 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen: Besorgung des Anfladens durch den Absender; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 800 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Anf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger
	7	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
Bezeichnung	8	Localtarife	Kohlenverkehr Kaschau-Oderberger Eisenbahn — Kaiser Ferdinands Nordbahn vom 1. Februar 1901	Localgütertarife, und zwar für das Haupthahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteht kein directer Frachtsatz	474 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Heller: 21 / 23 / 23 / 25
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	23 Heller	419 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Heller: 16 / 18 / 18 / 20
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		55 Heller per metr. Tonne (à 1000 kg)	Heller: 5 / 5 / 5 / 5
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Localbahn Stramberg-Wernsdorf, Wien, IV. Wiedener Gürtel 32. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
457	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Grieskirchen	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg über Passau oder Simbach ergibt	1. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. 2. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. 3. Benützung der nebenstehenden Routen bei Anwendung der directen Tarife oder des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen	vom 1. October 1902 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1903	Localtarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden directen Gütertarife	Verschieden	Verschieden	11 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die einreichende Partei als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate. Dieselben müssen spätestens vier Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz eingereicht werden. Bei Malzsendungen, welche von Grieskirchen nach Passau oder Simbach loco bestimmt sind, ist ausserdem der bahnamtlich beglaubigte Nachweis zu erbringen, dass die Sendungen in den vorgenannten zwei Stationen thatsächlich bezogen und vom Bahnhofe abgeführt wurden	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
8	Nr. 144 vom 18. December 1902	3303	Böhmische Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes	Kralup	Prag Oe.N.W.B.	In der Rubrik 10 hat es richtig zu heissen: 250 Heller für 1000 kg"	
9	Nr. 3 vom 6. Jänner 1903	216	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohlen, mineralische, und Coaks	Bismarckschacht etc.	a) Gmünd und Gojau b) Prag Hrab. frs. etc.	Die in der Rubrik 5, Colonne „nach" unter a) mit „Gojau" bezeichnete Station heisst richtig „Gojau"	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
2	Nr. 119 vom 18. October 1902	2038	K. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle aufgeführten Eisenbahnstationen	allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittelst Schiff weitergesendet werden	Text dieser Rubrik siehe untenstehend *)	

*) a) In das Zugeständniss werden folgende Stationen mit Giltigkeit ab 1. October 1902 einbezogen:

In Gruppe A.

1. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
Leitmeritz

3. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
Brandeisl
Unhoscht

5. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Leitmeritz

6. Priv. Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Chotzen

7. K. k. österr. Staatsbahnen
Grieskirchen
Karlstein
Petersburg i. B.
Pladen
Rudig

9. Localbahn Lundenburg-Eisgrub
Unter-Themenau

10. Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz
Zlin

17. Localbahn Rakonitz-Pladen—Petschau mit Abzweigung Protiwitz (Luditz)-Buchau
Lubenz

18. Localbahn Hinter-Třeban—Lochowitz
Liteň

In Gruppe B.

3. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Sternberg

6. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Ungar. Hradisch-Stadt

7. K. k. österr. Staatsbahnen
Sternberg

b) **Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 ist die Station „Brunn-Maria Enzersdorf" in Gruppe A unter 8 zu streichen und in Gruppe B unter „8. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft" einzustellen.**

c) **Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1903 wird die Station „Eisenberg" in die Gruppe A unter „7. K. k. österr. Staatsbahnen" einbezogen.**

d) **Der Text der Rubrik 13 sub b) wird mit Giltigkeit ab 1. October 1902 wie folgt ergänzt:**

„Bei Malzsendungen, welche per Eisenbahn in Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen einlangen, wegen Einstellung der Schiffahrt jedoch nicht per Schiff, sondern per Eisenbahn nach ausländischen Stationen weitergesendet werden, haben die unter b) vorgesehenen Bestimmungen mit der Abweichung zu gelten, dass an Stelle der die Verschiffung nach einem ausländischen Platze nachweisenden Documente die Frachtbrief-Duplicate über die Weiterbeförderung per Eisenbahn vorzulegen sind."

e) **Der Text der Rubrik 13 wird mit Giltigkeit ab 1. October 1902 weiters ergänzt:**

„Bezüglich der nach den Bestimmungen der einzelnen Gütertarife in den Lagerhäusern reexpedirten, sowie rücksichtlich der in den Umschlagsstationen umgeschlagenen Malzsendungen ist für die Vorlage der unter a), b), c) und d) bezeichneten Frachtdocumente nicht die Zeit der Beförderung von der ursprünglichen Aufgabsstation bis zur Reexpeditions-, bezw. Umschlagsstation, sondern die Zeit der Weiterbeförderung von der Reexpeditions-, bezw. Umschlagsstation bis zur Bestimmungsstation massgebend."

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 7. **Wien, 15. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 5. December 1902 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers **Dr. Heinrich Ritter von Wittek.**

Nach Eröffnung der Sitzung und Begrüssung der Anwesenden lenkt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister die Aufmerksamkeit der Versammlung auf das ungewöhnlich reichhaltige Berathungsmaterial, welches neben den vom Eisenbahnministerium zur Begutachtung gestellten Vorlagen und zwei Ausschussberichten eine besonders grosse Zahl von Anträgen aufweise, die — zum Theile mit umfangreichen, sehr dankenswerthen Begründungen versehen — aus der eigenen Initiative der Mitglieder hervorgegangen seien und einen erfreulichen Beweis für den regen Eifer bieten, den dieselben in Vertretung der ihnen anvertrauten Interessen bethätigten.

Seine Excellenz dankt den Antragstellern für ihre Mühewaltung und drückt die zuversichtliche Erwartung aus, dass der Staatseisenbahnrath alle diese Anregungen mit der durch die Wichtigkeit des Gegenstandes und durch die leider noch immer andauernden ungünstigen Ertragsverhältnisse der Eisenbahnen gebotenen Sorgfalt und Gründlichkeit prüfen werde. Sollte der Staatseisenbahnrath zu der Ansicht gelangen, dass es sich bei einzelnen der vorgelegten Anträge um Angelegenheiten handle, die ausserhalb des statutenmässigen Wirkungskreises des Staatseisenbahnrathes liegen, dann wären dieselben dem Eisenbahnministerium zur dienstlichen Behandlung abzutreten.

Schliesslich stellt Seine Excellenz sowohl im Interesse der Sache als auch im Interesse sämmtlicher Mitglieder und namentlich in jenem der Ausschussreferenten die Bitte, es möchten in Hinkunft den Anträgen gemäss der Bestimmungen des § 4 der Geschäftsordnung in der Regel, und zwar allgemeiner als bisher, schriftliche, aber möglichst kurzgefasste Begründungen beigefügt werden.

Auf die seit der letzten Session in den Personalverhältnissen des Staatseisenbahnrathes eingetretenen Veränderungen übergehend, theilte der Vorsitzende mit, dass die Herren Sectionschef Dr. Max Wladimir Freiherr von Beck und Ministerialrath Ludwig Dimitz aus dienstlichen Gründen mit Genehmigung Seiner Excellenz des Herrn Ackerbauministers auf ihre Mandate im Staatseisenbahnrathe verzichtet haben, und dass an deren Stelle, sowie an Stelle des dahingeschiedenen Herrn Sectionschefs Friedrich Zechner über Bezeichnung Seiner Excellenz des Herrn Ackerbauministers Herr Ministerialrath Carl von Webern und Herr Ministerialsecretär Dr. Ernst Seidler zu Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes ernannt worden seien und dass zum Stellvertreter des letzteren Herr Forstmeister Julius Marchet bestellt worden sei.

Ferner hätten die langjährigen verdienstvollen Vertreter der Handels- und Gewerbekammer Brünn, die Herren Julius Ritter von Gomperz und Gustav Ritter von Schoeller, sowie der Ersatzmann des ersteren, Herr August Freiherr von Phull, ihre Mandate für den Staatseisenbahnrath zurückgelegt, und seien über

Vorschlag der genannten Kammer die Herren Rudolf Rohrer, provisorischer Vorsitzender der Kammer, Landtagsabgeordneter und Vicebürgermeister von Brünn, sowie der bisherige Ersatzmann Herr Dr. Carl Freiherr von Offermann, k. k. Commercialrath und Präsident der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft, zu Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes ernannt und die Herren Ludwig Ulmann, Handelskammermitglied, und August Hněvkowsky, Handelskammermitglied und Centraldirector der Ersten Brünner Maschinenfabriks-Gesellschaft, zu Ersatzmännern der Vorgenannten bestellt worden.

Weiters sei an Stelle des infolge des Ergebnisses der Neuwahlen in die Handels- und Gewerbekammer Triest ausgeschiedenen Mitgliedes Heinrich Pollitzer über Vorschlag dieser Kammer dessen früherer Ersatzmann Herr Josef Basevi zum Mitgliede des Staatseisenbahnrathes ernannt und zu dessen Ersatzmann Herr Cäsar Edler von Combi, Handelskammermitglied in Triest, bestellt worden.

An Stelle der infolge des Ergebnisses der Neuwahlen in die Handels- und Gewerbekammer Leoben ausgeschiedenen Herren Franz Endres und dessen Ersatzmannes Franz Freiberger sei über Vorschlag der genannten Kammer Herr Sigmund Ullmann, Handelskammermitglied und Sägewerksbesitzer in Liezen, zum Mitgliede des Staatseisenbahnrathes ernannt, und zu dessen Ersatzmann Herr Hans Pengg Edler von Auheim, Handelskammermitglied, Landtagsabgeordneter und Eisengewerke in Thörl bei Aflenz, bestellt worden.

An Stelle des früheren Mitgliedes Johann Fitz, welcher in den Ruhestand getreten sei und daher auch sein Mandat im Staatseisenbahnrathe zurückgelegt habe, sei über Vorschlag des Montanvereines für Böhmen in Prag der bisherige Ersatzmann des Vorgenannten, Herr Carl Reutter, zum Mitgliede des Staatseisenbahnrathes ernannt und zu dessen Ersatzmann Herr Dr. Anton Weithofer, Centraldirector der Miröschau-Libuschin-Schwadowitzer Steinkohlen-Bergbaugesellschaft in Brünn, bestellt worden.

An Stelle des infolge des Ergebnisses der Neuwahlen in die Handels- und Gewerbekammer Czernowitz ausgeschiedenen Herrn Aron Moses Brunstein sei über Vorschlag der genannten Kammer Herr Moriz Zentner, Handelskammermitglied in Czernowitz, zum Ersatzmanne des Mitgliedes Josef Gregor bestellt worden.

Endlich hätten Mitglied Hermann Kerber und Ersatzmann Andreas Fürst Lubomirski ihre Mandate für den Staatseisenbahnrath niedergelegt.

An Stelle des Erstgenannten sei dessen Ersatzmann, Herr Eligius Scheibl, zur Theilnahme an der gegenwärtigen Session des Staatseisenbahnrathes einberufen worden. Ebenso seien an Stelle der früheren Mitglieder Carl Ritter Hillinger von Traunwald und Dr. Ludwig Ziliotto, die nach dem Ergebnisse der Kammerwahlen dem Staatseisenbahnrathe nicht mehr angehören, deren Ersatzmänner, Franz Xaver Wirth und Michelangelo Luxardo, zur Theilnahme an der gegenwärtigen Session eingeladen worden.

Weiters theilt der Vorsitzende mit, dass ihr Fernbleiben von der gegenwärtigen Session folgende Herren entschuldigt haben: die Mitglieder Robert Biedermann Ritter von Turony, Max Freiherr von Mauthner, Johann Murnik, Nikolaus Baron Mustatza und Thomas Schadelook, sowie die Ersatzmänner Alfred Escher, Michelangelo Luxardo und Ludwig Neurath. Hingegen hätten die Ersatzmänner Josef Lenarčič, Wilhelm Neuber und Dr. Stefan Smal-Stocki der im Sinne des § 5 des Statutes für den Staatseisenbahnrath erfolgten Einberufung Folge geleistet.

Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister beantwortet hierauf eine schriftlich gestellte Anfrage des Mitgliedes Otto Günther, in welchem Stadium sich die Verhandlungen mit den Privatbahnen bezüglich der Uebernahme des bei den österreichischen Staatsbahnen geltenden Normales für Industriegeleise-Verträge befinden, dahin, dass mit Rücksicht auf die vielfachen, aus Interessentenkreisen vorliegenden Wünsche nach Abänderung einzelner Bestimmungen des obigen Normales, sowie im Hinblicke auf die von den Executivstellen bei dessen Anwendung gemachten Erfahrungen sich die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Revision und Umarbeitung desselben ergeben habe. Es seien daher bei den Staatsbahn-Directionen eingehende Erhebungen eingeleitet worden, welche später auch auf die thunlichste Berücksichtigung der vom Industrie- und Landwirthschaftsrathe gefassten einschlägigen Beschlüsse ausgedehnt worden seien. Die Sichtung und Verarbeitung des umfangreichen Materiales sei soweit gediehen, dass die Fertigstellung des neuen, bei den österreichischen Staatsbahnen in Geltung zu setzenden Normales in nächster Zeit zu gewärtigen sei, und werde das k. k. Eisenbahnministerium wegen Annahme dieses Normales seitens der österreichischen Privatbahnen mit diesen ehemöglichst in Verhandlung treten.

Eine weitere schriftlich gestellte Anfrage des Mitgliedes Dr. Victor Russ, welches technische und welches finanzielle Ergebniss die bisherigen Studien und Versuche über die Einführung elektrischer Traction auf Vollbahnen, namentlich auf der Wiener Stadtbahn, soweit sie von der Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen oder der Wiener Verkehrscommission angestellt wurden, haben, beantwortet Seine Excellenz der Herr Vorsitzende dahin, dass die Ergebnisse der Studien und Versuche über die Einführung der elektrischen Traction auf der Wiener Stadtbahn in technischer Beziehung vollkommen befriedigende seien. In finanzieller Beziehung sei die Möglichkeit der Concurrenz des elektrischen Betriebes mit dem Dampfbetriebe insofern erwiesen worden, als bei den Versuchen die elektrische Traction sich etwas billiger stellte, als jene mit Dampf.

Die Versuche würden in der Absicht noch fortgesetzt, die Einrichtungen zu verbilligen und womöglich auch den Stromconsum noch herabzudrücken. Erst nach Abschluss dieser Versuche, welcher im kommenden Sommer zu gewärtigen sei, würden sich massgebende Calculationen darüber anstellen lassen, welcher Capitalsaufwand für die Einrichtung der Wiener Stadtbahn für den elektrischen Betrieb erforderlich wäre und ferner, ob der finanzielle Effect der für den vorliegenden Fall ganz unzweifelhaften erheblichen Vortheile dieser Betriebsart hinreiche, um den nothwendigen Capitalsaufwand zu rechtfertigen.

Dabei würden nicht nur die Kosten der Traction, sondern jene der ganzen Betriebsführung, einschliesslich der Kosten der Erhaltung der Bahn, welche Kosten auf der Wiener Stadtbahn beim Dampfbetriebe sehr hohe seien, in Rechnung zu ziehen und wohl auch die beim elektrischen Betriebe zu gewärtigende stärkere Frequenz in Anschlag zu bringen sein. Uebrigens müsse bemerkt werden, dass für die zur Einrichtung der elektri-

schen Traction erforderliche Capitalsbeschaffung in dem Programme und den sonstigen gesetzlichen Bestimmungen der Wiener Verkehrsanlagen keinerlei Vorsorge getroffen sei.

Die Studien über die Anwendung der erlektrischen Traction rücksichtlich anderer Vollbahnstrecken, mit welchen sich das Eisenbahnministerium schon seit Langem befasst habe, hätten bisher zu einem befriedigenden Resultate nicht geführt. Die kürzlich erfolgte Eröffnung der elektrisch betriebenen Valtelinabahn in Italien sei jedoch bereits zum Anlasse genommen worden, diese Studien neuerdings aufzunehmen und denselben womöglich auch ehestens Versuche folgen zu lassen, welche für die im Bau befindlichen neuen Alpenbahnen besondere Bedeutung erlangen würden.

Hierauf wird in die Berathung der Tagesordnung eingetreten, und gelangt zunächst Mitglied Wilhelm Boschan als Referent des Ausschusses für **allgemeine Angelegenheiten** zum Worte.

Nach seinem Antrage wird der I. Theil der „Mittheilungen" (Punkt I der Tagesordnung), nämlich

Punkt 1, betreffend Eröffnung neuer Linien,

Punkt 2, betreffend Umbau, beziehungsweise Neubau des Bahnhofes der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Tarnów und Abstellung der dortselbst im Personenverkehre herrschenden Uebelstände,

Punkt 3, betreffend finanzielle Unterstützung der projectirten Localbahn Schönbichl-Reutte in Tirol,

Punkt 4, betreffend Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes in Südtirol,

Punkt 5, betreffend Beschleunigung der Inangriffnahme der zur Legung des zweiten Geleises in der Strecke Prag—Beneschau der k. k. österreichischen Staatsbahnen erforderlichen Bauarbeiten,

Punkt 6, betreffend Ausgestaltung der nur für den Personen- und Eilgutverkehr eröffneten Personenhaltestelle Senohrab an der Strecke Prag—Beneschau der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch für den Frachtgutverkehr,

Punkt 7, betreffend Herstellung eines gedeckten Perrons und zweckmässigere Eintheilung der inneren Räumlichkeiten des Aufnahmsgebäudes in der Station Leitomischl der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,

Punkt 8, betreffend Ausgestaltung des Wirkungskreises der Betriebsleitung Czernowitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach dem Muster der bestandenen Verkehrsleitung Mährisch-Schönberg,

Punkt 9, betreffend provisorische Herstellung der Personen- und Güterexpeditionsräume der Station Czernowitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen bis zur Durchführung des projectirten Umbaues der ganzen Stationsanlagen in Czernowitz,

Punkt 10, betreffend Massnahmen zur endgiltigen Beseitigung des alljährlich auftretenden Wagenmangels in der Bukowina, insbesondere entsprechende Vermehrung des Wagenparkes,

Punkt 11, betreffend Umwandlung der Personenhaltestelle Mnichovic an der Linie Wien—Prag der k. k. österreichischen Staatsbahnen in eine Personen- und Frachtenstation,

Punkt 12, betreffend Beleuchtung der Bahnschranken bei der Strassenübersetzung am Ende der Station Všetat-Přívor durch die k. k. priv. Böhmische Nordbahn und die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn,

Punkt 13, betreffend Umwandlung der Personenhaltestelle Leskowitz an der Linie Iglau—Taus der k. k. österreichischen Staatsbahnen in eine Personen- und Frachtenstation,

Punkt 14, betreffend Eröffnung der Güterladestelle Schlan (Ladegeleise) an der Linie Prag—Dux der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch für den Personenverkehr,

Punkt 15, betreffend Eröffnung einer neuen Haltestelle beim Dorfe Mezoun an der Linie Dušnik—Beraun der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 16, betreffend Errichtung einer gedeckten Veranda in der Station Adelsberg der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,

Punkt 17, betreffend Errichtung einer normalen Personen- und Frachtenstation an der Stelle der projectirten Personenhaltestelle Triest-Rozzol an der künftigen Staatsbahnstrecke Klagenfurt — Villach — Görz — Triest.

Punkt 18, betreffend Aufstellung einer zweiten Brückenwaage in der Station Boryslaw der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und

Punkt 19, betreffend ungesäumte Verlängerung der Perrons und Errichtung von Warteschutzhütten in den Haltestellen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in der Nähe der Landeshauptstadt Prag,

ohne Bemerkung en bloc zur Kenntniss genommen.

Sodann berichtet der Referent über das Ergebniss der Ausschussverhandlungen bezüglich der Frage der Einlösung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Punkt II der Tagesordnung), indem er insbesondere hervorhebt, dass hinsichtlich des Factums der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Ausschusse keinerlei Meinungsverschiedenheit bestand und nur bezüglich des Zeitpunktes der Durchführung derselben die Anschauungen auseinander gingen.

Der vom Referenten namens des Ausschusses gestellte Antrag:

„Die k. k. Regierung wird ersucht, von dem der Staatsverwaltung im § 12 der Concessionsurkunde vom 1. Jänner 1886 (R.-G.-Bl. Nr. 7) vorbehaltenen Rechte der Einlösung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn baldmöglichst Gebrauch zu machen",

wird ohne Debatte angenommen.

Mitglied Wilhelm Boschan erstattet weiters namens des in der letzten Plenarsitzung behufs Vornahme von Vorstudien hinsichtlich der Frage der Verstaatlichung der Südbahn gewählten Specialausschusses folgenden Bericht (Punkt III der Tagesordnung):

„Der Verstaatlichung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft stünden bekanntlich mit Rücksicht auf deren äusserst verwickelte Rechtsverhältnisse grosse Schwierigkeiten entgegen. Es handle sich hiebei in erster Reihe einerseits um das staatsrechtliche, in der ursprünglichen Einheitlichkeit der Concession und dem Besitze des ungarischen Netzes begründete Verhältniss zu Ungarn, andererseits um die internationalen Beziehungen gegenüber dem Königreiche Italien. Die Complicirtheit der einschlägigen Verhältnisse, deren Erforschung und Darlegung eingehende und zeitraubende Studien zur nothwendigen Voraussetzung habe, bedinge es, dass der Specialausschuss in der seit seiner Einsetzung verstrichenen kurzen Frist bisher ausser Stande gewesen sei, die eingeleiteten Erhebungen und Studien derart zum Abschlusse zu bringen, dass dem Staatseisenbahn-

rathe ein seiner Bedeutung und der Wichtigkeit des Gegenstandes angemessenes Berathungssubstrat schon derzeit unterbreitet werden könne.

Speciell müsse aber noch auf die gegenwärtige finanzielle Situation des Unternehmens hingewiesen werden, welche, indem sie die Verfügung über das Vermögen der Gesellschaft angesichts der eingesetzten Prioritätencuratel erschwere, auf einen Theil der zu pflegenden Erhebungen geradezu hemmend einwirke. So lange nämlich die eingeleitete Sanirungsaction nicht abgeschlossen oder wenigstens so weit vorgeschritten sein werde, um den Erfolg derselben mit einiger Verlässlichkeit beurtheilen zu können, erscheine es wohl nicht möglich, die unbedingt nothwendigen Anhaltspunkte zur Beurtheilung der aufrechtbleibenden Zahlungsmodalitäten bezüglich der ob dem Unternehmen haftenden Prioritätslasten und damit der Voraussetzungen, sowie des finanziellen Effectes einer Verstaatlichung der Südbahn mit der erforderlichen Genauigkeit zu gewinnen, zumal es angesichts der gewaltigen Tragweite der in Rede stehenden Operation, namentlich auch in staatsfinanzieller Hinsicht keineswegs als genügend erachtet werden könne, diese Beurtheilung nur auf Vermuthungen über den Gang und das voraussichtliche Ergebniss der Sanirungsaction zu stützen.

Der Specialausschuss sei von der volkswirthschaftlichen Nothwendigkeit der Verstaatlichung der Südbahn überzeugt und werde daher seinerzeit nach Abschluss der Vorerhebungen und Studien dem Staatseisenbahnrathe im Gegenstande weiteren Bericht erstatten."

Der Referent schliesst mit der Bitte, diesen vorläufigen Bericht des Specialausschusses zur Kenntniss nehmen zu wollen.

Die Mitglieder Anton Rudolf Walz und Ernst Rathausky weisen auf die bei der Südbahn herrschenden, vielfach unhaltbaren Zustände, sowie auf die Unmöglichkeit hin, dass die Südbahn-Gesellschaft mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage trotz des anerkannt guten Willens und des redlichen Bemühens des derzeitigen General-Directors aus Eigenem Abhilfe schaffen könne. Beide Redner anerkennen, dass der Verstaatlichung der Südbahn grosse rechtliche und finanzielle Schwierigkeiten entgegenstehen, betonen aber in nachdrücklichster Weise im Sinne des Ausschussberichtes, dass die volkswirthschaftlichen Interessen der von der Südbahn durchzogenen Länder die Verstaatlichung oder wenigstens Betriebsübernahme dieser Bahn durch den Staat dringend nothwendig erscheinen lassen.

Nach dem Schlussworte des Referenten, in welchem er die Hauptgesichtspunkte des Ausschussberichtes nochmals zusammenfasst, auf die Bemühungen der derzeitigen Verwaltung der Südbahn hinweist, den berechtigten Anforderungen der Interessenten nach Thunlichkeit zu entsprechen, und die Aufmerksamkeit auf die steigende Tendenz der Einnahmen der Südbahn lenkt, nimmt der Staatseisenbahnrath den Ausschussbericht zur Kenntniss.

Der Referent wendet sich hierauf der Besprechung der vorliegenden Initiativanträge allgemeiner Natur zu, und wird zunächst nach seinem Vorschlage der Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski, Ignaz Russmann und Carl Skibiński (Punkt IV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Urlaubsverhältnisse der zur zweiten Staatsprüfung an den technischen Hochschulen sich meldenden Beamten der k. k. Staatseisenbahnverwaltung durch eine Verordnung zu regeln",

zur competenzmässigen Behandlung an das Eisenbahnministerium abgetreten, nachdem Personalangelegenheiten nicht in den statutenmässigen Wirkungskreis des Staatseisenbahnrathes fallen.

Der Antrag des Mitgliedes Lazar Bloch (Punkt V der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den in der Station Brody vor einigen Jahren begonnenen Umbau eines Theiles der hölzernen Zollmagazine fortzusetzen, beziehungsweise den noch verbliebenen Theil der hölzernen Zollmagazine ebenfalls durch gemauerte ersetzen zu lassen",

der Antrag des Mitgliedes Leander Camus (Punkt VI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Triest-St. Andrae—Parenzo in der Umgebung der Personenhaltestelle Zaule, welche sehr heftigen Nordostwinden ausgesetzt ist, die nöthigen Windschutzvorrichtungen ehestens errichten zu lassen",

sowie der Antrag des Mitgliedes Dr. Wilhelm Exner (Punkt VII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, eine verschärfte Beobachtung des Gebahrens der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft anzuordnen und aus den Ergebnissen dieser Massregeln eventuell ein weiteres Vorgehen abzuleiten",

werden im Sinne der Ausführungen des Referenten angenommen.

Bezüglich des letzten Antrages erklärt der Antragsteller gegenüber der unrichtigen Wiedergabe seiner bezüglichen Ausführungen in der Ausschusssitzung in einem öffentlichen Tagesblatte, dass es sich bei seinem Antrage nicht um Klagen über mangelhafte Verköstigung und Bedienung in den Wagen der Schlafwagen-Gesellschaft handelte, sondern dass derselbe — bei aller Anerkennung der Verdienste der Gesellschaft um die Verbesserung des Verkehres im Allgemeinen — die Einführung moderner Wagentypen, wie sie bei den Luxuszügen geführt werden, auch auf den bisher in dieser Beziehung vernachlässigten österreichischen Routen (wie Arlberglinie, galizische Routen und Linie Wien—Passau), sowie weiters eine entsprechende Regelung des Dienstverhältnisses des Personales der Gesellschaft nach den allgemein bei den österreichischen Eisenbahnverwaltungen diesbezüglich anerkannten und durchgeführten Grundsätzen bezwecke.

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Peter Anton Gambini (Punkt VIII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, der projectirten Fortsetzung der Localbahn Triest-Parenzo bis Canfanaro die weitgehendste Unterstützung zu Theil werden zu lassen, damit noch im laufenden Jahre mit dem Baue der Strecke Parenzo—Canfanaro begonnen werden kann",

gelangt nach den Ausführungen des Referenten mit der Abänderung zur Annahme, dass die Worte „noch im laufenden Jahre" durch „baldmöglichst" ersetzt werden.

Der zweite Antrag des Mitgliedes Dr. Peter Anton Gambini (Punkt VIII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, an Stelle der jetzigen Haltestelle Semedella auf der Strecke Triest-St. Andrae—Buje der Localbahn Triest-Parenzo eine Personen- und Frachtenstation zu errrichten",

wird im Sinne der Ausführungen des Referenten im Hinblicke auf die ablehnende Haltung des Regierungsvertreters im Ausschusse mit der Modification ange-

nommen, dass am Schlusse die Worte beigefügt werden:

„oder wenigstens vorläufig einen geschlossenen Warteraum herzustellen."

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gregor und des einberufenen Ersatzmannes Dr. Stefan Smal-Stocki (Punkt IX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst ersucht, Nowosielitza als Depotstation mit einer entsprechenden Anzahl von zwölftonnigen Getreideschüttwagen zu versehen",

gelangt in der folgenden, vom Referenten empfohlenen Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dafür zu sorgen, dass in der Station Nowosielitza kein Wagenmangel herrsche."

Der Antrag des Mitgliedes Otto Günther (Punkt X der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, für den Grenzverkehr mit Russland Waggons mit umstellbarer Spurweite anzuschaffen und baldigst in Dienst zu stellen, mit welchen es möglich ist, ohne Schwierigkeiten und ohne Umladung der Waare von dem Geleise des einen Staates auf dasjenige des anderen überzugehen",

und der Antrag des Mitgliedes Josef Holče (Punkt XI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, im Warteraume dritter Classe der Station Neuhaus der Linie Weseli-Mezimosti—Ober-Čerekwe sofort eine Restauration errichten zu lassen",

werden den Ausführungen des Referenten gemäss unverändert angenommen. Der Antrag des Mitgliedes Josef Houdek (Punkt XII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass der Bau der Personenbahnhöfe in Pilsen endlich begonnen und durchgeführt werde",

gelangt in der folgenden vom Referenten empfohlenen Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass der Bau des Personenbahnhofes in der Pragervorstadt und der Personenhaltestelle in der Reichsvorstadt in Pilsen endlich begonnen und durchgeführt werde."

Der Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XIIIa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in der Strecke Taus—Furth i. W. der ehemaligen Böhmischen Westbahn, und zwar an der Bezirksstrasse Taus-Tlumačov beim Wächterhause Nr. 142 für Taus eine Personenhaltestelle zu errichten",

wird nach ausführlicher Begründung durch den Antragsteller dem Vorschlage des Referenten gemäss angenommen.

Ebenso wird der folgende Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XIIIb der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Verwaltung der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zur Ausgestaltung der bestehenden Station Libitz auch für die Frachtenaufnahme zu verhalten",

nach warmer Befürwortung durch den Antragsteller, wobei derselbe auch auf die unzureichenden Magazinsräume in der Station Neu-Bidschow der Oesterr. Nordwestbahn hinweist und das Eisenbahnministerium bittet, Abhilfe zu schaffen, dem Vorschlage des Referenten gemäss angenommen.

Hinsichtlich des weiteren Antrages des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XIIIc der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei der bevorstehenden Reconstruction der Station Mnichovic-Strančic auf die Herstellung eines Gehsteges über den Bahnhof Bedacht zu nehmen",

und des identischen Antrages des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XIV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, einen Uebergangssteg in der Station Strančic errichten zu lassen",

theilt der Referent mit, dass diese Antrage zurückgezogen wurden, nachdem vom Regierungsvertreter im Ausschusse erklärt worden sei, dass dem Wunsche der Antragsteller entsprochen werden würde.

Ebenso wurde der letzte Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XIIId der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu verhalten, dass sie die Bedienung der Absperrvorrichtung an der stark frequentirten Strassenübersetzung nächst der Station Jenschowitz in einer der öffentlichen Sicherheit zweckentsprechenden Weise besorgen lasse",

laut Mittheilung des Referenten zurückgezogen, nachdem der Vertreter der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Ausschusse die Zusicherung gegeben habe, dass dem gerügten Uebelstande abgeholfen werden würde.

Der Antrag des einberufenen Ersatzmannes Josef Lenarčič (Punkt XV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die k. k. priv Südbahn-Gesellschaft die projectirte Ausweiche „Verd" zwischen den Stationen Franzdorf und Loitsch an der Hauptstrecke Wien—Triest bei km 460·519 bis 461·158 zu einer vollständigen Station für den Personen- und Güterverkehr ausgestalte",

findet nach den Ausführungen des Referenten die Zustimmung der Versammlung.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Dr. Stefan Licht (Punkt XVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Wiederveröffentlichung sämmtlicher gegenwärtig noch in Kraft stehenden Verordnungen, Erlässe und Kundmachungen der bestandenen General-Direction der österreichischen Staatsbahnen, der Generalinspection und des Handelsministeriums, soweit sie in dem Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt seinerzeit veröffentlicht wurden, veranlassen zu wollen",

bemerkt der Referent, dass es nach den Ausführungen des Regierungsvertreters im Ausschusse im Allgemeinen nicht Aufgabe der Centralstellen sein könne, derlei compilatorische Arbeiten zu leisten; dass dies vielmehr dem Privatfleisse überlassen werden müsse und das Eisenbahnministerium sich nur auf die Unterstützung solcher Arbeiten beschränken könne. Uebrigens existirten eine Reihe von Sammlungen der einschlägigen Normen, so insbesondere die Sammlung der Eisenbahngesetze in der Manz'schen Ausgabe, deren Neuauflage im Zuge sei. Soweit es sich aber um eine Zusammenstellung und Republicirung der noch in Geltung stehenden Tarifnormalien handle, habe der Vertreter des Eisenbahnministeriums namens Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers das Studium der Angelegenheit in einem praktisch möglichen und nützlichen, engeren Umfange zugesagt.

Nachdem Mitglied Dr. Stefan Licht Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister für die wohlwollende Absicht, die in dem Antrage behandelte Angelegenheit in dem angedeuteten Sinne studiren lassen zu wollen, gedankt hat, gelangt der Antrag in der vom Referenten hervorgehobenen, vom Eisenbahnministerium zugesagten engeren Begrenzung zur Annahme.

Der Antrag der Mitglieder Vito Morpurgo und Anton Ritter von Vukovič (Punkt XVIIa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird in Ausführung des Gesetzes vom 21. December 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, aufgefordert, ehethunlichst die Vorarbeiten für die Fortsetzung des Baues der Bahn Spalato-Aržano in der Richtung von Dugopolje nach Aržano in der Art zu vollenden, dass der Bau letzterer Bahnstrecke gleichzeitig mit dem Beginne des Baues der Eisenbahn Aržano—Bugojno in Angriff genommen werden könne, und weiters eingeladen, die Vollendung des Baues der Bahn Spalato-Sinj möglichst zu beschleunigen",

gelangt in der folgenden, vom Referenten empfohlenen Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Herstellung der Bahnstrecken Dugopolje—Aržano—Bugojno nach Möglichkeit zu beschleunigen und die baldige Vollendung des Baues der Strecke Spalato—Sinj zu veranlassen."

Ebenso wird der nächste Antrag der Mitglieder Vito Morpurgo und Anton Ritter von Vukovič (Punkt XVII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird eingeladen, ehethunlichst die Vorkehrungen zur Erbauung einer von der Station San Nicoló der Dalmatiner Staatsbahnen nach Trau abzweigenden Strecke zu treffen",

in der nachstehenden, vom Referenten empfohlenen Fassung angenommen, welche lautet:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Vorbereitungen zur Sicherstellung einer von der Station Castel vecchio der Dalmatiner Staatsbahnen nach Trau abzweigenden Strecke zu treffen."

Der weitere Antrag derselben Mitglieder (Punkt XVII c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, das Nöthige zu veranlassen, damit die Dalmatiner Staatsbahnen mit der erforderlichen Anzahl von Eisenbahnwagen und Locomotiven versehen werden, so dass der Betrieb auf denselben dem gesteigerten Verkehre entsprechen könne",

findet nach den Ausführungen des Referenten gleichfalls die Zustimmung der Versammlung.

Bezüglich des folgenden Antrages der genannten Mitglieder (Punkt XVII d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend eingeladen, das Nöthige vorzukehren, damit die Eisenbahnstation in Spalato ehethunlichst gegen die Riva verlegt werde."

theilt der Referent mit, dass derselbe seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung gefunden habe, dass die Errichtung eines neuen definitiven Aufnahmsgebäudes an der Riva in Spalato beschlossen sei.

Die weiteren Anträge der Mitglieder Vito Morpurgo und Anton Ritter von Vukovič (Punkt XVII e und f der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Station Castel Sučurac der Dalmatiner Staatsbahnen mit einer Personen-Wartehalle zu versehen",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, baldigst Vorsorge zu treffen, dass die Station Castel Sučurac der Dalmatinischen Staatsbahnen mit den erforderlichen Geleisen versehen werde, damit daselbst das Auf- und Abladen von Weintrauben und Wein vor sich gehen könne",

werden conform den Vorschlägen des Referenten angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt XVIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, entsprechenden Einfluss zu nehmen, auf dass bei den Nachtzügen und besonders zur Zeit der Reisesaison, sowohl bei den k. k. österr. Staatsbahnen als auch bei den Privatbahnen, namentlich aber auch bei der Südbahn, im Bedarfsfalle durch Beigabe von Verstärkungswagen einer Ueberfüllung der Coupés, welche die Nachtruhe ausschliesst, thunlichst vorgebeugt werde,"

gelangt den Ausführungen des Referenten gemäss in der folgenden Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin Einfluss zu nehmen, dass bei den Nachtzügen und besonders zur Zeit der Reisesaison, sowohl bei den k. k. österr. Staatsbahnen als auch bei den Privatbahnen, namentlich aber auch bei der Südbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, im Bedarfsfalle durch Beigabe von Verstärkungswagen einer Ueberfüllung der Coupés, welche die Nachtruhe ausschliesst, thunlichst vorgebeugt werde, und dass die Heizungsvorschriften bei Personenzügen den jeweiligen Lufttemperaturen entsprechend gehandhabt werden."

Endlich wird der Antrag des einberufenen Ersatzmannes Franz Xaver Wirth (Punkt XIX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, die Haltestelle Feistritz-Pulst an der Strecke St. Michael—Pontafel in eine Frachtenstation umzuwandeln",

in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage des Referenten angenommen.

Hierauf wird in die Verhandlung der **Fahrordnungsangelegenheiten** eingetreten und beantwortet Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister vorerst eine einschlägige, schriftlich gestellte Anfrage des Mitgliedes Anton von Schumacher, ob die von dem Landesverbande für Fremdenverkehr in Tirol in seiner Eingabe vom 22. Juli 1902, Z. 1438, hinsichtlich der Verbesserungen im Eisenbahnverkehre Tirols zum Ausdrucke gebrachten Wünsche Aussicht haben, von Erfolg begleitet zu sein, im Wesentlichen folgendermassen:

„Es könne nicht in Abrede gestellt werden, dass die im Verkehre Norddeutschland-Brenner-Italien derzeit bestehenden directen Zugsverbindungen, insoweit hiebei die italienische Anschlussstrecke Ala—Verona—Modena in Betracht komme, einer Verbesserung bedürftig seien. Der Umstand, dass die auf italienischem Gebiete verkehrenden Anschlusszüge fast ausnahmslos lange Aufenthalte in den Stationen Verona und Modena aufzuweisen haben, sowie dass die Anschlüsse an die Südbahnschnellzüge Nr. 5 und 6 in der Strecke Ala—Modena nur durch Personenzüge vermittelt werden, endlich die Thatsache, dass die Südbahnschnellzüge Nr. 3 und 4 in Ala keine Fortsetzung von und nach Italien finden, habe schon zu wiederholtenmalen Veranlassung gegeben, an die Verwaltung der italienischen Südbahn-Gesellschaft wegen Beseitigung dieser Uebelstände heranzutreten. Ein Erfolg sei aber leider bisher nicht erzielt worden, weil die genannte italienische Verwaltung von der Ueberzeugung ausgehe, dass die Zugsverbindungen Ala—Bologna nur durch Führung neuer Züge in der Strecke südlich von Modena verbessert werden könnten, zu welcher Massnahme sie sich jedoch mit Rücksicht auf die hieraus erwachsenden Mehrkosten nicht zu entschliessen vermöge. Das Eisenbahnministerium wie auch die Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft würden aber nichts unversucht lassen, um den berechtigten Bestrebungen wegen Verbesserung der Verbindungen nach und von Italien zu einem Erfolge zu verhelfen.

Was den Wunsch nach Einrichtung eines neuen Tagesschnellzuges zwischen München und Florenz über den Brenner und zurück anbelange, bestünden in der Relation München—Brenner—Riva—Neapel zur Zeit, und zwar im Sommer- und im Winterdienste zwei Verbindungen täglich in jeder Richtung, und sei ausserdem im Winterdienste durch die Einrichtung des zweimal in der Woche verkehrenden Neapel-Expresszuges für eine äusserst günstige und rasche Verbindung nach und

von Italien vorgesorgt. Ferner verkehre während des ganzen Jahres täglich in der Strecke Berlin—München—Brenner — Verona der Nord-Süd-Expresszug, dessen Weiterführung nach Florenz oder Rom gewiss sehr erwünscht wäre, doch führten die bisherigen wiederholten Bestrebungeu, die italienische Eisenbahnverwaltung zur Durchführung dieser Verkehrsverbesserung zu bestimmen, bis nun nicht zu dem gewünschten Erfolge.

Dem weiteren Wunsche des Landesverbandes, dass die im Sommerdienste 1902 zur Einrichtung gelangte directe Zugsverbindung zwischen Tirol und Prag mit der Abfahrt von Innsbruck um 7 Uhr Früh, und Ankunft in Innsbruck um 10 Uhr Abends als ganzjährige Verbindung erhalten bleiben möge, werde zunächst durch ungeänderte Beibehaltung dieser Schnellzüge auch für die Dauer des gegenwärtigen Winterdienstes entsprochen werden, und bestehe die Absicht, diese Verbindungen ganzjährig aufrecht zu erhalten, falls die Frequenzverhältnisse im Winterdienste 1902/1903 diese Massnahme als gerechtfertigt erscheinen lassen würden. Für den Sommerdienst 1903 seien Verbesserungen in diesen Verbindungen durch Späterlegung der Abfahrt von Innsbruck und Früherlegung der Ankunft daselbst in Aussicht genommen.

Weiters sei der Verkehr der Schnellzüge Nr. 7 und 8 in der Strecke Innsbruck—Lindau auch während der Winterfahrplanperiode 1902/1903 beibehalten worden und sei beabsichtigt, den Verkehr dieser Schnellzüge in der Strecke Salzburg — Innsbruck, welcher bisher nur in der Zeit vom 1. Juli bis 20. September stattfand, im Sommerdienste 1903 auf die Zeit vom 15. Juni bis 30. September auszudehnen. Dagegen könne dem Wunsche wegen ganzjähriger Führung dieser Züge in der letzgenannten Strecke aus budgetären Gründen, sowie im Hinblicke auf den Umstand, dass während der schwächeren Reisezeit eine entsprechende Benützung dieser Züge nicht zu erwarten sei, derzeit nicht entsprochen werden.

Was die gewünschte Einrichtung einer Schnellzugsverbindung zwischen Strassburg und Innsbruck über die Route Immendingen — Radolfszell — Friedrichshafen—Lindau anbelange, so sei die Staatsbahn-Direction Innsbruck angewiesen worden, diese Frage auf der demnächst in Brüssel stattfindenden europäischen Fahrplanconferenz zur Verhandlung zu bringen.

Bezüglich der Fragen wegen Verbesserung des Localverkehres in der Relation München—Kufstein—Wörgl—Kitzbühel sei zu bemerken, dass die gewünschte Späterlegung des Zuges Nr. 21 der Strecke Saalfelden—Wörgl in der angestrebten Weise mit Rücksicht auf die unverrückbare Lage des Schnellzuges Nr. 101 in dieser Strecke nicht durchgeführt werden könne. Durch die Einrichtung eines neuen Zuges in der Strecke Wörgel—Kufstein zum Anschlusse an den um 2 Uhr 10 Minuten Nachmittags von Kufstein nach Rosenheim verkehrenden Zug Nr. 836 der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen wäre nach Ansicht des Eisenbahnministeriums der gewünschte Erfolg einer Verbesserung der Verbindungen zwischen Kitzbühel und München nicht erreicht, da der erwähnte Zug Nr. 836 in Rosenheim an jenen in München um 5 Uhr 5 Minuten Nachmittags eintreffenden Zug anschliesse, welcher in Kufstein ohnedies einen directen Anschluss an den um 2 Uhr 26 Minuten Nachmittags von Wörgl abgehenden Zug Nr. 1 der Südbahn finde. Wegen Wiederherstellung des in den früheren Jahren zwischen den Zügen Nr. 6 der Südhahn von München und Nr. 14 der k. k. Staatsbahnen bestandenen Anschlusses in Wörgl seien Verhandlungen zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen im Zuge. Die Führung eines neuen Zuges in der Strecke Wörgl—Bischofshofen, welcher die Bestimmung hätte, in Wörgl den directen Anschluss von den aus München eintreffenden Zügen Nr. 16 und 2 der Südbahn zu vermitteln, könne dermalen aus finanziellen Rücksichten nicht in Erwägung gezogen werden.

Was die den Personenzugsverkehr auf der Brennerbahn betreffenden Wünsche anbelange, habe die Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft diesen Wünschen zum grossen Theile entsprochen, indem die Züge Nr. 70, Innsbruck ab 1 Uhr 35 Minuten Nachmittags, Brenner an 3 Uhr 25 Minuten Nachmittags, und Nr. 23, Bozen ab 6 Uhr 55 Minuten Abends, Brixen an 8 Uhr 21 Minuten Abends, während des Winterdienstes 1902/1903 geführt würden, und der Schnellzug Nr. 2 in der Station Atzwang seit 1. October d. J. einen Aufenthalt erhalten habe.

Hinsichtlich der übrigen Wünsche, nämlich Einrichtung eines Tagesschnellzuges in der Strecke Wien—Villach—Franzensfeste, Verbesserung des Personenverkehres im Pusterthale, Einrichtung von Aufenthalten bei den Nord-Süd-Expresszügen in der Station Mori und beim Schnellzuge Nr. 3 in der Station Klausen sei die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingeladen worden, diese Wünsche einer wohlwollenden Erwägung zu unterziehen und dieselben thunlichst zu berücksichtigen.

Was die Frage der Ausgestaltung des Verkehres der directen Wagen nach und von Tirol anbelange, werde, soweit die Belastung der Züge dies gestatte, auf Verbesserungen dieser Art von Seiten der betheiligten Bahnverwaltungen stets das grösste Augenmerk gerichtet, wie dies zum Beispiel die von Seiten der Verwaltung der Südbahn und Bozen-Meraner Bahn mit Wirksamkeit von Mitte November dieses Jahres erfolgte Einrichtung eines bei den Schnellzügen Nr. 6/402—4—7 und 10—3—401/5 (Wien Südbahnhof ab 9 Uhr 45 Minuten Abends, Wien Südbahnhof an 8 Uhr 30 Minuten Früh) viermal in der Woche verkehrenden Schlafwagens zwischen Wien und Meran beweise.

Was endlich die Ausstattung der Züge mit modernen Personenwagen anbelange, so könne zwar den Eisenbahn-Verwaltungen nicht zugemuthet werden, die noch vorhandenen vollkommen betriebsfähigen Personenwagen älterer Type aus dem Verkehre vollständig auszuschalten, da dies aus ökonomischen Rücksichten wohl nicht gerechtfertigt wäre; es liege aber sowohl seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung, als auch seitens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft das Bestreben vor, die insbesondere dem directen Reiseverkehre dienenden Züge ehemöglichst mit Personenwagen neuerer Type auszustatten."

Mitglied Anton von Schumacher dankt Seiner Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister für die ausführliche Beantwortung seiner Interpellation, sowie weiters namens des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Tirol für das wohlwollende Entgegenkommen gegenüber den Wünschen desselben, indem er insbesondere auf die Wichtigkeit der Herstellung günstigerer Verbindungen zwischen der Brennerlinie und den italienischen Bahnen hinweist, um die Concurrenz gegenüber der Gotthardroute aufnehmen zu können.

Hierauf gelangt Mitglied Alfred Ritter von Lindheim als Referent des Ausschusses für Fahr-

ordnungsangelegenheiten zum Worte und stellt zunächst anschliessend an einen vom Vorsitzenden in der Eröffnungsansprache hinsichtlich der Begründung der Anträge ausgedrückten Wunsch an sämmtliche Mitglieder namens des Ausschusses das Ansuchen, ihren Anträgen namentlich in Fahrordnungsangelegenheiten stets schriftliche Begründungen beizufügen, damit das Eisenbahnministerium in der Lage sei, schon vor den Sitzungen die erforderlichen Erhebungen zu pflegen.

Weiters constatirt der Referent, dass laut Mittheilung des Regierungsvertreters im Ausschusse die Zugsverspätungen bei den österreichischen Eisenbahnen im laufenden Jahre wieder eine erhebliche Abnahme gegenüber dem Vorjahre aufweisen, indem das percentuelle Verhältniss derselben zu allen in Verkehr gesetzten Zügen bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen von 1·145 pCt. auf 0·768 pCt. und bei den Privatbahnen von 2·066 pCt. auf 1·365 pCt. gesunken sei.

Der Referent bemerkt hiezu unter allseitiger beifälliger Zustimmung, dass die in diesen Ziffern sich ausdrückende, wesentlich grössere Pünktlichkeit im Zugsverkehre der österreichischen Eisenbahnen und insbesondere der k. k. österreichischen Staatsbahnen als erfreuliches Zeichen der erfolgreichen Thätigkeit des Eisenbahnministeriums auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes besonders anerkennend hervorgehoben zu werden verdiene.

Der Referent wendet sich sodann dem II. Theile der „Mittheilungen“ (Punkt XX der Tagesordnung) zu, und werden nach seinem Antrage sämmtliche hieher gehörigen Mittheilungen, nämlich

Punkt 20, betreffend Führung der Schnellzüge Nr. 107 und 108 in der Strecke Innsbruck—Lindau der k. k. österr. Staatsbahnen während des ganzen Jahres,

Punkt 21, betreffend Führung der in der Strecke Steyr — Kl.-Reifling verkehrenden Wochenmarktzüge Nr. 1140 und 1141 der k. k. österr. Staatsbahnen von und bis Hieflau,

Punkt 22, betreffend versuchsweise Herstellung besserer Verbindungen von Prag über Budweis nach dem Süden während des Winterdienstes,

Punkt 23, betreffend Früherlegung des Zuges Nr. 316 in der Strecke Stanislau—Lemberg behufs Erstellung des Anschlusses an den um 8 Uhr 30 Minuten Früh von Lemberg nach Wien abgehenden Schnellzug Nr. 6,

Punkt 24, betreffend Erstellung eines directen Zuges zwischen Salzburg und Graz während der Sommermonate,

Punkt 25, betreffend Herstellung eines directen Wagencurses bei der seit Beginn des Sommerdienstes 1902 neu geschaffenen directen Zugsverbindung Podwołoczyska—Prag—Karlsbad und vice versa,

Punkt 26, betreffend Weiterführung des in der Strecke Klagenfurt—Villach der Linie Marburg—Franzensfeste der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft verkehrenden Zuges Nr. 416 bis Lienz,

Punkt 27 a, betreffend Früherlegung des gemischten Zuges Nr. 1359 der Strecke Czortków—Kopyczynce—Husiatyn der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum directen Anschlusse an den Personenzug Nr. 1211 der Strecke Stryj bis Stanislau—Czortków,

Punkt 27 b, betreffend Späterlegung des gemischten Zuges Nr. 1358 der Strecke Husiatyn—Kopyczynce—Czortków der k. k. österreichischen Staatsbahnen oder Erstellung eines neuen Zuges in dieser Strecke zum directen Anschlusse an den um 7 Uhr 25 Minuten Abends von Czortków nach Stanislau und Stryj abgehenden Personenzug Nr. 1218,

Punkt 27 c, betreffend Früherlegung des gemischten Zuges Nr. 3452 der Strecke Kopyczynce—Tarnopol der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum besseren Anschlusse an den gemischten Zug Nr. 1227 von Stanislau und Czortków,

Punkt 28, betreffend Erstellung eines Schnellzugsanschlusses der k. k. österreichischen Staatsbahnen an den um 8 Uhr 25 Minuten von Prag nach Pilsen abgehenden Schnellzug Nr. 301 von Pilsen nach Eger, beziehungsweise nach Marienbad,

Punkt 29, betreffend Erstellung von Anschlüssen an das in der Strecke Olmütz—Jägerndorf—Ziegenhals verkehrende Schnellzugspaar nach, beziehungsweise von Breslau und Berlin, sowie Erstellung directer Verbindungen zu diesem Schnellzugspaare auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von, beziehungsweise nach Brünn via Prossnitz,

Punkt 30, betreffend Anhalten der Schnellzüge Nr. 3 und 4 der Linie Wien—Salzburg der k. k. österreichischen Staatsbahnen in der Station Schwanenstadt,

Punkt 31, betreffend Führung eines Schnellzugspaares in der Strecke Linz—Budweis der k. k. österreichischen Staatsbahnen während des Winterdienstes,

Punkt 32, betreffend Führung von drei Zugspaaren auf der im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Lambach-Haag a. H,

Punkt 33, betreffend Früherlegung des um 4 Uhr 38 Minuten Nachmittags von Leitomischl abgehenden und um 5 Uhr 54 Minuten in Chotzen ankommenden Personenzuges zur Herstellung eines Anschlusses an den um 5 Uhr 29 Minuten von Chotzen nach Wien abgehenden Schnellzug Nr. 6/n. der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,

Punkt 34, betreffend Führung des Zuges Nr. 2054 der Linie Budweis—Salnau der k. k. österreichischen Staatsbahnen von Salnau statt nur von Gojau bis Budweis,

Punkt 35, betreffend Einführung eines täglich verkehrenden Nachtzuges auf der Linie Prag—Dux der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 36, betreffend Einführung des Personenverkehres auf der Zweiglinie Detenic—Dobrovic der Linie Kopidlno—Bakov der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen,

Punkt 37, betreffend Wiedereinführung des sogenannten Erdbebenzuges auf der Linie Laibach—Tarvis der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

Punkt 38, betreffend Anhalten des Schnellzuges Nr. 1 der Linie Wien—Triest der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in der Station Loitsch,

Punkt 39, betreffend Ausgestaltung und Abänderung der Winter- und Sommerfahrordnung der Linie Leobersdorf—St. Pölten der k. k. österreichischen Staatsbahnen, beziehungsweise der Theilstrecke Leobersdorf—Kaumberg dieser Linie,

Punkt 40, betreffend Anhalten des Personenzuges Nr. 408 der Linie Marburg—Franzensfeste der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in der Haltestelle Töschling,

Punkt 41, betreffend Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge auf den Strecken Brünn—Vlarapass und Brünn—Okřiško der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,

Punkt 42, betreffend Führung der in der Strecke Brünn—Butschowitz verkehrenden Züge Nr. 2707 und

2708 der Linie Brünn—Vlarapass der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bis und von Gaya,

Punkt 43, betreffend Verbesserung der Fahrordnungen der im Staatsbetriebe stehenden Localbahnen Schönwehr-Elbogen und Elbogen-Neusattl,

Punkt 44, betreffend Wiedereinführung des Anhaltens des Schnellzuges Nr. 204/104 Prag—Gmünd—Wien der k. k. österreichischen Staatsbahnen in der Station Anřinowes,

Punkt 45, betreffend Verbesserung der Fahrordnungen der Localbahnen Přelouč—Kalk-Podol und Heřmanměstetz-Borohradek,

Punkt 46, betreffend nachträgliche Aenderungen des Sommerfahrplanes 1902, sowie

Punkt 47, betreffend nachträgliche Aenderungen des Winterfahrplanes 1902/1903,

ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Der Referent wendet sich sohin den „Grundzügen für die Sommerfahrordnung 1903 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien“ (Punkt XXI der Tagesordnung) zu.

Bei Gruppe A: „Westliche Staatsbahnen südlich der Donau“ bringt der Referent bei der Linie Wien—Salzburg—Bischofshofen—Innsbruck—Bregenz—Lindau den Dank der Vertreter der Kronländer Tirol und Vorarlberg für die wichtigen Verbesserungen zum Ausdrucke, welche im Zugsverkehre der diese Länder durchziehenden Staatsbahnlinien für den Sommer 1903 in Aussicht genommen sind.

Bei Gruppe B: „Westliche Staatsbahnen nördlich der Donau“ dankt Mitglied Johann Kaftan dem Eisenbahnministerium, dass das Anhalten der Schnellzüge Nr. 301 und 302 der Linie Prag—Pilsen—Furth i. W. in der Station Böhm.-Kubitzen-Vollmau in den Sommermonaten verfügt wurde und bittet um Ausdehnung dieser Massnahme bis Ende September. Weiters spricht Mitglied Johann Kaftan den Wunsch aus, es möge nicht nur der Früh-Personenzug Nr. 311, sondern auch der Früh-Schnellzug Nr. 301 der Linie Prag—Pilsen, der in Pilsen um 10 Uhr 35 Minuten Vormittags eintrifft, Anschluss an den um 10 Uhr 25 Minuten von Pilsen gegen Budweis abgehenden Personenzug Nr. 14 erhalten. Seitens des Eisenbahnministeriums sagt Sectionsrath Carl Pascher das Studium dieses Wunsches zu, macht aber auf die Schwierigkeiten einer auch nur geringfügigen Zugsverlegung auf einer eingeleisigen Bahn mit vielen Zugskreuzungen aufmerksam.

Gruppe C: „In Mähren und Schlesien gelegene Staatsbahnen“ wird ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Bei Gruppe D: „In Galizien und der Bukowina gelegene Staatsbahnen“ theilt der Referent mit, dass laut einer vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung, der in dem Fahrplanentwurfe von Stanislau bis Lemberg nur für die Zeit vom 1. Juni bis 30. September in Aussicht genommene Localschnellzug Nr. 306 über Wunsch der Interessenten bereits vom 1. Mai an in Verkehr gesetzt werden wird, worauf der Staatseisenbahnrath auch diese Gruppe zur Kenntniss nimmt.

Der Referent gelangt nunmehr zur Besprechung der von einzelnen Mitgliedern in Fahrplanangelegenheiten eingebrachten Anträge, und wird zunächst nach seinem Vorschlage der Antrag des Mitgliedes Alexander Adler (Punkt XXII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, durch Beschleunigung der Fahrzeit des Schnellzuges Nr. 3 Wien—Linz—Salzburg und im Einvernehmen mit der kgl. bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung wegen Späterlegung der Abfahrt des Schnellzuges Nr. 14, von Salzburg einen Anschluss nach München zu ermöglichen“,

dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen, während der zweite Antrag des Mitgliedes Alexander Adler (Punkt XXII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Personenzug Nr. 116 (derzeit Frankenmarkt—Linz) wieder, wie in den Vorjahren schon von Salzburg ausgehend, in die Sommerfahrordnung aufzunehmen, und zwar unter Beibehaltung des im Sommer 1902 in Verkehr gesetzten Schnellzuges Nr. 6“,

dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben wird.

Der Antrag des Mitgliedes Lazar Bloch (Punkt XXIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in der Sommerfahrordnung 1903 bessere Verbindungen in den Relationen Brody—Lemberg und Brody—Złoczów in der im beiliegenden Tableau angedeuteten Weise herstellen zu wollen“,

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur neuerlichen Erhebung übergeben.

Der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy (Punkt XXIV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, die Erstellung einer wesentlich kürzeren nordsüdöstlichen Tages-Schnellzugsverbindung in der Relation St. Valentin—Villach—Tarvis—Pontebba—Italien (im Wege einer Combination der einerseits von Wien um 10 Uhr Vormittags, andererseits von Prag um 7 Uhr 25 Minuten Früh abgehenden Schnellzüge) anzuordnen (Alternative A) und eventuell den von Wien in Selzthal um 8 Uhr Abends ankommenden Personenzug Nummer 317/913 als Schnellzug in Fortsetzung der um 7 Uhr 52 Minuten und 8 Uhr Abends in Selzthal einlaufenden 6 Zugsverbindungen verkehren zu lassen (Alternative B)“,

wird nach warmer Befürwortung durch den Antragsteller, der insbesondere die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse hervorgehobenen finanziellen Bedenken zu zerstreuen sucht und mit Bezug auf seinen vor zwei Jahren gestellten Antrag, betreffend Herstellung einer nordsüdösterreichischen Schnellzugsverbindung das Eisenbahnministerium neuerlich bittet, auf die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn wegen Führung eines beschleunigten Personenzuges von Tetschen nach Prag K.F.J.B. einzuwirken, um so den Anschluss zwischen dem von Hamburg und Berlin in Tetschen um 3 Uhr 41 Minuten Nachts eintreffenden Schnellzuge einerseits und der von Prag (ab 7 Uhr 25 Minuten Früh) über Budweis nach den österreichischen Alpenländern bestehenden Schnellzugsverbindung andererseits herzustellen, im Sinne der sachgemässen Ausführungen des Referenten dem Eisenbahnministerium zum eingehenden Studium mit der Bitte um Mittheilung des Ergebnisses desselben übergeben.

Der Vorsitzende dankt dem Antragsteller für die ausserordentlich mühevolle mit statistischen Daten und tabellarischen Zusammenstellungen belegte schriftliche Begründung seines Antrages.

Der Antrag des Mitgliedes Wilhelm Briess (Punkt XXV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass mit Rücksicht auf die ab 1. Mai 1903 ins Leben tretenden Schnellzüge in der Strecke Breslau—Glatz—Mittelwalde und zurück und im Interesse der Erstellung besserer Verbindungen, die Züge Nr. 11/313 und 314/12 auf der Strecke Sternberg—Hannsdorf—Wichstadtl-Lichtenau der k. k. österreichischen Staatsbahnen verlegt werden, und dass auch die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ihren Zug Nr. 1023 in der Strecke Olmütz—Sternberg eine Stunde später lege“,

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss angenommen.

Hiebei spricht der Antragsteller namens der Handels- und Gewerbekammer Olmütz der Staatseisenbahn-Verwaltung den Dank dafür aus, dass sie selbst in dieser Angelegenheit die Initiative ergriffen habe und sich mit den Interessenten in Verbindung setzte, ohne deren Vorstellungen abzuwarten. Zugleich drückt der Antragsteller die Hoffnung aus, dass auch die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn den Wünschen der Interessenten entsprechen werde.

Von den Anträgen des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt XXVI a—g der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

a) den Zug Nr. 15 der Strecke Amstetten—Salzburg derart zu beschleunigen, dass derselbe statt um 12 Uhr 7 Minuten längstens um 11 Uhr Vormittags in Salzburg ankomme,
b) den Zug Nr. 114 in der Strecke Attnang-Puchheim—Wien statt ab 20. August schon mit dem Tage der Activirung des Zuges Nr. 111 (15. Juni) einleiten zu wollen,
c) den Zug 105 der Strecke Wien—Attnang-Puchheim und den Zug Nr. 2310 Attnang-Puchheim—Aussee vom 1. Juli an täglich verkehren zu lassen,
d) den Zug Nr. 2309, ab Aussee 5 Uhr 50 Minuten Früh, zum Anschlusse an den Zug Nr. 6 in Attnang-Puchheim statt ab 20. August schon vom 1. Juli an täglich einleiten zu wollen,
e) die Züge Nr. 2626 und 2627 der Strecke Vöcklabruck—Kammer statt ab 20. August bereits vom 1. Juli täglich in Verkehr bringen zu lassen,
f) bei den Zügen Nr. 309 und 310 in Lamhach und Vöcklabruck einen Aufenthalt anordnen zu wollen,

und

g) für eine bessere Zugsverbindung Linz—Graz Sorge tragen zu wollen",

wurden laut Mittheilung des Referenten die Anträge sub a), c) und f) zurückgezogen, während von den übrigen Anträgen den Vorschlägen des Referenten gemäss jener sub b) dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben wird, jene sub d) und e) dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen werden und endlich der Antrag sub g) dem Eisenbahnministerium zur Würdigung und Erwägung übergeben wird.

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Peter Anton Gambini (Punkt XXVII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, eine Verbesserung der Fahrordnung der Strecke Triest St. Andrae—Buje der Localbahn Triest-Parenzo herbeizuführen und an Feiertagen zwischen 1 Uhr Nachmittags und 11 Uhr Nachts einen Vergnügungszug verkehren zu lassen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben.

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gregor und des einberufenen Ersatzmannes Dr. Stefan Smal-Stocki (Punkt XXVIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringendst ersucht, mit allem Nachdrucke dahin zu wirken, dass der Zug Nr. 2551 der Linie Czernowitz—Nowosielitza einen regelmässigen Anschluss an den Schnellzug Nr. 304 der Hauptlinie Lemberg—Czernowitz—Itzkany erhalte",

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Berücksichtigung empfohlen.

Der Antrag des Mitgliedes Josef Groeger (Punkt XXIX a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Abendzug Nr. 4158 der Localbahn Rakonitz-Petschau während des Winters von Petschau nicht um 7 Uhr 25 Minuten, sondern erst um 8 Uhr 55 Minuten Abends abgehen zu lassen, und dementsprechend auch den Zug Nr. 4255 der Localbahn Protiwitz-Buchau später zu legen, und diese Aenderung noch in diesem Winter durchzuführen",

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Erhebung und Berücksichtigung übergeben.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Josef Groeger (Punkt XXIX b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Zugsverkehr auf der Localbahn Schönwehr-Elhogen im Sinne der von der Handels- und Gewerbekammer Eger an die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen gerichteten Eingabe zu verbessern",

wird in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur weiteren Erwägung übergeben.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Josef Groeger (Punkt XXIX c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zu veranlassen, dass sie doch endlich einen Personenzug für den Winter- und Sommerverkehr von Komotau nach Eger als Fortsetzung des Zuges Nr. 15 der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und des Zuges Nr. 1013 der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, sowie für den Winterdienst einen Gegenzug von Eger nach Komotau als Anschlusszug an den Zug Nr. 18 der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Nr. 1068 der Dux-Bodenbacher Eisenbahn einführe",

wird conform dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium mit der Bitte übergeben, auf diese Angelegenheit bei Erstellung der nächstjährigen Winterfahrordnung zurückzukommen.

(Schluss folgt.)

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Ein Schmerzensgeldanspruch erwächst aus einem Eisenbahnunfalle nur bei Körperverletzungen.

(Entscheidung vom 9. Juli 1902, Z. 7498.)

Am 12. Februar 1901 entgleisten infolge eines Schienenbruches in der Station O. der N.-Bahn mehrere Personenwagen, welche theilweise stark beschädigt wurden. In einem dieser Wagen befand sich der Kaufmann X., der gelegentlich des Unfalles zwar keinerlei körperliche Verletzung erlitt, jedoch behauptete, sich infolge des Schreckens ein Nervenleiden zugezogen zu haben, das seine Erwerbsfähigkeit wesentlich herabgesetzt habe. X. belangte sohin die N.-Bahn auf Bezahlung eines Schmerzensgeldes von K 15.000 und weiterer Beträge für Heilungskosten und Verdienstentgang.

Bei Bekämpfung der klägerischen Ansprüche machte die N.-Bahn insbesondere den Umstand zu ihren Gunsten geltend, dass der Kläger schon seit langer Zeit vor dem Unfalle an einer Erkrankung leide, deren energische Behandlung wegen des Dazwischentretens einer anderweitigen neuen Erkrankung, gleichfalls noch vor dem Unfalle, unterbrochen worden sei, indem sie weiter behauptete, der Krankheitszustand des Klägers zur Zeit der Einbringung seiner Klage sei nicht auf den Unfall, sondern auf die vor demselben erlittenen Erkrankungen zurückzuführen.

Mit Bezug auf die Schmerzensgeldforderung führte die beklagte Bahngesellschaft noch an, dass im Gesetze nur bei physischen Schmerzen eine Berechtigung zur Forderung von Schmerzensgeld begründet sei und dass die bezügliche Forderung des Klägers daher übertrieben

und abzuweisen sei, zum Mindesten aber zu restringiren wäre.

Der Gerichtshof erster Instanz nahm auf Grund der Ergebnisse des Beweisverfahrens als erwiesen an, dass X. infolge des heftigen Schreckens über den Eisenbahnunfall zwar eine Gemüthserschütterung erlitten habe, als deren Folge eine jedoch nur sehr leichte Neurose aufgetreten sei, die jedoch sowohl bezüglich des Schmerzensgeldes als bezüglich der übrigen Klageansprüche kaum schwer ins Gewicht falle, während alle übrigen Krankheitserscheinungen bei X auf dessen anderweitige Leiden zurückzuführen seien.

Anlangend das Schmerzensgeld gab das Gericht seiner Anschauung dahin Ausdruck, dass von eigentlichen Schmerzen des Klägers, wie sie die Gesetzgebung in erster Linie im Auge habe, nicht gesprochen werden könne, es vielmehr nur sogenannte psychische Qualen seien, von denen bei ihm die Rede sein könne. Ueberdies sei kaum zu berechnen, wie viel von diesen auf den Schrecken beim Unfalle und wie viel auf sein anderweitiges Leiden zurückzuführen sei.

Das Gericht erkannte aus den vorerwähnten Erwägungen ein Schmerzensgeld von K 2000 für angemessen.

Der Gerichtshof zweiter Instanz erachtete den zugesprochenen Betrag für vollkommen angemessen, da, wenn Kläger auch äussere Verletzungen nicht erlitten habe, doch auf den qualvollen psychischen Zustand, in welchem er sich befunden habe, gebührend Rücksicht zu nehmen sei.

Dem gegenüber erkannte der Oberste Gerichtshof in Betreff des Schmerzensgeldes, dass nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 1325 a. b. G.-B. ein solches nur bei Verletzungen an dem Körper gefordert werden könne. Da der Kläger festgestelltermassen bei dem Eisenbahnunfalle aber körperlich nicht verletzt worden sei, weiters die bei ihm constatirten Leiden auf seine anderweitige Erkrankung zurückzuführen seien, und endlich die durch den Eisenbahnunfall hervorgerufenen, aus seiner anderweitigen Erkrankung resultirenden Beschwerden, weil unter den Begriff körperliche Verletzung nicht subsumirt, den Anspruch auf ein Schmerzensgeld nicht zu begründen vermögen, sei dieser Anspruch zur Gänze abzuweisen.

[E.-M.-Z. 41.742 ex 1902.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Vorproject für die Eisenconstruction des Ueberganges steges über die Geleise der Nordbahnstation Gänserndorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 7. Jänner 1903, Z. 53.304 ex 1902, das vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegte und später im Einvernehmen mit der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft umgeänderte Vorproject des für die Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf über die Station Gänserndorf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu errichtenden Uebergangssteges, als Grundlage für die Ausarbeitung des definitiven Projectes geeignet befunden. [E. M.-Z. 53.304 ex 1902.]

Localbahn Kaaden-Willomitz [Kaadener Localbahnen.] (Detailproject für die Eisenconstruction des offenen Durchlasses von 3·0 m lichter Weite in km 2·898.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 5. Jänner 1903, Z. 53.213 ex 1902, das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Project für die nach dem Typenplane der k. k. österr. Staatsbahnen Nr. 8/u (Br.) auszugestaltende Eisenconstruction des offenen Durchlasses von 3·0 m lichter Weite in km 2·898 der in Bauausführung begriffenen Localbahn Kaaden-Willomitz (Kaadener Localbahnen) zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 53.213 ex 1902.]

Grazer elektrische Kleinbahnen. (Linie Graz—Andritz: Endtheilstrecke km 2·30 bis km 3·26: Ergebniss der politischen Begehung; Ertheilung des Bauconsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 30. December 1902, Z. 53.913, den von der k. k. Statthalterei in Graz mitgetheilten Bericht vom 6. November 1902, Z. 44.926, über das Ergebniss der am 29. September 1902 durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des vom Verwaltungsrathe der Grazer Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projectes für die Endtheilstrecke km 2·30 bis km 3·26 der elektrischen Kleinbahn von Graz nach Andritz, sowie die bei dieser Amtshandlung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die begangene Theilstrecke nach Massgabe der von der Commission getroffenen Bestimmungen, genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 53.913 ex 1902.]

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Localbahn Berg Isel-Igls). (Project für die Adaptirung der in der Station Berg Isel der Localbahn Innsbruck-Hall bestehenden Locomotiv-Remise für die Unterbringung von zwei weiteren Locomotiven der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 20. December 1902, Z. 55.561, das vom Verwaltungsrathe der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn vorgelegte, mit der Einverständnisserklärung der Localbahn Innsbruck-Hall versehene Project für die Adaptirung der in der Anschlussstation Berg Isel der genannten Localbahn bestehenden Locomotivremise behufs Unterbringung von zwei weiteren Maschinen der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn, wodurch die Einstellung von im ganzen „vier“ Locomotiven der genannten Kleinbahn ermöglicht wird, vom fachlichen Standpunkte im Allgemeinen entsprechend befunden. Unter Einem wurde das vorgelegte Project an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Ueberprüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen mit der gleichzeitigen Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses dem Verwaltungsrathe die Baubewilligung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen und ein signirtes Projectspare auszufolgen.

[E.-M.-Z. 55.561 ex 1902.]

Klagenfurt-Unterloibl (Localbahn Weizelsdorf—Ober-Ferlach—Unter-Loibl) [Rosenthalbahn]. (Vorlage des generellen Projectes; Anordnung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 27. December 1902, Z 49.664, die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, rücksichtlich des vom Consortium der Bahn Klagenfurt-Unterloibl vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Station Weizelsdorf der zur Ausführung kommenden Linie Klagenfurt (Villach)-Assling der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Karawankenbahn) nach Ober-Ferlach—Unter-Loibl (Rosenthalbahn) im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, beziehungsweise der §§ 3 und 10 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten.

[E.-M.-Z. 49.664 ex 1902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. [Oesterr. Theilstrecke Oderberg—Csácza.] (Eröffnung der Station Mosty für den Eilgutverkehr.) Am 15. Jänner wird die auf der österr. Theilstrecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Oderberg-Csácza) zwischen der Station Csácza und der Haltestelle Lomnathal gelegene Station Mosty für den Eilgutverkehr eröffnet werden.

Ausland.

Deutsches Reich-Dänemark. (Bahnbauten in Verbindung mit den Ausführungsarbeiten des Dampffährenprojectes Warnemünde—Gjedser.) Wie das „V.-Bl. der H. N." mittheilt, werden in Verbindung mit den Ausführungsarbeiten des Dampfährenprojectes Warnemünde—Gjedser in Warnemünde umfangreiche Bauhauten ihrer Herstellung entgegengeführt. Die Eröffnung der Trajectschifflinie wird höchst wahrscheinlich schon am 1. October 1903 erfolgen. Für die Nachtschnellzüge der Linie Berlin—Kopenhagen ist die Einstellung von Schlafwagen vorgesehen.

Niederlande. (Neue gesetzliche Bestimmungen für den Betrieb der Eisenbahnen.) Seit 1. November 1902 sind in den Niederlanden für den Eisenbahnbetrieb neue gesetzliche Bestimmungen in Kraft getreten. Bisher unterschied man:

a) Eisenbahnen mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 40 km in der Stunde,
b) Localbahnen mit einer solchen von 20 bis 40 km, und
c) Kleinbahnen mit einer Höchstgeschwindigkeit von weniger als 20 km in der Stunde.

Während die ersteren dem Eisenbahngesetze von 1875, sowie dem allgemeinen Verkehrs- und Dienstreglement, die an zweiter Stelle genannten dem Localbahngesetze von 1889, sowie dem Localbahnreglement unterstanden, kam für die rechtlichen Verhältnisse der Kleinbahnen nur ein Gesetz von 1880 über die öffentlichen Verkehrsmittel in Frage. Nachdem sich das Netz der Kleinbahnen inzwischen erheblich verdichtet hatte — es betrug Ende 1880 124 km, Ende 1900 dagegen 1588 km — und die Fahrgeschwindigkeit der Züge gestiegen war, erschien eine Neuregelung der gesetzlichen Bestimmungen für den Verkehr auf den öffentlichen Schienenwegen, namentlich im Hinblicke auf die Kleinbahnen und eine Neueintheilung der verschiedenen Classen erforderlich. Vom 1. November ab werden daher nach einem Gesetze von 1900 unterschieden:

a) Eisenbahnen, deren Höchstgeschwindigkeit 50 km in der Stunde übersteigen muss,
b) Localbahnen mit einer Stundengeschwindigkeit von 20 bis 50 km,
c) Kleinbahnen mit einer Höchstgeschwindigkeit von weniger als 20 km in der Stunde und
d) Strassenbahnen, das sind öffentliche Schienenwege, lediglich für den Personenverkehr innerhalb einer Gemeinde.

Die Bahnen unter a) fallen — wie bisher — unter das unveränderte Eisenbahngesetz von 1875. Dagegen unterstehen die Bahnen unter b) und c) nur einzelnen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1875, und zwar die Localbahnen in grösserem Umfange als die Kleinbahnen; im Uebrigen werden ihre Dienst- und Betriebsverhältnisse durch von dem Staatsoberhaupte zu erlassende Verordnungen geregelt. Für die Strassenbahnen kommen nur polizeiliche Bestimmungen in Frage.

[„D. Str. u. Kl. B. Ztg."]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Güteraufnahme in und nach den Stationen Linz, Korneuburg, Nussdorf, Wien-Nordbahnlände, Wien-Praterquai, Wien-Donauquaibahnhof, Pozsony, Budapest und Budapest-Donauuferbahnhof wurde am 7. Jänner 1903 eröffnet.

Verschiedene Mittheilungen.

(Berufungen in das Schiedsgericht der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.) Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern und des Justizministeriums hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahnminister auf Grund der Bestimmungen des § 38 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter, beziehungsweise des § 43 des Statuts der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen für die vierjährige Functionsperiode 1903—1906 den Obersanitätsrath im Eisenbahnministerium Dr. Friedrich Gauster und den Commercialrath und technischen Director der Maschinen- und Wagenbaufabriks-Actiengesellschaft (vormals H. D. Schmid) in Wien, XI. Bezirk, Simmeringer Hauptstrasse Nr. 33, Hugo Zipperling, als Beisitzer, ferner den Hofrath Dr. Albert Ritter Speil von Ostheim, Eisenbahn-Director i. P. in Wien, IV. Bezirk, Mayerhofgasse Nr. 11, den Regierungsrath Dr. Isidor Bing, Director der Union-Baugesellschaft und Verwaltungsrath der priv. Friauler Eisenbahn in Wien, I. Bezirk, Ehendorferstrasse Nr. 6, den Regierungsrath Franz Edlen von Schwarz, Oberinspector der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen i. P. in Wien, III. Bezirk, Stammgasse Nr. 13, den kaiserlichen Rath Carl Lory, Stationsvorstand der priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, IV. Bezirk, Favoritenstrasse Nr. 42, den Hofrath Ignaz Konta, General-Directionsrath der österreichischen Staatsbahnen i. P. in Wien, IV. Bezirk, Grosse Neugasse Nr. 16, und den Ministerialrath des Eisenbahnministeriums i. P. Franz Schäffer in Wien, XIII. Bezirk, Auhofstrasse Nr. 66, als Beisitzer-Stellvertreter neuerdings in das Schiedsgericht der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen berufen.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Sectionsrath im Eisenbahnministerium Oscar Freiherrn von Pusswald von der Function des Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn enthoben und den Ministerialsecretär im Eisenbahnministerium Alfred Ressig zum landesfürstlichen Commissär bei der genannten Actiengesellschaft ernannt.

Literatur.

W. Nietmann's Eisenbahnatlas von Deutschland, Luxemburg, Schweiz und Oesterreich-Ungarn mit den angrenzenden Gebieten. XVIII. Auflage, 1902. Verlag von W. Nietmann in Leipzig (für Oesterreich-Ungarn vertreten durch Spielhagen und Schurich in Wien).

Das vorliegende Kartenwerk besteht aus 30 Specialkarten, 2 Uebersichtskarten, einem Verzeichnisse sämmtlicher Eisenbahnen und einem vollständigen Stationsverzeichnisse; in demselben sind sämmtliche Eisenbahnlinien, einschliesslich der Klein- etc. Bahnen, sowie der im Bau begriffenen und projectirten Linien, ferner sämmtliche Stationen und Haltestellen, endlich die Flüsse, Canäle, Seen, politische Grenzen u. A. angegeben.

Die Interessentenkreise werden auf das Erscheinen dieses gediegenen, für den Handgebrauch äusserst zweckmässigen Behelfes mit dem Bemerken aufmerksam gemacht, dass dieser Atlas in drei Ausgaben aufgelegt wurde, und zwar: Ausgabe A. Deutschland, Luxemburg, Oesterreich-Ungarn und Schweiz (je nach dem Einbande K 10·80 und K 13); Ausgabe BI. Deutschland und Luxemburg (K 6·— und K 7·20), und Ausgabe B II. Oesterreich-Ungarn und Schweiz (K 5·40 und K 6·50).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. November 1901.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 gelangt im obbezeichneten Eisenbahnverbande ein Nachtrag I zum Tarif-Theil II, Heft 1, zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderung des „Vorwortes".
2. Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen" zum Tarif-Theil I, Abtheilung A.
3. Aenderung und Ergänzung des Abschnittes „Verkehrsbeschränkungen und Bahnhofsverhältnisse".
4. Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger.
5. Sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 12 Heller oder 10 Pfennig für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. Jänner 1903. [43]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife, Theil I.

Mit Giltigkeit vom 16. Februar a. St./1. März n. St. 1903 tritt der Nachtrag I zu dem vom 27. September a. St./10. October n. St. 1901 giltigen Gütertarife, Theil I, in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderuugen des Vorwortes, der reglementarischen Bestimmungen und der Anlagen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Jänner 1903. [44]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Modificirung des Anhanges zum Localgütertarife.

In dem vom 1. Jänner 1903 giltigen Anhange zum Localgütertarife der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn werden die sub Post 18 für gereinigtes Petroleum, sowie für leere Petroleumfässer von Skalite nach Stationen der ungarischen Linie der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, resp. vice versa enthaltenen Frachtsätze mit 1. März 1903 ausser Kraft gesetzt.

Budapest, am 12. Jänner 1903. [45]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

(Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Hornvieh und Pferden als Frachtgut.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Hornvieh und Pferden als Frachtgut von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, Salzburg) und der Station Wien (St. Marx) der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zur Einführung, welcher bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zu dem Preise von K 0·35 für das Stück erhältlich ist.

Wien, am 9. Jänner 1903. [46]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Aenderung der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 12 für Eisen etc.

Mit Rücksicht auf die durch den Nachtrag I zum Tarife, Theil I, eingetretenen Abänderungen der Güterclassification sind im Tarife, Theil II, für den oben bezeichneten Eisenbahnverband folgende Aenderungen vorzunehmdn:

Seite 10. Die Bezeichnung „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, der Pos. E—6 des Tarifes, Theil I", ist richtigzustellen auf:

„Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 c) und d) des Tarifes, Theil I."

Seite 235. Dieselbe Aenderung ist auch unter a), b) und c) in der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 12 durchzuführen.

Wien, am 12. Jänner 1903. [47]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

(Temporärer Anhang zu den Tarifen.)

Berichtigung der Nomenclatur für Holz.

Die im temporären Anhange zu den Tarifen für den oben bezeichneten Verkehr vorgesehene Nomenclatur für Holz ist wie folgt zu berichtigen:

Auf Seite 14 unter fortlaufender Nr. 14 soll es statt „Holz der Pos. H—19, 1, 2, 3, 5 und 6 der etc." richtig heissen:

„Holz der Pos. H—19, a, b, c, e und f der etc."

Auf Seite 21 unter fortlaufender Nr. 2 soll es statt „Holz der Pos. H—19/1 des etc." richtig heissen:

„Holz der Pos. H—19/a des etc.",

ferner soll es daselbst statt „Buchenholz der Pos. H—18, P 3 und 5 des etc." richtig heissen:

„Buchenholz der Pos. H—18, c und e des etc."

Wien, am 10. Jänner 1903. [48]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. — Localbahn Spielfeld-Radkersburg. — Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben.

Berichtigung des Anhanges zu den Localgütertarifen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 sind in dem von diesem Tage giltigen Anhange zu den Localgütertarifen (Theile II) der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn und der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Liesing Kaltenleutgeben nachstehende Berichtigungen durchzuführen:

Auf Seite 64 bei Postnummer 93 a ist in der mit „von" überschriebenen Rubrik der Stationsname „Laibach S. B." und in der entsprechenden Rubrik der zugehörige Frachtsatz von 244 Heller für 100 kg und für Mengen unter 5000 kg, bezw. der Frachtsatz von 210 Heller für 100 kg und bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen einzustellen.

Auf Seite 65 bei Postnummer 94 ist bei dem Frachtsatze von 132 h für 100 kg und die Stationsverbindung Wampersdorf-Graz (S.B.) das Zeichen „●" und am Fusse der Seite die zugehörige Anmerkung zu streichen.

Weiters ist mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1903 auf Seite 40—42 bei Postnummer 58 die Stationsbezeichnung „Budapest (S.B.) und Kellenföld transit", und zwar auf Seite 40 in der 2. und 4. Rubrik, auf Seite 41 in der 4. Rubrik und auf Seite 42 in der 2. Rubrik richtigzustellen auf „Budapest (S.B.)"

Wien, am 12. Jänner 1903. [49]

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Tarif für den Verkehr zwischen Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und den österreichischen Stationen Bodenbach (k. k. österr. St.B. und St.E.G.), Moldau (k. k. österr. St.B.), Reichenberg (S.N.D.V.B.), Tetschen (Oe.N.W.B. und B.N.B.), sowie Weipert (B.E.B.) andererseits.

Zum Tarife für den Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Güterverker vom 1. Juni 1900, dessen Frachtsätze rücksichtlich des Verkehres zwischen Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und den sächsischen Stationen Bodenbach, Moldau, Reichenberg, Tetschen und Weipert andererseits mit Wirkung vom 1. Juni 1900 auf die in der Ueberschrift namhaft gemachten Stationsverbindungen des Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehres übertragen wurden, *) ist am 1. November 1902 der I. Nachtrag zur Einführung gelangt.

Dieser Nachtrag erhält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und findet ab 1. Februar 1903 auch im Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehre, entsprechend der vorstehend erörterten Tarifübertragung, Anwendung.

*) Vergl. Nr. 61 ex 1900 dieses Blattes.

Wien, am 7. Jänner 1903. [50]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.
K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1903 tritt der Tarif, Theil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Localbahnen Arnoldstein-Hermagor und Trient-Tezze einerseits und Stationen der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn andererseits in Kraft.

Dieser Tarif enthält Frachtsätze für gewöhnliche, ermässigte und besonders ermässigte Eilgüter und für die Frachtgutclassen I und II, sowie Ausnahmetarife für Emballagen, Most, Obst, Wein und Weinmaische.

Der Tarif kann vom 14. Februar ab bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der im Tarife genannten Stationen zum Preise von 40 Heller per Stück käuflich bezogen werden.

Wien, am 9. Jänner 1903. [51]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ausserkraftsetzung der für die in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Giltigkeit vom 27. December 1902 festgesetzten temporären Zuschlagsfristen.

Die wegen Behinderung des Güterzugsverkehres durch Schneeverwehungen rücksichtlich der in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Giltigkeit vom 27. December 1902 festgesetzten temporären Zuschlagsfristen von 48 Stunden zu den reglementmässigen Lieferfristen für Frachtgüter und von 24 Stunden für Eilgüter und lebende Thiere (Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 1 ex 1903, S. 10, Pos. 7) treten mit 8. Jänner 1903 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 8. Jänner 1903. [52]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der am 26. December 1902 in der Strecke Zauchtel—Fulnek wegen Schneeverwehung eingestellte Gesammtverkehr wurde am 27. December 1902 wieder aufgenommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1 ex 1903).

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

8. Jänner. Der Trajectverkehr zwischen Gombos und Erdöd wurde wieder aufgenommen.

Ausland.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Directionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II). (Einbeziehung der Haltestelle Bobelwitz.) Vom 1. Jänner 1903 ab wurde die Haltestelle Bobelwitz des Directionsbezirkes Posen in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Deutschland. (Ausnahmetarif für Schwefelkies-Abbrände zum Entzinken.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch einen an die kgl. Eisenbahn-Directionen und an die Eisenbahncommissäre zur Verständigung der betheiligten Privatbahnen gerichteten Erlasse die Ermässigung der für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkies-Abbrände) im Versandte nach Entzinkungsanstalten bestehenden Ausnahmefrachtsätze auf die sich nach den Einheiten des Ausnahmetarifes für Eisenerz u. s. w. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb vom 1. Juni 1901 ergebenden Beträge widerruflich genehmigt. Gegen die Ausdehnung dieser Frachtermässigung auf die directen Verkehre von anderen Bahnen, die die gleichen Einheitssätze annehmen, ist widerruflich ebenfalls nichts zu erinnern.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Getreide- und Mehlfrachten.) Die Müller in Württemberg streben seit Jahren die verschiedene Tarifirung von Getreide und Mehl durch Herabsetzung der Fracht auf Brotgetreide an. Vor einigen Tagen fand in Stuttgart eine Sitzung des Gesammtcollegiums der Centralstelle für die Landwirthschaft statt, in der eine diesbezügliche Eingabe des Verbandes württembergisch-hohenzollernscher Müller an das Ministerium des Innern behandelt wurde. Von dem Berichterstatter wurde durch Zahlenangaben nachgewiesen, dass die Einfuhr von Mehl nach Württemberg in den letzten Jahren sehr bedeutend zugenommen, die Einfuhr von Brotgetreide dagegen abgenommen habe. Die Meinungen, ob dem württembergischen Müllergewerbe durch die verschiedene Tarifirung von Getreide und Mehl aufgeholfen werden könnte, gingen auseinander, selbst die anwesenden Grossmüller waren nicht einig. Ein Antrag, es möge der oben bezeichneten Bitte des Verbandes von dem Collegium nicht mehr entgegengetreten werden, wurde abgelehnt, dagegen der gestellte Antrag, den bisherigen Tarif für Mehl zu belassen, angenommen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Schweizer Bahnen. (Neuausgabe des Gütertarifes Gürbethalbahn—S. C. B. etc. vom 1. September 1901.) Mit dem 15. Jänner 1903 tritt ein neuer Gütertarif Gürbethalbahn—Ostschweiz in Kraft. Durch denselben werden die entsprechenden Taxen im Gütertarife G T.B.—S.C.B. etc. vom 1. September 1901 und in dessen Nachtrag aufgehoben und ersetzt.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco

Moritz **TILLER** & Co. k. k. Hoflieferanten

Firma-Inhaber M. Tiller — J. Tofiler 659

WIEN, VII. Mariahilferstrasse 22.

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau

CARO & JELLINEK

Centrale: WIEN, I. Deutschmeisterplatz 4.

Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.

LEMBERG, Jagiellonska 22.

TRIEST, via delle poste 7.

Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.

Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.

Möbeltransporte.

Lagerhaus.

Internationale Transporte

N. KATZNER

Spedition und Commission

Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.

Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.

Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS

BUDWEIS

k. u. k. Hofspediteur

Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.

Niederlage und Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

ALFRED DEUTSCH & CO.

REICHENBERG in Böhmen.

Filiale in GABLONZ a. d. N.

Spediteure

Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.

Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).

Internationale Transporte.

GERSTMANN & LINDNER

k. u. k. Hofspediteure,

BRÜNN.

Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.

Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte

H. MENDELSOHN

(Inhaber F., B. u. M. Wachtel)

KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.

Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA

Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA

Rollfuhrunternehmung der k. k. österr. Staatsbahnen

Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832.

697

WIEN

I. Bezirk,

Stefansplatz

Nr. 11

Parterre

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
458	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Hieflau	Donawitz	Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Tonne (1000 kg) 394		Im Kartirungswege		
				Leoben S.B.	Neuberg (Hochöfen)					Heller per Tonne (1000 kg) 740				
				Leoben S.B.	Neuberg (Hochöfen) via St. Michael					460				
			Kohle, mineralische	Leoben S.B.	Eisenerz				580	286	294			
				Leoben S.B. transit	Eisenerz				550	320	230			
459	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	Brennholz aus der Pos. II 19 a der Güterclassification	Kammer	Vöcklabruck loco	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern. Die Sendungen müssen vom Bahnhofe in Vöcklabruck mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	16 Heller	12 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	460	461	462
1			
Die Publication erfolgt			
2			
von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
3			
Das Zugeständniss wird gemacht	Localbahn Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg	Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweignng Protiwitz (Lnditz)-Bnchau	Eisenbahnen Marienbad-Karlsbad nnd Karlsbad-Johanngeorgenstadt, ferner der Localbahnen Rakonitz-Pladen-Petschau mit der Abzweignng Protiwitz (Luditz)-Buchau, Rakonitz-Mlatz, Strakonitz-Winterberg-Wallern und Wodnan-Prachatitz-Wallern
für Artikel	Bretter ans Pos. H—18 ć) 2 der Güterclassification	Quarz	Kohlenlösche
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ronsperg	Tbensing	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Pilsen K.F.J.B.	Buchau	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgnt und Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltnng der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Fracbtgut und Frachtzablnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltnng der einschlägigen Tarifbestimmnngen. Das Aufnnd Abladen der Sendnngen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	Die Kohlenlösche muss vo n Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. vom Betriebe der weiters genannten Bahnen herstammen, als Fracbtgut znr Aufgabe gelangen und mnss die Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens entrichtet werden. Das Auf- nnd Abladen hat die die Kohlenlösche beziehende Partei auf eigene Kosten zn bewirken
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis anf Widerrnf, längstens bis 31. December 1903	bis anf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	47 Heller	31 Heller	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	41 Heller	25 Heller	2 h für 1000 kg und 1 km, mindestens 80 h für 1000 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	6 Heller	6 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			
1	460	461	462

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
463	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämmtlichen Gruben und Koksanstalten des Ostrauer Revieres	Salzburg	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle; für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen bei Kokssendungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Galsbergbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.F.B., k.k.St.B. und Localbahn Swolehowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	Heller per Tonne 1530	1440	90	Im Kartirungswege		
				Mähr.-Ostran				Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	1530	1440	90			
				Miröschau				Ausnahmetarif für den directen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.F.B., k.k.St.B. und Localbahn Swolehowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	960	900	60			
				Strebichowitz-Winaritz (und Libuschiner Schacht)					1252	1162	90			
				Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Nenkladno, Smečna-Sternberg					1252	1152	100			
464	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahnen Strakonitz-Winterberg-Wallern Wodňan-Prachatitz-Wallern	Holz des Ausnahmetarifes 1	Prachatitz	Wodňan-Čičenic transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	Heller 25	Heller 22	Heller 3	Im Kartirungswege		
				Chrobold					33	28	5			
				Oberhaid					39	32	7			
				Wallern					47	38	9			
				Säumerbrücke					51	41	10			
				Eleonorenhain					54	43	11			
465	k. k. österr. Staatsbahnen	Kremsthalbahn	Circa 40 Waggons Schotter der Pos. S—55 a der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Ober-Micheldorf	Wartberg a. K.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen bei der Regulirung von Strassen in den Gemeindebezirken Nussbach und Wartberg verwendet und mit an die Vorstehungen der genannten Gemeinden adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	14 Heller	Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
466	Buschtěhrader Eisenbahn		Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petrolenmbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineralbeer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petroleumpech), Asphaltkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität (Dickflüssigkeit) von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Kessel-(Cisternen-) Wagen	Kralup B.E.B.	Eger B.E.B. trs.	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. 2. Die Sendungen müssen zum Export bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes befördert werden. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localgütertarif sammt Nachträgen	Verschieden	Heller 70	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Franzensbad B.E.B. trs.					70				
					Klingenthal B.E.B. trs.					70				
					Reitzenhain B.E.B. trs.					66				
					Weipert B.E.B. trs.					70				
467	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Neuanlage eines Brauhauses, Maschinenhauses, Sudhauses, sowie einer Kühlanlage sammt elektrischer Anlage in Komotau nach der Station Komotau (B.E.B.) bestimmten Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Komotau (B.E.B.) bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.								

Fortlaufende Nummer	468	469	470	471
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Brennholz	Leer retour-gehende Milch-gefässe als Eilgut: Milch	Petroleum	Holz des Ausnahmetarifes 8 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 1
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Malaczka	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Kralup B.E.B. und St.E.G.	Göpfritz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien E.W.A. Rutschengeleise	Bélaház	Halle a. S. Braunschweig (Ostbahnhof) Braunschweig (Hauptbahnhof)	Hohenmölsen Bisfeld Eisenach Deuben b. Zeitz Apolda
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 8 giltigen allgemeinen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Februar 1903	vom 1. Februar 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1903	vom 20. Jänner 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Local- und Verbandstarif	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Westdeutsch-Oesterr-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Theil I, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	148 Heller 201 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	54 Heller	138 Heller 162 Heller	168 261 262 Pfennig	143 116 173 111 154 Pfennig
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		10 Heller 39 Heller		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
472	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Hols der Classe C oder des Specialtarifes 2	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B. transit	Die Sendungen sind mit nach dem westlichen Zollanslande (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Schweiz) oder nach den Elbeumschlagsplätzen lautenden directen Frachtbriefen in den unten angeführten Aufgabsstationen ohne Rontenvorschrift zur Aufgabe zu bringen. Die Fracht ist für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief zu entrichten	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Siehe untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Nach Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) transit Heller für 100 kg
Alkenyér	142
Alsó-Rákos	172
Alvincz	145
Anina	153
Apahida	137
Apácza	176
Aranyos-Gyéres	144
Agostonfalva	173
Bajesd	145
Balazsfalva	150
Banicza	149
Báziás	143
Bene	166
Berlebás	149
Bilin	152
Borkut	153
Botfaln	180
Brassó loco	182
„ transit*)	173
Bnstyaháza	136
Bükszád-Bálványos	186
Csik-Szt. Király	190
„ -Szt. Simon	189
„ -Szereda	191
Dános	158
Derestye-Hétfaln	183
Déva	135
Domasnia-Kornya	143

Von	Nach Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) transit Heller für 100 kg
Erked	165
Erzsébetváros	157
Fehértemplom	136
Felvincz	148
Földvár	178
Gyimes	199
„ -Felsö-Lok	197
„ -Középlok	198
Gyulafehérvár	147
Héjasfalva	162
Homoród-Köhalom	169
Hosszuaszó	150
Hosszumezö	140
Jablanicza	146
Jaszenova	134
Jám	136
Kacza	168
Kalán-Zeykfalva	139
Karácsonfalva	150
Karánsebes	135
Kavárán-Szaknl	133
Kerelö-Szt. Pál	151
Kevele	155
Kis-Kapns	152
Kolozs-Kara	138
Kolozsvár	135
Körpa	135

Von	Nach Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) transit Heller für 100 kg
Körösmezö	156
Krassova	152
Krivádla	147
Küküllöszög	150
Ladámos	156
Lissava	144
Mádéfalva	193
Maros-Csapó	151
Maros-Lndas	150
Maros-Vásárhely	151
Málnásfürdö	184
Máramaros-Sziget	142
Medgyes	154
Mehadia	147
Mikeszásza	150
Nagy-Enyed	151
„ -Selyk	154
„ -Szehen	159
Nyáradtö	151
Oravicza	141
Orsova	151
Örményes	140
Petrozsény	151
Piski	137
Pnj	145

Von	Nach Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) transit Heller für 100 kg
Rahó	151
Rakasdia	139
Enss	140
Segesvár	160
Szarvászó	141
Szászváros	140
Sepsi-Bodok	183
Székely-Kocsárd	147
Szépviz-Szt. Mihály	193
Taraczköz	139
Temes-Szlatina	139
Teregova	141
Técsö	138
Toplecz	149
Torda	145
Tömös	185
Tövis	150
Trebnsa-Fejérpatak	148
Tusnád	188
Tusnádfürdö	187
Vajda-Hnnyad	140
Váralja-Hátszeg	142
Virágosvölgy	141
Visóvölgy	147
Vizakna	158
Vócsi	134
Volócz	139
Zimir	157

*) Im Verkehre mit den Stationen der Brassó-Háromszéker Eisenbahn.

Besondere Bemerkungen.

Die ermässigten Frachtsätze für Kolozsvár, Déva, Kavarán-Szaknl, Jaszenova, Bustyaháza und Vócsi werden auch anf die in der Richtnng des Transportweges vorgelegenen Stationen ansgedehnt, soweit nicht die normalen Frachtsätze niedriger sind. Die Frachtsätze für Jaszenova werden für die Stationen der Linie Vojtek—Német-Bogsán nnd die Frachtsätze für Bustyaháza für die Stationen der Linien Nagy-Szöllös—Som, Csap—Ungvár, Csap—Nyiregyháza, Nyiregyháza—Szerencs, S. A. Ujhely—Mezö-Laborcz und Legenye—Mihaly—Also-Mislye angewendet. Für Holzstämme-Sendungen, welche nach einer in den Rahmen der gegenwärtigen Begünstigung gehörigen Holzsäge behufs Anfarbeitnng zur Versendung gelangen, werden rücksichtlich der bis zur Holzsäge-Station relchenden Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Frachtsätze anf Grund des Einheitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg nnd 1 km, znzüglich einer Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg im Rückvergütungswege in dem Falle berechnet, wenn die reclamirende Holzsäge anf Grnnd der anf dieselbe als Anfgeberin lantenden Frachtbrief-Duplicate nachweist, dass von derselben während der Giltigkeitsdaner der Begünstignng mindestens ebensoviel Schnittholz nach dem westlichen Zollanslande oder nach den Elbeumschlagsplätzen befördert wnrde. Diese Frachtbrief-Duplicate, sowie die auf die betreffende Holzsäge als Empfängerin lantenden Original-Fracbtbriefe über die bezogenen Holzstämme sind im Verlaufe von 3 Monaten nach Versendnng des gleichen Schnittbolzqnantums der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Ahth. C IV h) vorzulegen. Im Verkehre mit Bayern, Sñddentschland, Lnxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt die Frachtbegünstignng nur für Wien St.E.G. translt, somit nicht auch für Wien K.F.N.B. In den Frachtsätzen für Anina, Krassova nnd Báziás ist die in dem Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen festgesetzte Znschlagsgebübr bereits entbalten. Unter Anfrechthaltnng der auf dio Manipulation von in den Lagerhänsern Oesterreichs und Ungarns eingelagerten nnd von denselben reexpedirten Gütern bezüglichen Bestimmungen finden die ansgewiesenen ermässigten Frachtsätze im Rückvergütungswege auch anf von den ersichtlich gemachten Anfgabsstationen bis Wien via Budapest-Köbánya geleitete Sendnngen Anwendung, welche in der Station Budapest-Fövarosl közraktárak eingelagert nnd von da innerhalb 12 Monaten nachweisbar mit directen Frachtbriefen nach dem westlichen Zollauslande weiterbefördert werden.

Fortlaufende Nummer		473	474
1			
Die Publication erfolgt	von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
2			
und im Namen der		betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
3			
Das Zugeständniss wird gemacht	für Artikel	Leim	Petroleumnaphtha (Robbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleumpech
4			
	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Budapest: donnaparti t. h. p. u. -Jozsefváros nyngoti p. u. -Lipotváros -Angyalföld	Budapest-Ferenczváros; Budapest kiterö; Mezö Telegd; Oravicza; Pozsony ujváros
5	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Oderberg transit	Oderberg transit (für Sendungen, welche auf die Preussischen Staatsbahnen übergehen); Oderberg
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Die Sendungen müssen ohne Routenvorschrift mit directen Frachtbriefen nach dem Zollauslande aufgegeben werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit nach deutschen Stationen ausgestellten Frachtbriefen ohne Routenvorschrift aufgegeben werden
7	und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
8	Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. October 1899	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, bezw. Localtarife
9	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Fracht-satz (Gebühr) per 100 kg		
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	221 Heller*)	Heller: 120; 120; 148; 172; 91; 122; 129; 150; 174; 95
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege / Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Die Differenz zwischen den aus den directen Frachtsätzen auf die Strecken bis Oderberg entfallenden Antheilen und den ermässigten Frachtsätzen wird auf Grund der auf die die Begünstigung in Anspruch nehmenden Firma als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis Ende März 1904 der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind, liquidirt
14	Besondere Bemerkungen	*) Die Oderberger Ueberfuhr ist in diesem Frachtsatze bereits enthalten	Die Oderberger Ueberfuhrsgebühr ist in diesen Frachtsätzen bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
475	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	den nachstehend angeführten ungarischen Stationen	Oderberg transit	Die Sendungen müssen nach einer Anslands- oder Elbeumschlagstation bestimmt und dementsprechend dahin oder bis zu den Elbenmschlagsstellen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden. Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Siehe Tabelle			Im Kartirungswege		In den zugestandenen Frachtsätzen ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits enthalten. Bei Aufgabe von Hölzern über 7 m Länge, wenn zu deren Verladung mehr als ein Wagen benützt wird, wird die Fracht nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für 10.000 kg für je einen verwendeten Wagen berechnet

Von	In Hellern für 100 kg
Ajnácskő	88
Alsó-Sajó	114
Arad	158
Bajmok	170
Balogfala	90
Bánhida	113
Bánréve	98
Bátony	94
Bátyu	128
Bellus	60
Beszterczebánya	71
Betlér	110
Békés-Csaha	144
Bély	124
Bihar-Püspöki	156
Csap	124
Dálja	188
Dobsina	116
Eger	122
Erdőd	186
Eszék	194
Eszék-alsóváros	194
Feled	92
Fülek	86
Garam-Berzencze	68
Garam-Hidvég*)	88
Gomhos-Bogojeva	186
Gyoma	136
Gyöngyös	114
Homonna	126
Hricsó	44

Von	In Hellern für 100 kg
Illava	60
Kál-Kápolna	116
Kétegyháza	148
Kis-Terenne	94
Koskócz	130
Krivány-Gyetva	74
Liszka-Tolcsva	124
Lónyahánya	78
Losoncz	82
Miskolcz-gömöri p. u.	110
Nagy-Bélicz	103
Nagy-Bittse-Predmér	44
Nagy-Mihály	124
Nagy-Szalonta	158
Nagyvárad	158
Nemes-Militics	176
Nyiregyháza	130
Nyitra-Novák	129
Nyustya-Likér	102
Örmező	124
Pálfalva	92
Párkány-Nána	106
Pásztó	98
Pelsücz	106
Perbenyik	124
Priglevicza-Szt. Iván	182
Puchó-Kocskócz	56
Putnok	100
Radvány	134
Rimabánya	100
Rimaszécs	96

Von	In Hellern für 100 kg
Rimaszombat	96
Rozsnyó	110
Sajó-Ecseg	106
Sajó-Szent Péter	106
Salgó-Tarján	92
Sarospatak	122
Som	132
Somos-Ujfalu	88
Szár	146
Szliács	70
Sztrabicsó-Gorond	132
Szerencs	118
Szolnok-teher p. u.	122
Szürte	128
Tepla-Trencsén-Teplicz	66
Tisza-Lucz	114
Tiszolcz	104
Tokaj	122
Tornalja	102
Tótmegyer	92
Trencsén-Isztebnik	66
Trencsén transit	66
Ungvár	130
Vadna	102
Vag-Besztercze	52
Várad-Velencze	158
Végles-Szalatna	72
Vinkovci	196
Vukovár	192
Zólyom	70
Zólyom-Brezó*)	90
Zomhor	178

*) In den Frachtsätzen für Garam-Hidvég, bezw. Zólyom-Brezó ist die im Localtarife der kgl. Ungarischen Staatsbahnen fixirte Zuschlagsgebühr bereits enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
476	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	den nachstehend angeführten Stationen	Oderberg transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit nach dem westlichen Zollauslande (Deutschland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz oder nach den Umschlagsplätzen) lautenden directen Frachtbriefen in den unten angeführten Stationen ohne Routenvorschrift zur Aufgabe zu bringen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Local-, bezw. Verbandstarife		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Heller für 100 kg	Von	Heller für 100 kg	Von	Heller für 100 kg	Von	Heller für 100 kg
Alkenyér	171	Erked	202	Körösmező	158	Rahó	153
Alsó-Rákos	211	Erzsébetváros	193	Krassova	182	Rakasdia	170
Alvincz	174	Fehértemplom	167	Krivádia	174	Rnss	169
Anina	182	Felvincz	175	Küküllöszög	181	Segesvár	197
Apabida	165	Földvár	218	Ladámos	192	Szarvasó	144
Apácza	215	Gyimes	240	Lissava	175	Szászváros	168
Aranyos-Gyéres	173	„ -Felsö-Lok	237	Mádéfalva	233	Sepsi-Bodok	223
Agostonfalva	213	„ -Közeplok	238	Máros-Csapó	180	Székely-Kocsárd	173
Bajesd	174	Gynlafehérvár	176	Maros-Ludas	177	Szépviz-Szt. Mihály	234
Balázsfalva	182	Héjasfalva	199	Maros-Vásárhely	186	Taraczköz	142
Banicza	176	Homoród-Köhalom	208	Málnásfürdö	225	Temes-Szlatina	169
Báziás	173	Hossznaszó	184	Mármaros-Sziget	145	Teregova	172
Bene	204	Hosszumezö	143	Medgyes	189	Técsö	140
Berlebás	152	Jablanicza	175	Mehadia	175	Toplecz	178
Bilin	155	Jaszenova	164	Mikeszásza	185	Torda	175
Borknt	156	Jám	166	Nagy-Enyed	177	Tömös	226
Botfalu	220	Kacza	206	„ -Selyk	189	Tövis	177
Brassó loco	223	Kalán-Zejkfalva	168	„ -Szeben	196	Trebnsa-Fejérpatak	150
„ transit *)	213	Karácsonfalva	180	Nyáradtö	183	Tusnád	228
Bustyaháza	139	Karánsebes	165	Oravicza	171	Tusnádfürdö	227
Bükszád-Bálványos	226	Kavárán-Szákul	162	Orsova	180	Vajda-Hnnyad	168
Csik-Szt. Király	230	Kerelö-Szt. Pál	182	Örményes	171	Varalja-Hátszeg	171
„ -Szt. Simon	229	Kevele	158	Petrozsény	178	Virágosvölgy	170
„ -Szereda	232	Kis-Kapns	187	Piski	165	Visóvölgy	150
Dános	195	Kolozs-Kara	166	Puj	174	Vizakna	194
Deresztye-Hétfalu	224	Kolozsvár	163			Zimir	159
Déva	163	Körpa	167				
Domasnia-Kornya	174						

*) Im Verkehre mit den Stationen der Brassó-Háromszéker Eisenbahn.

Besondere Bemerkungen.

Unter Anfrechthaltnng der auf die Manipulation und Verrechnnng von in den Lagerhänsern Oesterreichs nnd Ungarns eingelagerten nnd von denselben reexpedirten Gütern bezüglicben Bestimmungen finden die ausgewiesenen ermässigten Frachtsätze im Rückvergütnngswege ancb anf von den ersichtlich gemacbten Aufgabsstationen bis Oderberg via Bndapest-Köbánya geleitete Sendnngen, welche in der Station Budapest-fövárosi közraktárak eingelagert und von da innerbalb zwölf Monaten nacbweisbar mit directen Frachtbriefen nach dem westlichen Zollauslande weiterbefördert werden, Anwendung.

Die ermässigten Frachtsätze für Kolozsvár, Déva, Kavarán-Szakul, Jassenova und Bustyaháza werden ancb auf die in der Richtnng des Transportweges vorgelegenen Stationen ausgedehnt, soweit nicht die normalen Frachtsätze niedriger sind. Die Frachtsätze für Jassenova werden für die Stationen der Linie Vojtek—Német-Bogsán und die Fracbtsätze für Bustyaháza für die Stationen der Linien Batyn—Volócz und Csap—Ungvár, sowie für die Stationen Fekete-Ardó-Debreczen (incl.), weiters für die Stationen Radvány und Mezö-Laborcz angewendet. Für Holzstämme-Sendungen, welche nach einer im Rabmen der gegenwärtigen Begünstigung gehörigen Holzsäge behufs Anfarbeitung zur Versendung gelangen, werden rücksichtlich der bis zur Holzsäge-Station reichenden Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Frachtsätze auf Grnnd des Einbeitssatzes von 0·2 Hellern per 100 kg und 1 km, znzüglich einer Reexpeditionsgebühr von 4 Hellern per 100 kg im Rückvergütungswege in dem Falle berechnet, wenn die reclamirende Holzsäge auf Grund der auf dieselbe als Anfgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate nachweist, dass von derselben während der Giltigkeitsdaner der Begünstignng mindestens ebensoviel Schnittholz nach dem westlicben Zollauslande oder nach den Elbe-Umschlagsplätzen befördert wurde. Diese Frachtbrief-Dnplicate, sowie die auf die betreffende Holzsäge als Empfängerin lantenden Original-Fracbtbriefe über die bezogenen Holzstämme sind im Verlanfe von drei Monaten nach Versendung des gleichen Schnittbolzquantums der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtb. C IV b) vorznlegen. In den Frachtsätzen für Anina, Krassova und Báziás ist die in dem Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten. In den ermässigten Frachtsätzen ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits enthalten.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
477	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Cement	Mannersdorf (L.B.)		Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Theil II. Heft 1, bezw. Localtarife	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Neunkirchen				60	41	19			
					Wr. Neustadt				49	33	16			
					Baden (Frachtenbahnhof)				Besteben keine directen Frachtsätze	41				
					Leobersdorf					41				
					Mödling					44				
					Sollenau (E.W.A., L.B.)					44				
					Vöslau Gainfarn					41				
					Hernals	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.				35				
					Hütteldorf-Hacking trs.					30				
					Hütteldorf-Hacking loco					35				
					Michelbeuern					35				
					Nussdorf					34				
					Ottakring					35				
					Penzing					32				
					Wien I (K.E.B.)					32				
					Wien II (K.F.J.B.)					34				
					Wien K.F.N.B. transit					31				
					Wien K.F.N.B. loco					38				
					Wien Oe.N.W.B. transit					31				
					Wien Oe.N.W.B. loco					42				
478	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten, Mais, Kukurutz, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl	Brody (Bhf.) trs.	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	ab 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Elbeumschlagstarif für Südwestrussland vom 1. October 1894		Pfennig		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Stationen zwischen Magdeburg und Hamburg, ferner nach Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfg. für 100 kg bei Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag. Die nebenstehenden für Dresden-Elbkai eingestellten Frachtsätze ermässigen sich für Kleie um 14 Pfg. für 100 kg. Die Frachtsätze gelten für in den nebenstehenden Grenzstationen mittelst Eisenbahn anlangende Sendungen, von sämmtlichen russischen Stationen ausschliesslich Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizi
				Nowosielitza (Bhf.) trs.						210 *)				
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.						244 *)				
										227 *)				
				Brody (Bhf.) trs.	Schönpriesen-Umschlag					205 *)				
				Nowosielitza (Bhf.) trs.						239 *)				
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.						222 *)				
				Brody (Bhf.) trs.	Dresden-Elbkai					246				
				Nowosielitza (Bhf.) trs.						280				
				Podwołoczyska (Bhf.) trs.						263				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
479	Oesterreichischen Nordwestbahn	bethеiligten Verwaltungen	Möbl und Möbelproducte	Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. St.E.G. Oe.N.W.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Aufgabe von, resp. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899, bezw. Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899	Pfge. 158	Pfge. 113*)	Pfge. 45	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche hinaus. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	
				Wien-Quaibbf. k.k.St.B.					159	110*)	49			
				Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B.					159	110*)	49			
				Kornenburg					151	102*)	49			
				Ebenfurth-Mühle					193	144*)	49			
				Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	298	24				
				Budapest†)					224	192	32			
				Csaba					311	281	30			
				Czegléd					259	227	32			
				Debreczen					316	291	25			
				Györ					202	170	32			
				Nagy-Kikinda					320	292	28			
				Nagyvárad					320	296	24			
				Nyitra					226	206	20			
				Pozsony					172	150	22			
				Pozsony-fiókpalyaudvár					176	156 *)	20			
				Pozsony-tárház					176	156	20			
				Szeged / Szeged-Rókus					298	266	32			
				Szolnok t. p. u.					273	241	32			
				Temesvár-Gyárvaros					325	293	32			
				Temesvár-Józsefváros					325	293	32			
				Zombor					281	249	32			
				Wien II (K.F.J.B.) K.F.N.B. Oe.N.W.B. St.E.G.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				158	96*)	62			
				Wien Quaibbf. k.k.St.B.					159	93*)	66			
				Wien D.U.B. der K.F.N.B.					159	93*)	66			
				Korneuburg					151	85*)	66			
				Ebenfurth-Mühle					193	127*)	66			
				Arad	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				322	281	41				
				Budapest†)					324	275	49			
				Csaba					311	264	47			
				Czegléd					259	210	49			
				Debreczen					316	274	42			
				Györ					202	153	49			
				Nagy-Kikinda					320	275	45			
				Nagyvárad					320	279	41			
				Nyitra					226	189	37			
				Pozsony					172	133	39			
				Pozsony-fiókpalyandvár					176	139 *)	37			
				Pozsony-tárház					176	139	37			
				Szeged / Szeged-Rókus					298	249	49			
				Szolnok t. p. u.					273	224	49			
				Temesvár-Gyárvaros					325	276	49			
				Temesvár-Józsefváros					325	276	49			
				Zombor					281	232	49			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppabngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig per 100 kg, für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig per 100 kg.

†) Die für Budapest publicirten Frachtsätze gelten für die Stationen: Buda-Császárfürdö Kiterö, Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti teber-p. u., Budapest-Ferenczváros, Budapest-fövambáz, Budapest-fövarosi közrakt., Budapest-józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-kitérö, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti-pályaudvar, Köbánya-alsó p. u. und Köbánya felsö p. u.

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 Pfennig per 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze für Kleie um 22 Pfennig per 100 kg, im Uebrigen um 36 Pfennig per 100 kg.

Fortlaufende Nummer	1	480	481
Die Publication erfolgt	2	Oesterr. Nordwestbahn	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Bahnverwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Schafwollgarne	Schnittholz der Pos. H—18 c, Ziffer 1 und 2, der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Wien (K.F.N.B., Oo.N.W.B. und St.E.G.)	den in umstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	Alt-Paka Reichenberg (S.N.D.V.B.)	den in umstehender Tabelle angeführten Stationen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für a) Mengen unter 5000 kg b) mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit directen auf eine der umstehend angeführten Stationen lautenden Frachtbriefen ohne Routenvorschrift zur Aufgabe gebracht werden, da die Nachlässe über alle transportberechtigten Routen zugestanden werden
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1899 und Localgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Tarif, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. August 1900
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Siehe umstehende Tabelle
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) Frachtsätze der Classe II ad b) Frachtsätze der Classe A	Siehe umstehende Tabelle
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	Siehe umstehende Tabelle
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1904 an jene k. k. Staatsbahn-Direction vorzulegen sind, in deren Bereich die Versandtstation gelegen ist. Sollte etwa auf Grund der vorgelegten Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung
Besondere Bemerkungen	14		

Von	Nach	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg
		in Pfennigen		
	Oświęcim transit für Sendungen nach den Stationen:			
	Altona, Hamburg B., Harburg H. und Harburg U.E. (Directionsbezirk Altona); Holzminden und Seesen (Staatsbhf.); (Directionsbezirk Cassel); Bielefeld, Brackwede, Bremen (Hptbhf. und Freibezirk), Bremerhaven (Freihafenbhf., Inlandshafen und Zollinlandsbhf.), Celle, Detmold, Emmerthal, Geestemünde (Fischereihafen, Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.), Hameln, Hannover (Nordbhf.) und Hainholz, Hannover (Südbhf.), Herford, Hildesheim, Lage, Lehrte, Lemgo, Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Löhne i. Westphalen, Lüneburg, Minden i. Westph., Oeynhausen (Nordbhf.), Oeynhausen (Südbhf.), Peine, Salzuflen, Soltau, Stendal, Uelzen, Visselhövede, Walsrode (Directionsbezirk Hannover); Aschersleben, Braunschweig Hauptbhf., Braunschweig Ostbhf., Frose, Gernrode a. Harz, Goslar, Halberstadt, Helmstedt, Jerxheim, Magdeburg, Nachterstedt, Neuwegersleben, Quedlinburg, Schneidlingen, Schönebeck, Schöningen, Vienenburg, Wefensleben, Wernigerode und Wolfenbüttel (Staatsbhf.); [Directionsbezirk Magdeburg]; Dissen-Rothenfelde, Emden, Emden Aussenhafen, Halle i. W., Osnabrück (Hann. Bhf.), [Directionsbezirk Münster]; Tangermünde (Stendal-Tangermünde Eisenbahn-Gesellschaft); Bornhausen, Braunschweig Nordbhf., Braunschweig Westbhf., Heerte, Seesen Br. L.-B. und Wolfenbüttel Br. L.-B. (Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft)	Jeweilige Frachtantheile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit	Jeweilige Differenz, dieselbe beträgt derzeit	
Alt-Sandec *)		64	44	20
Baranów		60	43	17
Barszczowice		94	76	18
Basznia		77	59	18
Bednarów		110	94	16
Bełz		88	71	17
Bełzec		102	85	17
Biała czortkowska		133	116	17
Biecz		60	43	17
Bierzanów		26	15	11
Bobowa		54	35	19
Bobrówka		71	53	18
Bochnia		34	20	14
Bogdanówka-Kamionka		119	103	16
Bogoniowice-Ciężkowice		52	33	19
Bogumiłowice		43	26	17
Bolechów		100	83	17
Borki wielkie		115	98	17
Borki wielkie transit		115	98	17
Borysław		94	76	18
Brody		105	88	17
Brzeżnica		17	9	8
Buczacz		126	111	15
Chabówka		43	27	16
Chmielów		62	43	19
Chodorów		100	82	18
Ciężów		113	96	17
Czarna		48	31	17
Czernowitz		133	117	16
Czortków		133	117	16
Czudec		62	44	18
Dąbie		54	36	18
Delatyn		122	105	17
Dembica		52	32	20
Dobromil		79	60	19
Dobrzechów		65	47	18
Dolina		103	85	18
Drohobycz		92	74	18
Dubiany-Kranzberg		87	69	18
Frysztak		67	48	19
Gaje wyżne		94	76	18
Głęboka		82	63	19
Gorlice		60	42	18
Gródek		86	66	20
Grodzisko		67	49	18
Gromnik		52	32	20
Gryhów		56	37	19
Hadikfalva		142	128	14
Halicz		108	91	17
Hatna		146	131	15
Hliboka		139	123	16
Horyniec		79	60	19
Husiatyn		140	125	15
Huta zielona		82	63	19
Itzkany		146	133	13
Iwonicz		70	51	19
Jaremcze		122	107	15
Jarosłan		70	49	21
Jasłany		58	40	18
Jasło		64	45	19
Jedlicze		67	48	19
Kałusz		108	91	17
Kalwarya		29	15	14
Kłaj		31	19	12
Kołomea		121	105	16
Komańcza		82	65	17
Kopyczyńce		137	121	16
Korszów		119	103	16
Krasne		99	81	18
Krechowice		105	88	17
Krościenko		82	66	16
Krosno		70	49	21
Krystynopol		92	74	18
Krzywe		113	97	16
Kucznrmare		135	121	14
Łańcut		62	43	19
Ławoczne		108	91	17
Lemberg		90	72	18
Lemberg-podzamcze		90	73	17
Letownia		72	54	18
Leżajsk		71	52	19
Lisko-Łukawica		77	62	15
Łowczówek-Pleśna		46	29	17
Lubaczów		76	57	19
Lubieńce		99	82	17
Łupków		84	67	17
Łużan		131	115	16
Maxymówka		118	101	17
Mielec		56	38	18
Mikuliczyn		124	109	15
Moderówka		65	48	17
Mokre		79	61	18
Monasterzyska		122	106	16
Morszyn		99	81	18
Mościska		79	60	19
Mszana		87	69	18
Mszana dolna *)		48	30	18

Von	Nach	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatz per 100 kg
		in Pfennigen		
Nadbrzezie		65	47	18
Nadwórna		119	102	17
Nadyby-Wojntycze		82	64	18
Nepolokontz		129	113	16
Neu-Łupków		84	67	17
Nisko		71	52	19
Niżankowice		76	58	18
Nowa grobla		72	54	18
Nowosielce-Gniewosz		74	54	20
Oleszyce		74	56	18
Olszanica		79	62	17
Ostrów bei Sokal		90	73	17
Ottynia		116	99	17
Ożydów		100	83	17
Podgórze-Bonarka		23	14	9
Podgórze-Plaszów		23	14	9
Podłeże		29	17	12
Podwołoczyska		121	105	16
Posada-Chyrowska		79	64	15
Potutory		111	94	17
Przemyśl		74	55	19
Przeworsk		65	47	18
Przybówka		67	48	19
Psary		102	85	17
Ptaszkowa		58	40	18
Puków		106	88	18
Radymno		71	52	19
Rawa ruska		82	66	16
Rohatyn		105	88	17
Ropczyce		54	35	19
Rozwadów		70	49	21
Rudnik		72	54	18
Ryczów		13	9	4
Rymanów		71	52	19
Rytro		65	46	19
Rzeszów		58	41	17
Rzeszów-Staroniwa		60	41	19
Rzochów		54	37	17
Sądowa-Wisznia		82	63	19
Sambor		86	67	19
Sanok		76	57	19
Sarzyna		72	53	19
Sędziszów		54	37	17
Skawce		34	19	15
Skawina		21	12	9
Skole		102	85	17
Skołyszyn		62	43	19
Słotwina		38	22	16
Sniatyn-Załucze		128	111	17
Sokal		94	75	19
Stanislau		113	96	17
Staresioło		94	77	17
Starzawa		81	65	16
Stronie		31	17	14
Stróże		54	37	17
Stryj		97	78	19
Stryszów		31	18	13
Strzyżów a. Wisłok		65	46	19
Surochów		71	51	20
Swoszowice		24	14	10
Synowódzko wyżne		100	83	17
Szczawne-Knlaszne		81	62	19
Tarnobrzeg		64	45	19
Tarnopol		113	96	17
Tarnów		43	27	16
Tarnowica leśna		118	101	17
Tarnowiec		65	47	18
Tartarów		126	111	15
Tłumacz-Pałahicze		116	99	17
Trzciana		56	38	18
Tuchów		48	31	17
Uhnów		86	67	19
Ustrzyki		82	66	16
Volksgarten		134	118	16
Werchrata		81	62	19
Wieliczka		29	16	13
Wiśniowa		67	48	19
Wola-Łużańska		56	39	17
Worochta		128	111	17
Woronienka		129	113	16
Wybranówka		97	79	18
Wygnanka		134	119	15
Wygnanka transit		134	119	15
Wygoda		112	94	18
Zahłotce		103	86	17
Zadwórze		95	78	17
Zagórz		76	61	15
Zagórzany		60	41	19
Załuż		77	59	18
Zarszyn		72	54	18
Zator		9	7	2
Zborów		106	88	18
Zbydniów		67	48	19
Zielona		84	66	18
Złoczów		102	85	17
Żółkiew		108	90	18
Zuczka		133	117	16

	Oświęcim transit für Sendungen nach den Stationen:			
	Altona, Hamburg B., Harburg H. und Harburg U.E. (Directionsbezirk Altona); Holzminden und Seesen (Staatsbhf.); (Directionsbezirk Cassel); Bielefeld, Brackwede, Bremen (Hptbhf. und Freibezirk), Bremerhaven (Freihafenbhf., Inlandshafen und Zollinlandsbhf.), Celle, Detmold, Emmerthal, Geestemünde (Fischereihafen, Freihafenbhf. und Zollinlandsbhf.), Hameln, Hannover (Nordbhf.) und Hainholz, Hannover (Südbhf.), Herford, Hildesheim, Lage, Lehrte, Lemgo, Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Löhne i. Westphalen, Lüneburg, Minden i. Westph., Oeynhausen (Nordbhf.), Oeynhausen (Südbhf.), Peine, Salzuflen, Soltau, Stendal, Uelzen, Visselhövede, Walsrode (Directionsbezirk Hannover); Aschersleben, Braunschweig Hauptbhf., Braunschweig Ostbhf., Frose, Gernrode a. Harz, Goslar, Halberstadt, Helmstedt, Jerxheim, Magdeburg, Nachterstedt, Neuwegersleben, Quedlinburg, Schneidlingen, Schönebeck, Schöningen, Vienenburg, Wefensleben, Wernigerode und Wolfenbüttel (Staatsbhf.); [Directionsbezirk Magdeburg]; Dissen-Rothenfelde, Emden, Emden Aussenhafen, Halle i. W., Osnabrück (Hann. Bhf.), [Directionsbezirk Münster]; Tangermünde (Stendal-Tangermünde Eisenbahn-Gesellschaft); Bornhausen, Braunschweig Nordbhf., Braunschweig Westbhf., Heerte, Seesen, Br. L.-B. und Wolfenbüttel Br. L.-B. (Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft)	Jeweilige Frachtantheile aus dem vorbezeichneten Tarife, dieselben betragen derzeit	Jeweilige Differenz, dieselbe beträgt derzeit	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	nnd gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
482	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Eisenbahn-Verwaltungen	Schnittholz der Pos. H—18/c, Ziffer 1 und 2, der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abtheilung B, für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegovinischen Eisenbahnen	Siehe nntenstehende Tabelle		Bei Aufgabe als Frachtgut mit directen, nach einer der untenstehend genannten Stationen lautenden Frachtbriefen, in welchen vom Absender die Abfertigung nach Bodenbach/Tetschen transit zu den ermässigten Kartirungsfrachtsätzen ausdrücklich vorzuschreiben ist. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen der in der Rubrik 8 genannten Tarife	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	Siehe die Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Nach	per 100 kg in Mark
Alt-Sandec	Bodenbach St.E.G. transit für Sendungen nach den Stationen	1·65
Bednarów		1·72
Bogdanówka-Kamionka		1·80
Bolechów		1·65
Borki wielkie		1·76
Borysław		1·65
Brody		1·67
Buczacz		1·84
Chodorów		1·65
Czernowitz		1·84
Czortków		1·84
Dolina		1·65
Drohobycz		1·65
Hadikfalva		1·84
Hatna		1·84
Hliboka		1·84
Itzkany		1·94
Jaslo		1·65
Kalusz		1·69
Kolomea		1·83
Komancza		1·65
Kopyczynce		1·84
Krasne		1·65
Krechowice		1·67
Kroscienko		1·65
Lawoczne		1·69
Lemberg		1·65
Lemberg-Podzamcze		1·65
Lisko-Łukawica		1·65
Lubience		1·65
Lupków		1·65
Maxymówka		1·79
Mikuliczyn		1·84
Morszyn		1·65
Nadworna		1·80
Nepolokoutz		1·84
Neu-Lupkow		1·65
Ottynia		1·78
Ozydów		1·65
Podwołoczyska		1·82
Posada-Chyrowska		1·65
Przemyśl		1·65
Rawa rnska		1·65
Rytro		1·65
Sambor		1·65
Skole		1·65
Stanislau		1·74
Starzawa		1·65
Stryj		1·65
Synowodzko-wyzne		1·65
Tarnopol		1·74
Tarnowica leśna		1·79
Tartarow		1·84
Tlumacz-Palahicze		1·77
Ustrzyki		1·65
Volksgarten		1·84
Worochta		1·84
Woronienka		1·84
Wygoda		1·74
Zablotce		1·65
Zadwórze		1·65
Zagorz		1·65
Zborów		1·67
Złoczów		1·65

Tetschen Oe.N.W.B. transit

des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., ausgenommen die Stationen der Linie Aschaffenburg—Hanau—Frankfurt a. M.—Wiesbaden—Diez, Oberlahnstein—Rüdesheim—Kastel; ferner nach Stationen der Linie Bebra—Silberhausen—Leinefeld—Eichenberg—Göttingen—Münden—Cassel—Carlshafen—Warburg—Altenbecken—Soest des Directionsbezirkes Cassel und den südlich davon gelegenen Stationen dieses Directionsbezirkes; dann nach Stationen der Linie Hamm—Münster—Gronau des Directionsbezirkes Münster und den südlich davon gelegenen Stationen dieses Directionsbezirkes; dann nach Stationen der Linie Bebra—Weimar—Jena—Saalfeld und Gotha—Silberhausen des Directionsbezirkes Erfurt und den südlich davon gelegenen Stationen dieses Directionsbezirkes, excl. Meiningen, Ritschenhausen, Lichtenfels und Probstzella; schliesslich nach sämmtlichen Stationen der Directionsbezirke Elberfeld, Essen und Köln, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, und nach den Niederlanden bei Instradirung über die Grenzübergangspunkte Cleve, Goch, Venlo, Emmerich und Winterswyk

Fortlaufende Nummer	483	484	485
1			
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
und im Namen der	Böbm. Nordbahn-Gesellscbaft		Kaiser Ferdinands-Nordbahn
für Artikel	Güter der Classe II a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bausteine	Schotter aus der Pos. 8—55a der Güterclassification des Tarifes, Tbeil I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Tetschen (B.N.B.)	Bischoflack / Podnart-Kropp / Lees-Veldes / Uggowitz / Vizmarje	Mauthausen
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Budweis	dem Abstellgeleise in der Haltestelle Birnbaum nächst der Station Assling	Perg
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für den Bau des Karawanken-Tunnels bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen hat durch die Bauunternehmung zu erfolgen	Floridsdorf
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Tbeil II, Heft 1, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Böbm. Nordbahn-Gesellscbaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen andererseits, giltig vom 1. December 1901	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 320 Heller b) 307 Heller c) 288 Heller	Bestebt keiner	Es bestebt kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 289 Heller b) 283 Heller c) 273 Heller	Heller: 11 / 8 / 8 / 13 / 16	66 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 31 Heller b) 24 Heller c) 15 Heller		53 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		In diese Veröffentlichung wird die Velautbarung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 128 vom 8. November 1902, unter fortlaufender Nr. 2207 einbezogen und demgemäss die letztere gegenstandslos	

Fortlaufende Nummer	1		
Die Publication erfolgt	2		
von der Namen der und im	3		
Für Artikel	4	Cement	
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Golleschau	
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Wien Nordbahnhof
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localgütertarif vom 1. Juli 1899	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	79 Heller	78 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	72 Heller	71 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	7 Heller	7 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	14		

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

	d) Güter der Frachtgutclasse I	c) Güter der Frachtgutclasse II	h) Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	a) Kohlen, mineralische, bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen
	Zanchtel			
bezw. vice versa	Fulnek			
	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1400 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen, Abladen der Sendungen ad a) und h) durch die Empfänger			
	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903			
	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898			
Heller	21	18	15	15
Heller	16	14	12	12
Heller	5	4	3	3
	Im Rückvergütungswege			
	Bei Sendungen nach Fulnek auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe und bei den Transporten von Fulnek auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Bei den Sendungen von mineralischer Kohle und Holz nach Fulnek müssen die Frachtbriefe die Bestätigung des Stationsvorstandes der genannten Station tragen, dass das Abladen durch den Empfänger bewirkt worden ist. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt			

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
488	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	bethelligten Verwaltungen	Kokes	Karwin (K.O.E.)	Bodenbach trans. für Sendungen nach:	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller für 1000 kg		Im Kartirungswege		
					Dresden-Altstadt					1229				
					Dresden-Friedrichstadt					1206				
					Dresden-Neustadt					1170				
					Freiberg					1229				
					Grossenhain					1159				
					Hainsberg					1227				
					Halsbrücke					1217				
					Leipzig Bayer. Bhf.					1100				
					Leipzig Stötteritz					1100				
					Leipzig Dresdener Bhf.					1100				
					Leipzig Connewitz					1100				
					Meissen					1170				
					Muldenhütten					1217				
					Radeberg					1135				
					Radebeul					1170				
					Reitzenhain trans. für Sendungen nach:										
					Chemnitz					1417				
					Kappel					1418				
					Weipert trans. für Sendungen nach:										
					Erla					1699				
					Werdau					1500				
489	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalksteine und Schotter	Ladestelle Kalkbruch	Mähr.-Weisskirchen L.B. transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 6	Heller 5	Heller 1	Im Kartirungswege		
			Kalk, gebrannten *)	Ladestelle Kalkbruch	Odrau			Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	36	31	5			
					Jogsdorf				40	34	6			
					Gross-Glockendorf				44	37	7			
					Wigstadtl				49	40	9			
					Tschirm				51	43	8			
					Schwansdorf				54	46	8			
					Bantsch				59	51	8			
					Fulnek				35	30	5			

*) Die Beförderung von gebranntem Kalk von Ladestelle Kalkbruch nach den Halte- und Ladestellen Jogsdorf, Tschirm und Schwandorf findet nur über besondere, seitens der Absender oder Empfänger vorher bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt. Für Sendungen nach Schwansdorf ist diese Bewilligung nur erforderlich, wenn der Kalk nicht zu Düngzwecken bestimmt ist

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
490	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Ladestelle Kalkbruch	Hrachowetz	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger, und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1898	Heller 28	Heller 20	Heller 8	Im Kartirungswege		Die Beförderung der Sendungen nach Hrachowetz findet nur über besondere seiteus der Absender oder Empfänger, vorher bei der Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt.
					Stfitesch				32	24	8			
					Hustopetsch				18	13	5			
					Löschua-Lhotka				22	16	6			
					Krasua				25	19	6			
					Zaschau				30	22	8			
					Rožuau				36	28	8			
					Wall.-Meseritsch				29	24	5			
					Rouschtka				35	28	7			
					Jabluuka				39	32	7			
					Wsetin				44	38	6			
			Bruchsteine der Pos. 8—55a) der Güterclassification des Tarif-Theiles I, Abth. B, vom 1. Jänner 1902, sowie Schotter		Krasna	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgnng des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger, und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			25	17	8			
					Wall.-Meseritsch				29	20	9			
					Jabluuka				39	27	12			
					Wsetin				44	29	15			
491	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Neue Privatkesselwagen zur Einstellung in den Wageupark der St.E.G.	Prag-Hrabovka transit	Pardubitz St.E.G.	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jäuner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Classe B			Im Rückvergütnnswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende Februar 1904	
				Olmütz St.E.G.	Böhm.-Trübau				Classe C					
				Wien St.E.G.										

Fortlaufende Nummer	492	493	494
1			
Die Publication erfolgt von der	**Südbahn-Gesellschaft**	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	**Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding**
2			
und im Namen der	Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel		
3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz, roh und behauen, Schnitt-, Werk-, Brennholz, Eisenbahnschwellen, Schwartlinge	Steine der Classen B und C, sowie des Specialtarifes 3	Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Satnrationsschlamm, Pressschlamm)
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Eisenkappel	Swarow-Hammer Alt-Paka Semil Wostromer Skutsch Einsiedel Swetla Wysočan (Oe.N.W.B.)	Göding
5			
nach	Recbberg	Nenbydžow	Tscheitsch
6			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	**Anflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen à 1000 kg** während der Begünstigungsdauer. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
7			
und giltig in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	vom 15. Februar 1903 bis 14. Februar 1904
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif	Localgütertarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Localtarif
9			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	16 Heller	a) für Steine der Classe B die Frachtsätze der Classe C; b) „ „ „ „ C „ ungekürzten Frachtsätze des Specialtarifes 3; c) „ „ „ des Specialtarifes 3 20 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Specialtarifes 3, unter Aufrundung der Hellerbrnchtheile für die sich für 100 kg ergebenden Sätze auf ganze Heller der Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes. Insofern allgemein giltige niedrigere Frachtsätze bestehen, werden diese eingehoben	15·5 Heller
10			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	12 Heller		13·2 Heller
11			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4 Heller		2·3 Heller
12			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
13			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf das Bürgermeisteramt in Neuhydžow als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1904	Gegen auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Localbahn Saitz-Czeicz-Göding, Wien, IV. Wiedner Gürtel 32
14			
Besondere Bemerkungen		Die Steine müssen zur Strassenbeschotterung, ferner für Canal- und Trottoirbanten bestimmt sein	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
495	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Schnittholz der Pos. H—18, lit. c/1 und 2, der Güterclassification des Tarif-Theiles I der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen	Beduarów Bolechów Borki wielkie Brody Czernowitz Dolina Hadikfalva Hatna Hliboka Jaroslau Komancza Krechowice Krościenko Ławoczne Lemberg Lemberg-Podzamcze Lisko-Łukawica Lubaczów Łupków Łużan Mikuliczyn Monasterzyska Nadwórna Nepolokoutz Olszanica Ottynia Ożydów Posada-Chyrowska Przemyśl Rawa ruska Sambor Skole Śniatyn-Załucze Stanislau Starzawa Stryj Synowódzko-wyzne Ustrzyki Wygoda Zagórz Zborów Złoczów Zuczka	a) Söll-Leukenthal transit b) Völs transit c) Wilten transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Diese Frachtsätze finden nur Anwendung auf Sendungen, welche an einen Empfänger in Söll-Leukenthal, Völs oder Wilten adressirt sind und nach erfolgter Einlagerung daselbst nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit, bezw. St. Margrethen transit oder nach ausländischen Stationen unter Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben ausdrücklich auf Söll-Leukenthal transit, Völs transit oder Wilten transit zu lauten	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Heller ad a)	b)	c)	Im Kartirungswege		
										361	375	373			
										347	361	359			
										368	382	380			
										354	368	366			
										294	382	382			
										351	365	363			
										397	382	382			
										397	382	382			
										397	382	382			
										321	335	333			
										235	349	347			
										354	368	366			
										335	349	347			
										359	373	371			
										339	353	351			
										339	353	351			
										333	347	345			
										331	345	343			
										337	251	349			
										392	382	382			
										382	382	382			
										380	382	382			
										375	382	382			
										389	382	382			
										335	349	347			
										370	382	382			
										347	361	359			
										335	349	347			
										329	343	341			
										335	349	347			
										339	353	351			
										349	363	361			
										387	382	382			
										366	380	378			
										335	349	347			
										343	357	355			
										347	361	359			
										335	349	347			
										363	377	375			
										331	345	343			
										356	370	368			
										349	363	361			
										394	382	382			
496	k. k. Staatsbahn-Direction Prag		Reexpeditionsbefugniss für Holz (exclusive Langholz), Bretter, Schwarten, Eisenbahnschwellen und Rinde in ganzen Wagenladungen	in der Station Čerčan-Pišely		Einhaltung der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt A—VIII—2, enthaltenen Bedingungen. Die Reexpedition hat innerhalb sechs Monaten zu erfolgen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903					Im Rückvergütungswege		An einem Tage darf nur ein Wagen Holz etc. verladen, bezw. ausgeladen werden
			Reexpeditionsbefugniss für Raffinadezucker, Melasse, Kartoffelstärke und Dextrin in ganzen Wagenladungen	in der Station Tabor										

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
3	Nr. 148 vom 27. December 1902	3660	K. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Strakonitz-Winterberg, Localbahn Wodnau-Prachatitz, Localbahn Postelberg-Lana	Ziegel, feuerfeste Backsteine, Backsteine aus feuerfestem Thon oder Chamotte, Pflastersteine, feuerfeste Steine, Pflaster-, Verblend-, Canal- und Kamiuziegel	Ziiv	Winterberg Wolin Barau Husinetz Prachatitz Priesen-Postelberg oder umgekehrt	31. Jänner 1903	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
10	Nr. 148 vom 27. December 1902	3518	K. k. österr. Staatsbahnen	Kremsthalbahn	Langholz	sämmtlichen Stationen	Linz	In der Rubrik 4 ist die Artikelbezeichnung „Laugholz“ auf „Langholz, Blochholz“ abzuändern	
11	Nr. 2 vom 3. Jänner 1903	158	K. k. österr. Staatsbahnen		Fassdauben aus Buchenholz aus Pos. H—18, P. 2	Stationen der Bukowinaer Localbahnen	Hatna transit Hlinoka transit Hadikfalva transit	In Spalte 4 für die Bezeichnung des Artikels ist die Angabe „Pos. H—18, P. 2“ abzuändern in „Pos. II—18 b“	
12	Nr. 3 vom 6. Jänner 1903	227	K. k. österr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterclassification und Lebensmittel aller Art	Stationen der Dalmatiner Staatsbahnen	Kain	In der Rubrik 6 soll es statt „das Pfarramt in Rievo“ richtig heissen: „das Pfarramt in Kievo“	
	Nr. 5 vom 10. Jänner 1903	364	Kaiser Ferdinands-Nordbahn K. k. österr. Staatsbahnen	Zeitungen in Ballen als Eilgut	Wien Nordbahnhof	Lemberg Przemyśl Czernowitz und Jaroslau		In der vorletzten Zeile der Spalte 14 hat es statt „Tarif-Theiles I, Abth. E“ richtig zu lauten: „Tarif-Theiles I, Abth. A“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 8. **Wien, 17 Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 5. December 1902 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Eisenbahnministers **Dr. Heinrich Ritter von Wittek.**

(Schluss.)

Von den Anträgen des Mitgliedes Josef Holče (Punkt XXX a—c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten:

a) anf der Linie Prag—Gmünd—Wien den Localzug Nr. 226 bis nach Weseli-Mezimosti zu verlängern und die Abfahrt des Zuges Nr. 2017 der Linie Weseli-Mezimosti—Ober-Cerekwe von 7 Uhr 40 Minuten auf 8 Uhr 35 Minuten Abends zu verlegen,

b) die Abfahrt des Localzuges Nr. 125 der Strecke Budweis—Pilsen—Eger von 5 Uhr 38 Minuten Früh auf 6 Uhr 6 Minuten Früh zu verlegen, und

c) die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zu veranlassen, dass sie den Schnellzug Nr. 3 der Strecke Prag—Komotau—Karlsbad auch in der Station Unhoscht anhalten lasse“,

wurde der sub b) angeführte Antrag zurückgezogen, während die beiden anderen Anträge den Vorschlägen des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben werden.

Der Antrag des Mitgliedes Ernst Holzer (Punkt XXXI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, ehethunlichst auf der Localbahn Görz-Haidenschaft ein drittes, täglich verkehrendes Zugspaar zur Einführung zu bringen“,

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zum Studium übergeben.

Von den Anträgen des Mitgliedes Josef Houdek (Punkt XXXII a—i der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen:

a) dass ein neues Schnellzugspaar zwischen Pilsen und Gmünd im Anschlusse an die Schnellzüge Nr. 204/104 und Nr. 5/205 der Linie Prag—Wien—Gmünd zur Einführung gelange,

b) dass ein neuer Personenzug von Pilsen nach Budweis in der Zeit von 2—6 Uhr Nachmittags und von Budweis nach Pilsen in der Zeit von 8—12 Uhr Vormittags in Verkehr gesetzt werde,

c) dass der Schnellzug Nr. 3 auf der Strecke Wien—Gmünd—Pilsen in der Station Ražic anhalte, und dass der Personenzug Nr. 2114 der Strecke Ražic—Iglau schon um 2 Uhr Nachmittags von Ražic abgehe,

d) dass der Schnellzug Nr. 2 der Strecke Gmünd—Eger in Blowitz bedingungsweise zum Aussteigen anhalte,

e) dass die Personenzüge Nr. 320 und 319 auf der Strecke Prag—Pilsen in Schnellzüge umgewandelt und ein neues Personenzugspaar auf derselben Strecke derart eingeführt werde, dass ein Personenzug von Prag um circa 11 Uhr Nachts gegen Pilsen und von Pilsen um circa 8 Uhr Vormittags gegen Prag verkehren würde,

f) dass der Personenzug Nr. 326 der Strecke Pilsen—Prag spätestens um 5 Uhr 50 Minuten Nachmittags in Prag K.F.J.B. eintreffe und die fahrordnungsmässige Fahrzeit regelmässig einhalte,

g) dass zu dem Personenzuge Nr. 18 der Strecke Protiwin—Gmünd—Wien ein Localzug von Pisek nach Protiwin eingeführt werde,

h) dass von Pisek um circa 5 Uhr 45 Minuten Nachmittags ein neuer Personenzug nach Tabor geführt werde,

i) dass die Personenzüge Nr. 613 und 616 der Strecke Protiwin—Zditz bis, beziehungsweise von Březnitz geführt werden“,

wurden laut Mittheilung des Referenten die Anträge sub c) und h) zurückgezogen. Von den übrigen Anträgen werden im Sinne der Vorschläge des Referenten die Anträge sub a), b), c) und g) dem Eisenbahnministerium zur Erwägung, jener sub i) zum Studium übergeben, und wird jener sub f) dem Eisenbahnministerium zur Berücksichtigung empfohlen, während der Antrag sub d) abgelehnt wird.

Der Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XXXIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zu veranlassen, dass sie ihre Schnellzüge Nr. 3 und 4 der Strecke Wien—Prag in der Station Swětla anhalten lasse",

wird nach warmer Befürwortung durch den Antragsteller dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Die Anträge des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt XXXIV a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, dafür zu sorgen, dass die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn mehrere Verbindungen gegen Prag von den Linien der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn herstelle",

und

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, dahin zu wirken, dass die Anschlüsse der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Pardubitz verbessert werden",

werden im Sinne der Vorschläge des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben.

Anschliessend an den zweiten Antrag lenkt Mitglied Johann Kaftan die Aufmerksamkeit des Eisenbahnministeriums darauf, dass gleich ungünstige Verhältnisse bezüglich der Zugsanschlüsse wie in Pardubitz auch in der Kreuzungsstation Kolin bestehen, und bittet das Eisenbahnministerium, Abhilfe zu schaffen. Mitglied Stanislaus Kubr schliesst sich dieser Bitte an.

Die Anträge des Mitgliedes Anton Carl Lemach (Punkt XXXV a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin Einfluss zu nehmen:

a) dass die Anzahl der Personenzüge auf der Theilstrecke Friedek—Bielitz der Städtebahn vermehrt und bessere Anschlüsse in Bielitz, namentlich in der Richtung von und nach Saybusch, ferner in Golleschau in der Richtung von und nach Ustron, in Teschen an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn und in Friedek von und nach Mähr.-Ostrau hergestellt werden, und

b) dass die Anzahl der Personenzüge auf der Zweiglinie zwischen Golleschau und Ustron vermehrt und dadurch — wie sub a) gesagt — bessere Anschlüsse zwischen Teschen und Ustron bewerkstelligt werden",

werden conform dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Berücksichtigung empfohlen.

Der Antrag des einberufenen Ersatzmannes Wilhelm Neuber (Punkt XXXVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass der Schnellzug Nr. 104 der Linie Wien—Gmünd—Prag in der Station Göpfritz anhalte",

wird im Sinne der Ausführungen des Referenten dem Eisenbahnministerium zum Studium übergeben.

Der Antrag des Mitgliedes Franz von Pirko (Punkt XXXVII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Verkehrsinteressen der Linie Amstetten—Selzthal—Bischofshofen durch zweckentsprechende Massnahmen Rechnung zu tragen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben.

Der Antrag des Mitgliedes Ernst Rathausky (Punkt XXXVIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, zu veranlassen, dass mit der Einführung der Sommerfahrordnung 1903 auf der Staatsbahnstrecke Graz—Fehring ein neues Zugspaar zum unmittelbaren Anschlusse an die Schnellzüge Nr. 1307 und 1308 der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Fehring eingeleitet werde",

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Erwägung gelegentlich der bevorstehenden internationalen Fahrplanconferenz übergeben.

Der Antrag des Mitgliedes Victor Riedl von Riedenstein (Punkt XXXIX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, auf die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn dahin zu wirken, dass die Schnellzüge in der Station Unhoscht anhalten",

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium mit der Bitte um nochmalige Einflussnahme auf die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn im Sinne des Antrages übergeben.

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Victor Russ (Punkt XL der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, im Einvernehmen mit der Verwaltung der Südbahn zu veranlassen, dass in den Monaten Juli, August und September 1903 der diesjährige Sonderzug zwischen Wien und den Wörtherseestationen wieder in Verkehr gesetzt werde",

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Berücksichtigung empfohlen.

Der Antrag des einberufenen Ersatzmannes Eligius Scheibl (Punkt XLI a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, den bis zum Jahre 1901 von Salzburg in Verkehr gestandenen Personenzug Nr. 116 mit Abfahrt von Salzburg zwischen 4 und 5 Uhr Früh wieder einzuführen oder einen Anschluss an den neuen Schnellzug Nr. 6 (ab Salzburg 6 Uhr 30 Min. Früh) in der Strecke Steindorf—Braunau herzustellen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten bezüglich seines ersten Theiles dem Eisenbahnministerium zum Studium übergeben, während der zweite Theil zurückgezogen wurde.

Der weitere Antrag des genannten Ersatzmannes (XLI b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend gebeten, den im Sommerdienste 1902 nur an Sonn- und Feiertagen in der Strecke Salzburg—Golling ab 1. Juni geführten Localzug Nr. 43 (ab Salzburg 1 Uhr 20 Min. Nachmittags) den ganzen Sommer 1903 hindurch täglich in der Strecke Salzburg—Bischofshofen verkehren zu lassen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Berücksichtigung empfohlen.

Der folgende Antrag desselben Ersatzmannes (Punkt XLI c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, sämmtliche Schnellzüge in den Stationen Golling und St. Johann i. P. anhalten zu lassen, insbesondere aber die Schnellzüge Nr. 7 und 310",

wird den Ausführungen des Referenten gemäss aus principiellen Gründen und im Hinblicke auf die präjudiciellen Folgen abgelehnt, obwohl Mitglied Hieronymus Graf Platz in warmer Weise für das Anhalten der fraglichen Schnellzüge in der Station St. Johann i. P. eintritt, um der Bezirkshauptmannschaft die Vornahme localer Erhebungen im Interesse der landwirthschaftlichen Bevölkerung zu erleichtern, wogegen Sectionsrath Carl Pascher erklärt, dass das Anhalten von Schnellzügen in Zwischenstationen, um localen Interessen zu dienen, aus fahrplantechnischen Gründen und mit Rücksicht auf die präjudiciellen Folgen der Nachgiebigkeit in einem oder dem anderen Falle unthunlich sei.

Der nächste Antrag des einberufenen Ersatzmannes Eligius Scheibl (Punkt XLI d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, den sogenannten directen Verkehr nach und von Bad Gastein schon im Monate Mai einzurichten und für zweckmässige Eintheilung der Abfahrtszeiten von Bad Gastein Sorge zu tragen",

wird nach dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben.

Bezüglich des letzten Antrages des genannten Ersatzmannes (Punkt XLI e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den in Aussicht genommenen Motorwagenbetrieb auf der Strecke Salzburg—Golling einzuführen",

nimmt der Staatseisenbahnrath, den Ausführungen des Referenten gemäss, die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse erfolgten Mittheilungen zur Kenntniss, dass die Frage der Einführung des Motorwagenbetriebes zur Bedienung des Localverkehres auf für den Fernverkehr eingerichteten Linien die Aufmerksamkeit des Eisenbahnministeriums voll in Anspruch nehme, dass aber mit den bisherigen ausländischen Motorwagensystemen nach den Erfahrungen des Eisenbahnministeriums nicht auf unbedingt günstige Resultate gerechnet werden könne.

Hingegen seien gegenwärtig bei den niederösterreichischen Landesbahnen mit einem neuen, in Oesterreich patentirten Motorwagen Versuche im Zuge, die bisher ein sehr günstiges Ergebniss zeigten, so dass zu hoffen sei, dass nach diesem inländischen Patente ein Motor gefunden werden würde, der bei wesentlich geringeren Anschaffungskosten den zu stellenden Anforderungen entsprechen würde und für den Staatsbahnbetrieb in ausgiebiger Weise in Verwendung genommen werden könnte.

Anknüpfend hieran weist Mitglied Johann Kaftan auf die wesentlich höheren Anforderungen hin, welche an die Leistungen eines Motorwagens auf Localbahnen gestellt würden, wie das ungünstige Ergebniss der Probefahrten eines Motorwagens auf der Strecke Weseli-Mezimosti—Neuhaus gezeigt habe. Redner ersucht das Eisenbahnministerium nach dem Wunsche des böhmischen Landesausschusses auf einer Localbahn Versuche mit einem bereits erprobten, wenn auch ausländischen Motorwagen vorzunehmen, indem er auf die günstigen Ergebnisse des Motorwagenbetriebes auf den württembergischen Localbahnlinien hinweist.

Mitglied Johann Kaftan bittet weiters, den mangelhaften Zugsverbindungen der Strecke Weseli-Mezimosti—Neuhaus in der Richtung gegen Prag durch Einführung des Motorwagenbetriebes auf dieser Strecke oder durch entsprechende Abänderung der bestehenden Fahrordnung abzuhelfen, und schliesst mit der an das Eisenbahnministerium gerichteten Bitte, die Versuche mit dem Motorwagenbetriebe baldmöglichst zu beenden, und diesen Betrieb im Interesse einer ökonomischen Verwaltung auf den hiezu geeigneten Localbahnen einzuführen.

Von den Anträgen des Mitgliedes Anton von Schumacher (Punkt XLII a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

a) die Personenzüge Nr. 37 und 38 der Arlbergbahn ganzjährig und täglich bis und von Silz verkehren zu lassen, und

b) die Schnellzüge Nr. 101 und 102 wenigstens zur Ab- und Aufgabe der Post in Telfs anhalten zu lassen",

wurde der erste laut Mittheilung des Referenten zurückgezogen, wogegen der zweite nach dem Vorschlage des Referenten der Regierung mit der Bitte um Verbesserung der Postverbindungen mit Telfs übergeben wird.

Der Antrag des Mitgliedes Dr. Cyrill Seifert (Punkt XLIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf die k. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft dahin einzuwirken, dass in der Kreuzungsstation Tinischt bei den Personenzügen Nr. 409, 414 der Oesterreichischen Nordwestbahn und Nr. 903, 921 der Staatseisenbahn-Gesellschaft eine gegenseitige Zuwartezeit von 15 Minuten eingeführt werde",

wird über Vorschlag des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Die Anträge des Mitgliedes Anton Tscharre (Punkt XLIV a und b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen:

a) dass die Personenzüge Nr. 2221 und 2222, welche derzeit nur in der Strecke Bischofshofen—Schladming verkehren, bis Selzthal ausgedehnt werden, und

b) dass, bei eventueller Beibehaltung des gegenwärtigen Zuges Nr. 2218 zwischen Bischofshofen und Selzthal für den Fernverkehr, für den Localverkehr ein Zug wieder zur Einführung gelange, der ähnlich dem im Vorjahre bestandenen Zuge Nr. 2218 auch im Sommer 1903 die Rückfahrt von Gröbming zur Mittagszeit zu Personenzugspreisen und auch in der III. Wagenclasse ermöglichen würde",

werden in Uebereinstimmung mit dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben.

Von den Anträgen des Mitgliedes Sigmund Ullmann (Punkt XLV a—k der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht:

a) in der Strecke Selzthal—Bischofshofen die Nachtschnellzüge Nr. 2201 und 2202 bedingungsweise, und zwar während des ganzen Jahres in der Station Liezen anhalten zu lassen,

b) einen Personenzug, wie derselbe im letzten Sommer ab Attnang verkehrte, unter Beibehaltung des Zuges Nr. 2218 (Aussee ab 8 Uhr 44 Minuten, Selzthal an 10 Uhr 21 Minuten) zum Anschlusse an den Personenzug Nr. 927 nach Graz und Kärnten im Sommer 1903 wieder verkehren zu lassen,

c) einen Personenzug ab Selzthal bis Steinach-Irdning im Anschlusse an den um 5 Uhr 56 Minuten Nachmittags dort einlangenden Personenzug Nr. 928 zu activiren,

d) die Personenzüge Nr. 927 und 928 der Strecke Amstetten—Selzthal während des ganzen Jahres täglich verkehren zu lassen,

e) die Personenzüge Nr. 2221 und 2222 anstatt in der Strecke Bischofshofen—Schladming von und bis Selzthal zu führen,

f) die Schnellzüge Nr. 901 und 902 in der Strecke Selzthal—Amstetten in der Station Weissenbach-St. Gallen bedingungsweise während des ganzen Jahres anhalten zu lassen,

g) die tägliche Führung des Zuges Nr. 920 in der Strecke Hieflau—Kl.-Reifling zu veranlassen,

h) ein Uebereinkommen mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu erzielen, um die langen Aufenthalte auf der Strecke Villach—Graz in den Stationen St. Michael, Leoben und Bruck a. d. Mur zu vermeiden und schneller ans Ziel zu gelangen,

i) den Anschluss des Zuges Nr. 916 (Villach ab 4 Uhr 51 Minuten) an den von Franzensfeste um 5 Uhr 31 Minuten Nachmittags eintreffenden Zug herzustellen,

k) einen directen Anschluss an den von Wien Südbahnhof um 7 Uhr Abends abgehenden, in Bruck um 10 Uhr 39 Minuten Abends eintreffenden Schnellzug nach Leoben durch Späterlegung des um 10 Uhr 22 Minuten Abends abgehenden Personenzuges zu vermitteln",

wird der Antrag sub a) trotz ausführlicher Begründung durch den Antragsteller dem Vorschlage des Referenten gemäss, insbesondere im Hinblicke auf die ungünstige Stunde (2 Uhr Nachts), zu der die Züge Nr. 2201 und 2202 die Station Liezen passieren, abgelehnt.

Ebenso werden die Anträge sub d) und f) über Vorschlag des Referenten abgelehnt, während der Antrag sub e) angenommen, jener sub g) dem Eisenbahnministerium zum Studium abgetreten und die Anträge sub b), c), h), i) und k) dem Eisenbahnministerium zur Erwägung übergeben werden.

Endlich wird ein geschäftsordnungsmässig unterstützter Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Alexander Adler:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Personenzug Nr. 1122 in der Strecke Linz—Budweis der k. k. österreichischen Staatsbahnen im Sommer 1903 in seiner bisherigen Zeitlage (Linz ab 7 Uhr 42 Minuten Früh) zu belassen",

nach Anerkennung der Dringlichkeit den Ausführungen des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Berücksichtigung empfohlen.

Nunmehr gelangt Mitglied Dr. Thaddäus Pilat als Referent des Ausschusses für **commercielle und Tarifangelegenheiten** in Fragen des Personenverkehres zum Worte, und wird zunächst nach seinem Vorschlage der III. Theil a der „Mittheilungen" (Punkt XLVI der Tagesordnung), nämlich

Punkt 48, betreffend Gewährung von Fahrpreisermässigungen für von communalen Arbeitsvermittlungsinstituten entsendete Arbeiter, und

Punkt 49, betreffend Gewährung der auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen bestehenden Fahrpreisermässigungen für Hopfenarbeiter auch auf den in Böhmen gelegenen Privatbahnlinien, ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Von den den Personenverkehr betreffenden neuen Anträgen wird der Antrag des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XLVII a der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Personentarif auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen bis auf eine Entfernung von 10 bis 30 Kilometer zwischen zwei Stationen in Zonen von je fünf Kilometer zu erstellen und in gleichem Sinne auch auf die Privatbahnen einzuwirken",

im Sinne der Ausführungen des Antragstellers dem Eisenbahnministerium zur eingehenden Würdigung empfohlen, obwohl der Referent namens des Ausschusses die Ablehnung des Antrages empfiehlt.

Bezüglich des zweiten Antrages des Mitgliedes Johann Kaftan (Punkt XLVII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei den Zügen auf den Linien der ehemaligen Böhmischen Westbahn Nr. 335 und 336, welche zwischen Pilsen und Furth i. W. verkehren, in der Relation Pilsen—Böhm.-Kubitzen-Vollmau eine entsprechende Tarifcorrectur eintreten zu lassen",

nimmt der Staatseisenbahnrath nach dem Vorschlage des Referenten die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebene Zusage zur Kenntniss, dass zu den im Antrage genannten Zügen auch ermässigte Fahrkarten für die Relation Pilsen – Böhm.-Kubitzen-Vollmau zur Ausgabe gelangen werden.

Der Antrag des einberufenen Ersatzmannes Eligius Scheibl (Punkt XLVIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, bei dem Schnellzug Nr. 6 in der Strecke Salzburg—Wien, welcher im Sommerdienste 1902 um 6 Uhr 30 Minuten Früh von Salzburg abging, die Hundertkilometerbeschränkung für Reisende der III. Wagenclasse fallen zu lassen",

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss abgelehnt.

Der Antrag des Mitgliedes Anton von Schumacher (Punkt XLIX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass mit Rücksicht auf die mit 1. Jänner 1903 einzuführende Fahrkartensteuer die Giltigkeitsdauer der Retourkarten verlängert und eine öftere Unterbrechung der Fahrt mit einfacher oder mit Tour- und Retourkarte gestattet werde, und dass die gewöhnlichen Schnellzüge ausnahmslos das ganze Jahr hindurch mit Wagen III. Classe ausgestattet werden, deren Benützung nicht an bestimmte Entfernungen gebunden ist",

wird den Ausführungen des Referenten gemäss hinsichtlich des ersten Theiles in dem Sinne angenommen, dass das Eisenbahnministerium ersucht wird, auf die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wegen Verlängerung der Giltigkeitsdauer der bei ihr bestehenden Rückfahrkarten Einfluss zu nehmen. Hingegen wird der zweite Theil des Antrages, obwohl ihn der Antragsteller dahin modificirt, dass die Aufhebung der Beschränkung in der Benützung der III. Wagenclasse bei Schnellzügen, wenn sie nicht allgemein gewährt werden könne, wenigstens zu Gunsten der Mitglieder touristischer Vereine zugestanden werden möge, im Sinne der Ausführungen des Referenten abgelehnt, da seitens des Eisenbahnministeriums Ministerialrath Dr. Victor Röll erklärt, dass eine derartige Differenzirung der Reisenden undurchführbar sei, und unter lebhafter Zustimmung der Versammlung bemerkt, dass, wenn eine solche Differenzirung überhaupt platzgreifen könnte, dieselbe nicht sowohl für Vergnügungsreisende — wie es Touristen sind — sondern vor Allem für die ärmere Classe und für Geschäftsreisende durchgeführt werden müsste.

Der Antrag des Mitgliedes Anton Tscharre (Punkt L der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, mit allen österreichischen Eisenbahnen (Hauptbahnen) in Verbindung zu treten, um analog den bereits heute bestehenden zusammenstellbaren Fahrscheinheften, Jahres-Eisenbahnfahrscheinhefte (oder combinirbare Jahres-Eisenbahnfahrkarten) zur Einführung gelangen zu lassen",

wird dem Vorschlage des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Schliesslich referirt Mitglied Dr. Thaddäus Pilat noch über eine den **Güterverkehr** betreffende Angelegenheit, nämlich über die vom Eisenbahnministerium vorgelegten Grundzüge für abgeänderte „Vorschriften in Ansehung der Berechnung der Wagenstandgelder, beziehungsweise der Ladefristen für Wagen auf den an die k. k. österreichischen Staatsbahnen anschliessenden Industriegeleisen" (Punkt LII der Tagesordnung) und über den hierauf bezüglichen Antrag des Mitgliedes Otto Günther (Punkt XLI a der Tagesordnung):

„Ich beantrage, dass die dem Staatseisenbahnrathe zur Begutachtung in der Herbstsession 1902 vorgelegten ‚Grundzüge' für die vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommenen abgeänderten ‚Vorschriften in Ansehung der Berechnung der Wagenstandgelder, beziehungsweise der Ladefristen für Wagen auf den an die k. k. österreichischen Staatsbahnen anschliessenden Industriegeleisen' in der Weise abgeändert werden, dass an Stelle des fünften Absatzes, beginnend mit den Worten: ‚Eine Verlängerung' und endend mit den Worten: ‚berücksichtigt werden', der Wortlaut des § 64, Absatz 4, des Betriebsreglements tritt, welcher lautet: ‚Der Lauf der Entlade- und Abholungsfristen (Absatz 2) ruht während der Sonn- und Festtage, sowie für die Dauer einer zoll- oder steuerämtlichen Abfertigung, sofern dieselbe nicht durch den Absender oder Empfänger verzögert wird.'"

Der Referent empfiehlt hiezu namens des Ausschusses folgende Resolution zur Annahme:

„Der Staatseisenbahnrath begrüsst die Absicht des Eisenbahnministeriums, genau präcisirte Vorschriften über die Berechnung der Wagenstandgelder, beziehungsweise der Lade-

fristen für Wagen auf den an die k. k. österreichischen Staatsbahnen anschliessenden Industriegeleisen hinauszugeben, und spricht mit Rücksicht auf die vom Regierungsvertreter im Ausschusse abgegebene Erklärung die Erwartung aus, dass das Eisenbahnministerium bei der definitiven Redaction der vorgelegten ‚Grundzüge' die im Ausschusse zur Sprache gebrachten Wünsche wegen Abänderung einzelner Bestimmungen dieser ‚Grundzüge', insbesondere jener wegen des Nachweises der Unmöglichkeit der Beschaffung der zur Entladung erforderlichen Arbeitskräfte an den in die Entladefrist fallenden Sonn- und Festtagen berücksichtigen werde."

Nach Eröffnung der Debatte erklärt Mitglied Alfred Deutsch für den Ausschussantrag eintreten zu wollen und lenkt anlässlich des in Berathung stehenden Gegenstandes die Aufmerksamkeit des Eisenbahnministeriums auf den zur Zeit bei der Böhmischen Nordbahn herrschenden, namentlich für die Zuckerfabriken in Aussig und Czakowitz fühlbaren Wagenmangel, indem er das Eisenbahnministerium bittet, auf die Abstellung desselben hinzuwirken.

Weiters ergreifen zum Gegenstande die Mitglieder Otto Günther, Victor Riedl von Riedenstein, Wilhelm Briess, Carl Luckmann und Anton Carl Lemach, sowie seitens des Eisenbahnministeriums Ministerialrath Dr. Victor Röll das Wort. Schliesslich wird der Ausschussantrag angenommen und über Anregung des Mitgliedes Wilhelm Briess beschlossen, ein Specialcomité aus der Mitte des Staatseisenbahnrathes einzusetzen, welches im Sinne des Vorschlages des Mitgliedes Anton Carl Lemach aus fünf Mitgliedern bestehen soll und dem die Aufgabe zugewiesen wird, mit dem Eisenbahnministerium die in Rede stehenden „Grundzüge" unter Berücksichtigung aller vorgebrachten Wünsche zu redigiren und dem Staatseisenbahnrathe in der nächsten Sitzung zur Kenntniss zu bringen.

Der Vorsitzende unterbricht nunmehr die Sitzung und beraumt ihre Fortsetzung auf 3 Uhr Nachmittags an, indem er ersucht, sich während der Mittagspause über die in das Specialcomité zu entsendenden fünf Mitglieder zu einigen.

In der Nachmittagssitzung gelangt nach Wiedereröffnung der Verhandlungen Mitglied Alfred Deutsch als Referent des Ausschusses für commercielle und Tarifangelegenheiten in Fragen des Güterverkehres zum Worte und werden vorerst über seinen Vorschlag in das am Schlusse der Vormittagssitzung eingesetzte Specialcomité die Mitglieder Wilhelm Briess, Otto Günther, Anton Carl Lemach, Carl Luckmann und Victor Riedl von Riedenstein delegirt. *)

Der Referent wendet sich sodann der Besprechung des III. Theiles b der „Mittheilungen" (Punkt LI der Tagesordnung) zu und bringt zunächst zu Punkt 50 derselben, betreffend das bisherige Ergebniss der vom Eisenbahnministerium angestellten Berechnungen hinsichtlich:

a) des finanziellen Effectes der einfachen Uebertragung des gegenwärtigen Staatsbahnbarêmes auf die zu verstaatlichenden Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Nordwestbahngruppe, und

b) der Umgestaltung, welche sowohl die Einheitstaxen als auch eventuell schematisch das Staatsbahnbarême erfahren müsste, damit die volkswirthschaftlich äusserst wünschenswerthe, ja geradezu dringende Fortführung der Verstaatlichungsaction ihre gegenwärtige staatsfinanzielle Bedenklichkeit verliere,

die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums, Sectionschef Dr. Franz Liharzik im Ausschusse mündlich erfolgten Eröffnungen zur Kenntniss des Plenums, indem er im Wesentlichen Folgendes ausführt:

„Seitens des Eisenbahnministeriums seien ausser den oben genannten Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Nordwestbahngruppe auch die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in die Berechnung einbezogen worden, da auch die Verstaatlichung dieser Bahn vom Staatseisenbahnrathe angeregt worden sei.

Die Berechnungen beziehen sich gemäss dem vom Staatseisenbahnrathe gefassten Beschlusse lediglich auf den Güterverkehr. Der grossen Bedeutung der Angelegenheit entsprechend, seien die Berechnungen in sehr eingehender Weise durchgeführt worden und hätten daher langwierige und umfangreiche Arbeiten erfordert.

Zunächst sei zu berücksichtigen gewesen, dass durch die Uebertragung des Staatsbahnbarêmes auf die oben genannten Bahnen nicht nur der Localverkehr derselben, sondern auch der Wechselverkehr zwischen diesen und den anschliessenden Staatsbahnen beeinflusst werde, was eine Folge des den Tarifen der österreichischen Bahnen zugrunde liegenden Staffeltarifsystems sei. Die diesbezügliche Einwirkung sei als eine ganz bedeutende bezeichnet worden. Es sei darauf hingewiesen worden, dass die vorgeführten Ziffern naturgemäss vielfach auf Annahmen und Schätzungen beruhen, die jedoch derart vorsichtig gehalten seien, dass die Ziffernresultate der Wahrheit jedenfalls nahe kommen. Die Berechnungen seien auf Grund der Frequenzdaten des Jahres 1900 aufgestellt worden. Die Bruttoeinnahme der in Frage kommenden Bahnen inclusive Staatsbahnen in diesem Jahre aus dem Güterverkehre haben 323 Millionen Kronen betragen. Das Verhältniss zwischen dem Localverkehre und dem in- und ausländischen Anschluss- und Verbandsverkehre sei mit circa 40 pCt. zu 60 pCt. ermittelt worden.

Hienach habe sich unter Berücksichtigung der Durchrechnungsdifferenzen auch hinsichtlich der anschliessenden Linien des bisherigen Staatsbahnnetzes für den Fall der Verstaatlichung der Staatseisenbahn-Gesellschaft allein ein Ausfall von 7 Millionen Kronen, ebenso bei der Nordwestbahngruppe allein von 5 Millionen Kronen und bei der Nordbahn allein ein Ausfall von $1^1/_2$ Millionen Kronen ergeben. Bei Verstaatlichung aller genannten Bahnen ergebe sich als Wirkung der Durchrechnung der Tarife im Wechselverkehre zwischen diesen Bahnen einerseits und den bestehenden Staatsbahnlinien andererseits ein weiterer Ausfall von 4 Millionen Kronen, so dass der gesammte Ausfall an Einnahmen ungefähr $17^1/_2$ Millionen Kronen betragen würde.

Die Beantwortung der zweiten unter b) angeführten Frage sei eine weit schwierigere. Die diesbezüglichen Arbeiten seien noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Um die Schwierigkeit, welche die Erstellung der neuen Tarife verursache, und den Umfang der bezüglichen Arbeiten zu charakterisiren, genüge es, darauf hinzuweisen, dass die Anzahl der Stationen des Hauptbahnnetzes der k. k. österreichischen Staatsbahnen gegenwärtig auf den westlichen Linien 696 und die auf den östlichen 318 betrage, beide Liniengruppen daher zusammen 1014 Stationen zählen. Bei der Uebernahme

*) Das Specialcomité constituirte sich noch während der Plenarsitzung durch Wahl des Mitgliedes Otto Günther zum Obmanne.

der genannten Bahnen würde sich die Anzahl der Stationen bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft um 193, bei der Nordwestbahn um 220 und bei der Nordbahn um 191, also zusammen um 604 vermehren.

Wenn hienach schon die Umarbeitung des Localtarifes durch Einbeziehung der neuen Stationen in den Kilometerzeiger sehr langwierige Arbeiten verursache, so würden sich naturgemäss die Schwierigkeiten bei der Umarbeitung der directen Tarife noch steigern, und habe die Erfahrung anlässlich der Durchführung der stattgehabten Aenderungen an dem Staatsbahnbarême ergeben, dass schon hinsichtlich des gegenwärtigen Staatsbahnnetzes zur vollständigen Umarbeitung der directen Tarife ein Zeitraum von circa vier Jahren erforderlich sei.

In Anbetracht dessen sei es nicht möglich, bei successiver Verstaatlichung der in Rede stehenden Bahnen auch successive die Unificirung der Gütertarife hinsichtlich der einzelnen Linien vorzunehmen, zumal der Hinzutritt einer neuen verstaatlichten Bahn immer wieder bedingen würde, die schon bewirkte Arbeit wenigstens zum Theile wieder von vorn zu beginnen. Wenn daher das in Rede stehende Verstaatlichungsprogramm nicht auf einmal zur Gänze, sondern nur successive durchgeführt werden sollte, werde nichts anderes erübrigen, als bis zum Abschlusse der ganzen Action auf den successive verstaatlichten Linien die bestehenden Tarife aufrecht zu erhalten.

Der Zeitpunkt, bis zu welchem die Unificirung der Tarife zwischen den bestehenden und den zu verstaatlichenden Bahnen auf Grund des gegenwärtigen oder eines modificirten Barêmes platzgreifen könne, lasse sich daher derzeit auch nicht annäherungsweise feststellen. Eine Tarifänderung könne jedoch nicht für einen unbekannten späteren Termin geplant werden, da sich ein Gütertarif naturgemäss den actuellen wirthschaftlichen Verhältnissen anpassen müsse, die häufigem Wechsel unterworfen sind. Deshalb könne auch, wenn eine Tariferhöhung behufs Vermehrung der Einnahmen aus dem Güterverkehre geplant wird, nicht an eine lineare, etwa percentuelle Erhöhung der Tarife gedacht werden, sondern müssten die zulässigen Erhöhungen unter genauer Erwägung der volkswirthschaftlichen Verhältnisse hinsichtlich der einzelnen Artikelgruppen genau geprüft werden. In Oesterreich seien auch die Schwierigkeiten der Umarbeitung der Tarife bei eintretenden Verstaatlichungen grösser als in Deutschland, nachdem die österreichischen Tarife, wie bereits erwähnt, auf dem Staffeltarifsystem beruhen, während in Deutschland im wesentlichen Kilometertarife bestehen.

Aus allen diesen Gründen seien die Arbeiten des Eisenbahnministeriums, betreffend Construction eines neuen Staatsbahnbarêmes, welches den im Beschlusse des Staatseisenbahnrathes angedeuteten Zweck erreichen würde, noch nicht zum Abschlusse gelangt, doch geben die angestellten Berechnungen die Beruhigung, dass die in Rede stehenden Einnahmenausfälle nicht zu gross seien, um nicht durch Tarifänderungen in dem angedeuteten Sinne paralisirt werden zu können.

Der Referent hebt weiter hervor, dass im Ausschusse von allen Rednern die bedeutende Leistung, welche in einer verhältnissmässig kurzen Zeit seitens des Eisenbahnministeriums durchgeführt wurde, anerkannt worden sei. Es sei aber auch andererseits der Wunsch und die Hoffnung ausgedrückt worden, dass das Ministerium die Arbeiten, soweit sie noch nicht zum Abschlusse gediehen seien, stets im Auge behalten und bemüht sein werde, sie fortzuführen."

Der Referent schliesst seine Ausführungen, indem er namens des Ausschusses folgende Resolution zur Annahme empfiehlt:

„Der Staatseisenbahnrath nimmt die Mittheilungen des k. k. Eisenbahnministeriums mit Dank zur befriedigenden Kenntniss und ersucht dasselbe, die eingeleiteten Arbeiten fortzusetzen."

Diese Resolution wird ohne Debatte angenommen.

Die Mittheilungen zu Punkt 51, betreffend Ermässigung der Tarife der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn auf das Niveau des Barêmes der Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zu

Punkt 52, betreffend Beschaffung entsprechender Einrichtungen für die Verladung von rohen Steinen und fertigen Steinmetzwaaren in den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen im nordwestlichen Schlesien, werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Bei Punkt 53 der Mittheilungen, betreffend Verschiebung der für die Durchrechnung des Staatsbahnbarêmes für Holzsendungen des Specialtarifes 2 und der Classe C von Galizien und der Bukowina nach Wien derzeit gezogenen Demarkationslinie weiter nach Westen, bespricht der Referent zwei neueingebrachte, einschlägige Anträge, nämlich den Antrag der Mitglieder Leopold Baczewski, Ignaz Russmann und Karl Skibiński (Punkt LV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, seinen ganzen Einfluss bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin zur Geltung zu bringen, dass mit Rücksicht auf nachweisbare nächstjährige grössere Lieferungsabschlüsse und im Hinblicke auf den verminderten Absatz nach Deutschland:

1. die für Holzsendungen des Specialtarifes 2 und der Classe C aus Galizien und der Bukowina nach Wien loco zugestandenen durchgerechneten Tarife (Verordnungs-Blatt Nr. 1 ex 1902, Position Nr. 21), und

2. die ermässigten Grubenholztarife nach Mährisch-Ostrau, Hruschau und dem Dombrau-Karwiner Revier (Verordnungs-Blatt Nr. 47 ex 1902, Position Nr. 1081) unverändert erneuert, und ferner

3. die für Holztransporte nach Böhmen bewilligten Refactien (Verordnungs-Blatt Nr. 148 ex 1901, Pos. Nr. 3607) womöglich unter Aufhebung der Minimalquantitäten aufrecht erhalten werden",

und den Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner (Punkt LVII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, alle demselben zu Gebote stehenden Mittel geltend zu machen, um die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von allen Massnahmen, welche die Erhöhung der derzeit bestehenden Güterfrachtsätze bezwecken, abzuhalten."

Der Referent theilt hinsichtlich des erstangeführten Antrages mit, dass bezüglich des ersten Punktes desselben, welcher die gleiche Angelegenheit wie Punkt 53 der „Mittheilungen" betreffe, der den Ausschussverhandlungen beigezogene Vertreter der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Generaldirector Hofrath Richard Jeitteles erklärt habe, dass seine Verwaltung mit Rücksicht auf die Lage des Unternehmens den Wünschen nach Belassung der zugestandenen ermässigten Holztarife nicht entgegenkommen könne. Mit Rücksicht auf diese bestimmte Erklärung, sowie in Anbetracht dessen, dass dieser Punkt des ersten Antrages ohnedies in dem allgemein gefassten Antrage des Mitgliedes Moriz Dattner mitenthalten sei, werde diesbezüglich seitens des Ausschusses kein specieller Antrag gestellt.

Der zweite Punkt des Antrages sei dadurch erledigt, dass die gewünschte Erneuerung des ermässigten

Tarifes für Grubenholz bereits im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 137 ex 1902, Pos. 2477, verlautbart wurde.

Ebenso sei der dritte Punkt des Antrages dadurch erledigt, dass die Erneuerung der für Holztransporte nach Böhmen bisher bewilligten Refactien unten den alten Modalitäten zugestanden wurde.

Den Antrag des Mitgliedes Moriz Dattner empfiehlt der Referent dem Eisenbahnministerium zur wohlwollenden Würdigung abzutreten.

Mitglied Moriz Dattner weist auf die nachtheiligen Folgen hin, welche die Zurückziehung der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zugestandenen Frachtermässigungen für die Holzindustriellen Galiziens und der Bukowina habe, da diese mit den ermässigten Frachtsätzen bei den Abschlüssen für die nächste Campagne gerechnet hätten. Redner bemerkt, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Holztransporte aus Ungarn nach Olmütz ungleich weitergehende Ermässigungen gewähre und bittet das Eisenbahnministerium, wenn irgend möglich dahin zu wirken, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die bisherigen ermässigten Frachtsätze für Holztransporte wenigstens bis zur Frühjahrscampagne zugestehe.

Mitglied Sigmund Ullmann spricht sich gegen die einseitige Gewährung ermässigter Tarife zu Gunsten der Holzindustriellen Galiziens und der Bukowina aus, indem er darauf hinweist, dass die Holzindustrie der Alpenländer hiedurch den Wiener Markt vollständig verloren habe und in gewissen Holzsorten, wie z. B. „Eierkistenbrettern", nicht einmal mehr in Steiermark die Concurrenz aushalten könne. Uebrigens seien die Holzindustriellen Galiziens und der Bukowina an und für sich auch hinsichtlich des Exportes vielfach günstiger daran als jene der Alpenländer, da der Holzreichthum grösser, die Qualität des Holzes besser und die Arbeitslöhne niedriger seien. Redner schliesst mit der Bitte, um Gleichmässigkeit der Staatsbahntarife in Galizien und in der Bukowina mit jenen in den westlichen Kronländern.

Demgegenüber bemerkt Mitglied Moriz Dattner, dass die Holzindustriellen der Alpenländer den Wiener Markt nicht an die galizische, sondern an die ungarische Concurrenz verloren hätten und dass die Arbeitslöhne im Verhältnisse zur Leistung in Galizien nicht niedriger seien als in den Alpenländern.

Hierauf wird der Referentenantrag angenommen.

Zu Punkt 54 der Mittheilungen, betreffend Declassification des Artikels „Zinkischer Ofenbruch" und Ablehnung der Declassification des Artikels „Zinkasche", beantragt der Referent und beschliesst die Versammlung:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die in der gemeinschaftlichen Eisenbahn-Directorenconferenz angenommene Declassification des Artikels „Zinkischer Ofenbruch" in Classe II—A—C baldigst zur Durchführung gelange."

Zu Punkt 55 der Mittheilungen, betreffend Ermässigung der Wagegebühr bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen von K 1·20 per Waggon, bei Massengütern auf 60 Heller oder höchstens 80 Heller, beantragt der Referent und beschliesst die Versammlung:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wolle seinen Einfluss dahin geltend machen, dass die in der Sitzung des Staatseisenbahnrathes vom 6. Juni 1902 befürwortete Ermässigung der Waggebühr bei Massengütern im gemeinsamen Gütertarife, Theil I, zur Durchführung gelange."

Punkt 56 der Mittheilungen, betreffend Erneuerung der bestehenden Nothstandstarife für jene Gegenden, in welchen thatsächlich Nothstand herrscht, wird nach dem Vorschlage des Referenten zur Kenntniss genommen.

Bezüglich des im Zusammenhange mit demselben stehenden neuen Antrages des Mitgliedes Stanislaus Kubr (Punkt LXII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, in allen Bezirken des Königreiches Böhmen den Nothstandstarif für Streu, Futter und Düngermittel einzuführen",

bemerkt der Referent, dass derselbe in seiner allgemeinen Fassung mit Rücksicht auf den in der letzten Session gefassten Beschluss, dass Nothstandstarife nur für jene Gegenden zu gewähren seien, in denen thatsächlich Nothstand herrscht, nicht zur Annahme gelangen könne. Der Antragsteller habe daher jene Bezirke namhaft gemacht, welche nach seiner Ansicht in den publicirten Nothstandstarif einzubeziehen wären. Es seien dies die Gerichtsbezirke Beraun, Böhmisch-Brod, Běratek, Böhmisch-Skalitz, Břesnitz, Deutsch-Brod, Frauenberg, Hochstadt, Hořowitz, Jaroměř, Jungbunzlau, Karolinenthal, Kladno, Königliche Weinberge, Königstadtl, Königsaal, Mirovitz, Mühlhausen, Moldautein, Nachod, Pisek, Podiebrad, Rožmithal, Schlan, Schwaz-Kosteletz, Schweinitz, Smichow, Starkenbach, Tabor, Unhošt, Welwarn und Žižkow. Ausserdem habe der Obmann der deutschen Section des Landesculturrathes für Böhmen, an welchen im kurzen Wege um Bekanntgabe der im Bereiche dieser Section nothleidenden Gerichtsbezirke herangetreten wurde, auf die betreffenden Angaben in einer Eingabe an das k. k. Ackerbauministerium hingewiesen. Der Referent knüpft hieran die Bitte, wenn sich nach den Erhebungen ergeben sollte, dass in den bezeichneten Bezirken thatsächlich Nothstand herrsche, dieselben in den publicirten Nothstandstarif einzubeziehen.

Die Mittheilungen zu Punkt 57, betreffend Präcisirung der Bestimmung XVII 2 c zu § 51 des Eisenbahn-Betriebsreglements hinsichtlich der nachträglichen Anwendung des Bodenflächentarifes für Theilstrecken des von Viehtransporten zurückgelegten Weges im Rückerstattungswege.

Punkt 58, betreffend Ausscheidung der Artikel: Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle aus der Position W 20 des Gütertarifes, Theil I, und Tarifirung derselben nach Classe II—A—A und zu

Punkt 59, betreffend die vom 1. Mai bis 1. November 1902 erschienenen wichtigsten Tarife,

werden ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Der Referent wendet sich nunmehr zu dem Punkte LIII der Tagesordnung: „Wahl von Delegirten des Staatseisenbahnrathes zur Mitwirkung bei den Verhandlungen über die Revision der Güterclassification hinsichtlich der Artikelgruppe „Papier und Pappe" und werden nach seinem Vorschlage die Mitglieder Anton Karl Lemach und Ernst Rathausky per acclamationem delegirt.

Hierauf gelangt der Referent zu den den Güterverkehr betreffenden Anträgen einzelner Mitglieder, soweit selbe noch nicht zur Besprechung kamen, indem er zunächst bezüglich des Antrages des Mitgliedes Alexander Adler (Punkt LIV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen, dass das von Wels nach den Stationen von Vöcklabruck bis Frankenmarkt und darüber hinaus an Welser Wochenmarkttagen zur Aufgabe gelangende Kleinvieh (Jung-

schweine) schon mit dem Personenzuge Nr. 23 statt wie bisher mit dem Personenzuge Nr. 13 expedirt werde",

mittheilt, dass dieser Antrag seine Erledigung durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebene Erklärung gefunden habe, dass bereits seit einiger Zeit versuchsweise zwei Eilgutwagen zur Viehbeförderung beim Zuge Nr. 23 eingestellt worden seien und dass es von dem Ergebnisse dieses Versuches abhängen werde, ob künftighin die Beförderung des Kleinviehes mit diesem Zuge erfolgen könne.

Der Antrag des Mitgliedes Ludwig Christ (Punkt LVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, für die Stahlabfälle der Sensenwerke einen möglichst billigen Frachtsatz auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen einzuführen",

wird in Uebereinstimmung mit den Ausführungen des Referenten abgelehnt.

Den Antrag des Mitgliedes Dr. Peter Anton Gambini (Punkt LVIIIa der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, das Nöthige zu veranlassen, damit nicht nur auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen, sondern auch auf allen übrigen österreichischen Eisenbahnlinien, die Localbahn Triest-Parenzo inbegriffen, die Frachtgebühren für chemische Düngemittel für das Kronland Istrien um 50 Percent ermässigt werden",

empfiehlt der Referent in folgender Fassung zur Annahme:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, das Nöthige zu veranlassen, dass die Frachtgebühren für chemische Düngemittel auf der Localbahn Triest-Parenzo eine Ermässigung erfahren, und dass ferner die für chemische Düngemittel nach Istrien schon derzeit bestehenden besonders ermässigten Frachtsätze auch auf Sendungen nach Dalmatien Anwendung finden."

Eine hiezu gestellte Anfrage des Mitgliedes Max Freiherrn von Mersi, weshalb die fragliche Tarifbegünstigung nur für die Kronländer Istrien und Dalmatien beantragt wurde, beantwortet Mitglied Anton Ritter von Vukovič, indem er auf die eigenartigen Verkehrsverhältnisse dieser beiden Kronländer, sowie auf deren ungünstige wirthschaftliche Lage hinweist, im Uebrigen aber erklärt, dass er gegen die Gewährung der gleichen Begünstigung auch für andere Kronländer nichts einzuwenden habe.

Mitglied Max Freiherr von Mersi stellt hierauf an das Eisenbahnministerium die Bitte, bei der Prüfung der Angelegenheit die Interessen sämmtlicher Kronländer, insbesondere der südlich gelegenen (wie Südtirol), in welchen wohl ähnliche Verhältnisse herrschen dürften, ins Auge zu fassen.

Nach einem kurzen Schlussworte des Referenten, in welchem derselbe gleichfalls auf die eigenartigen Verhältnisse Istriens und Dalmatiens hinweist, gelangt der Antrag in der von ihm empfohlenen Fassung zur Annahme.

Zu dem weiteren Antrage des Mitgliedes Dr. Peter Anton Gambini (Punkt LVIIIb der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, für den Transport des Istrianer Weines auf sämmtlichen Staatsbahnlinien, sowie auf der Istrianer Localbahnlinie Triest—Buje—Parenzo eine Ermässigung der Frachtgebühren um 50 Percent zu veranlassen",

und zu dem in unmittelbarem Zusammenhange stehenden Antrage der Mitglieder Vito Morpurgo und Anton Ritter von Vukovič (Punkt LXVa der Tagesordnung):

„Bei Unterstützung des vom Mitgliede Dr. Gambini eingebrachten Antrages, bezüglich 50percentiger Ermässigung der Frachtgebühren für den Transport des Istrianer Weines auf sämmtlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der Localbahn Triest-Parenzo wird beantragt, dass diese Ermässigung auch für Dalmatiner Wein zu gelten habe",

fasst der Staatseisenbahnrath im Sinne der Ausführungen des Referenten und nach seinem Vorschlage folgenden Beschluss:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den Weinproducenten in den südlichen Provinzen nach Thunlichkeit Tariferleichterungen zu gewähren."

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gregor und des einberufenen Ersatzmannes Dr. Stefan Smal-Stocki (Punkt LIX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zur Ermöglichung des Exportes von Schnittmaterial aus der Bukowina nach Südafrika den Frachtsatz für diesen Artikel nach Triest Hafen dem Tarife nach Hamburg zumindest gleichzustellen und den Oesterreichischen Lloyd zu veranlassen, dass er in seinem Tarife für Schnittmaterial in der Relation Triest—Delagoabai—Durban die Parität mit Hamburg herstelle",

wird den Ausführungen des Referenten gemäss mit Rücksicht auf die im Ausschusse gegebenen Aufklärungen an das Eisenbahnministerium zur eventuellen weiteren Erwägung abgetreten, falls die Interessenten neuerlich an dasselbe herantreten sollten.

Hiebei erklärt Ersatzmann Franz Xaver Wirth, dass er namens der Alpenländer gegen die Gewährung einer derartigen neuen Frachtbegünstigung für die Bukowinaer Holzindustrie auf das Entschiedenste protestiren müsse, da solche Begünstigungen die alpenländische Holzindustrie, die ohnedies unter der in den letzten Jahren rapid angewachsenen Concurrenz aus Bosnien und der Hercegovina stark gelitten habe, vollständig zugrunde richten würden.

Der Antrag des Mitgliedes Josef Gröger (Punkt LX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen die Begünstigung einzuführen, dass den Mineralwassertransporten alljährlich vom 1. November bis 15. März die Frachtberechnung als Frachtgut bei Aufgabe als Eilgut zugestanden werde, wie dies auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen seit 1. October 1896 der Fall ist",

wird im Sinne der Ausführungen des Referenten dem Eisenbahnministerium zur eventuellen Berücksichtigung in den in der Begründung des Antrages erwähnten Ausnahmsfällen abgetreten.

Der Antrag des Mitgliedes Otto Günther (Punkt LXIb der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen:

1. dass bei Massenartikeln, wie Coaks, Kohle, Eisen u. s. w. in solchen Fällen, in welchen dem zur Entladung verpflichteten Empfänger infolge von Verkehrsstockungen oder durch Massnahmen der verfrachtenden Bahn an einem oder mehreren Tagen eine derartige Wagenanzahl zugestellt wird, dass deren Entladung innerhalb der normirten Ladefrist durch die zur Entladung bestimmte normale Arbeiterzahl, wie sie bei normalem Verkehre verwendet wird, nicht möglich ist, die normirte Ladefrist um soviel verlängert werde, als sie dem Vielfachen der gewöhnlichen Tagessendungen entspricht, und ferner

2. dass die thatsächlich benöthigte Ladefrist bis zu dem Momente gerechnet werde, in welchem dem Bahnamte von der stattgefundenen Entladung eines Wagens Meldung erstattet worden ist",

wird ebenso wie der erste sub Punkt LXIa der Tagesordnung angeführte Antrag desselben Mitgliedes, welcher bereits bei Punkt LII der Tagesordnung mitbehandelt wurde, dem am Schlusse der Vormittags-Sitzung eingesetzten Specialcomité zur Berathung zugewiesen.

Bezüglich des weiteren Antrages des Mitgliedes Otto Günther (Punkt LXI c der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, zu veranlassen:

1. dass die Gebührenberechnung auf den den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien endgiltig geregelt werde,

2. dass die für den Transitverkehr über diese Linien bestehenden Taxen ermässigt werden,

3. dass die Stationen Wien Praterquai, Wien Donauquaibahnhof und Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahnhof transit in den Kilometerzeiger des Abschnittes A des Localtarifes, Theil II, Heft 1, für die Frachtberechnung nach den westlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen aufgenommen, und dass die Stationen Wien Donauquaibahn und Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit der Station Wien Praterquai in Bezug auf die Frachtberechnung nach den nördlichen und nordwestlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen gleichgestellt werden",

entfällt im Sinne der Ausführungen des Referenten eine Schlussfassung, da laut der vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse abgegebenen Erklärung mit 1. Februar 1903 ein neuer, bedeutende Verbesserungen aufweisender Tarif für die Wiener Verbindungsbahn in Kraft treten wird, dessen Wirkungen zunächst abzuwarten wären.

Im Anschlusse hieran bespricht der Referent den Antrag des Mitgliedes Dr. Stefan Licht (Punkt LXIV der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Neuauflage der gegenwärtig vergriffenen Eisenbahntarife veranlassen zu wollen",

da unter den in der Begründung dieses Antrages als vergriffen angeführten Tarifen auch jener der Wiener Verbindungsbahn aufgezählt erscheint, und wird dieser Antrag dem Vorschlage des Referenten gemäss angenommen.

Bezüglich des folgenden Antrages des Mitgliedes Otto Günther (Punkt LXI d der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken:

1. dass entsprechend ermässigte Exportfrachtsätze für Eisen ab Schönbrunn und Mährisch-Ostrau nach Italien und Rumänien erstellt werden, und

2. dass die Anwendbarkeit der derzeit nur für Sendungen von Eisen der Pos. E—5 und E—6 für Zwecke der k. u. k. Kriegsmarine ab Schönbrunn nach Triest und Pola bestehenden ermässigten Frachtsätze auch auf Transporte, die nach Triest, Fiume, Pola und Rovigno gehen und für die Handelsmarine bestimmt sind, ausgedehnt werde",

entfällt zu Punkt 1 eine Schlussfassung, da laut der Ausführungen des Referenten die den Ausschussverhandlungen beigezogenen Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Südbahn-Gesellschaft hinsichtlich des Exportes nach Italien ein weiteres Studium der Angelegenheit im Bereiche ihrer Verwaltungen zusagten, während es sich hinsichtlich des Exportes nach Rumänien zunächst um die Bekanntgabe der in Betracht kommenden Relationen handelt, ehe das Eisenbahnministerium entschieden Stellung nehmen kann. Der zweite Punkt des Antrages wird nach dem Vorschlage des Referenten angenommen.

Ebenso wird der nächste Antrag des Mitgliedes Otto Günther (Punkt LXI e der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die Declassification von Eisen und Stahl der Pos. E—5, und Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—6 nach Classe A—B—B auch auf jenen Privatbahnen, die diese Declassification noch nicht durchgeführt haben, allgemein eingeführt werde",

dem Vorschlage des Referenten gemäss angenommen.

Bezüglich des folgenden Antrages des Mitgliedes Otto Günther (Punkt LXI f der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird gebeten, dahin zu wirken:

1. dass die Frachtsätze in den Localtarifen der k. k. priv. Stauding-Stramberger Localbahn, sowie der Localbahn Stramberg-Wernsdorf, insbesondere für jene Artikel, die beim Waggonbau Verwendung finden, herabgesetzt werden;

2. dass eine Exportbegünstigung für auf eigenen Rädern laufende, zur Aufgabe gelangende Eisenbahnfahrzeuge eingeführt werde;

3. dass eine Verbilligung der Frachttaxen für Eisenbahnfahrzeuge im Inlandverkehre gewährt werde",

entfällt zu Punkt 1 eine Schlussfassung, da laut Mittheilung des Referenten seitens des den Ausschussverhandlungen beigezogenen Vertreters der Stauding-Stramberger Localbahn, wie auch in einer mittlerweile beim Eisenbahnministerium eingelaufenen Eingabe dieser Verwaltung geltend gemacht wurde, dass einerseits eine Reihe der in der Begründung des Antrages angegebenen Ziffern den thatsächlichen Verhältnissen nicht entspreche, andererseits für die Nesselsdorfer Waggonfabrik bereits eine Anzahl weitgehender Begünstigungen bestehe, über die nicht hinausgegangen werden könne.

Ebenso entfällt zu Punkt 2 des Antrages eine Schlussfassung, da sich der Antragsteller laut Mittheilung des Referenten durch die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen befriedigt erklärte.

Punkt 3 des Antrages wird conform dem Vorschlage des Referenten dem Eisenbahnministerium zum Studium übergeben.

Der letzte Antrag des Mitgliedes Otto Günther (Punkt LXI g der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, seinen ganzen Einfluss auf die betheiligten Privatbahnen im Interesse der Erstellung von namhaft ermässigten Frachtsätzen für Textilmaschinen von Bielitz nach Stationen der Handelskammerbezirke Reichenberg und Eger geltend zu machen",

wird den Ausführungen des Referenten gemäss in der nachstehenden Fassung angenommen:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, bei den betheiligten Privatbahnen dahin zu wirken, dass für den Transport von Textilmaschinen von Oesterreichisch-Schlesien nach Stationen der Handelskammerbezirke Reichenberg und Eger ermässigte Frachtsätze eingeführt werden."

Gelegentlich der Besprechung dieses Antrages bringt Mitglied Dr. Stefan Licht, anknüpfend an einen Artikel des „Prager Tagblatt", die Frage der gelegentlich der Revision der Güterclassification vorgenommenen Aenderung in der Tarifirung von Dampfkesseln zur Sprache.

Es sei nämlich bei der Tarifpost für Dampfkessel der Zusatz „unzerlegt" beigefügt worden, was zur Folge habe, dass für zerlegte Dampfkessel ein höherer Frachtsatz platzgreifen würde, als für unzerlegte. Dies würde aber für die ohnehin unter einer grossen wirthschaftlichen Krise leidende Maschinenindustrie eine unerträgliche Belastung bedeuten.

Dem gegenüber führt seitens des Eisenbahnministeriums Ministerialrath Dr. Max Freiherr von Buschman aus, dass bei der Neuformulirung der betreffenden Position der Güterclassification nach keiner Richtung hin die Absicht bestanden habe, durch den genannten Zusatz die Maschinenindustrie zu belasten. Der Zusatz sei in der Annahme aufgenommen worden, dass Dampfmaschinen in der Regel unzerlegt zum Eisenbahntransporte kommen. Uebrigens sei bereits eine Sitzung mit den Privatbahnverwaltungen anberaumt worden, um die ehebaldigste Beseitigung dieses Zusatzes zu veranlassen.

Mitglied Dr. Stefan Licht gibt seiner Freude darüber Ausdruck, dass diese Angelegenheit seitens des Regierungsvertreters eine so sachliche und nachdrückliche Aufklärung gefunden habe und dass das Eisenbahnministerium Anlass genommen habe, rasch Abhilfe zu schaffen.

Bezüglich des Antrages des einberufenen Ersatzmannes Josef Lenarčič (Punkt LXIII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird dringend ersucht, dahin zu wirken, dass die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für die krainischen Mühlen ähnliche Frachtsätze nach Fiume loco zugestehe, wie solche für Getreide- und Mehlsendungen von den ungarischen Stationen nach Triest gelten",

entfällt eine Schlussfassung, da sich der Antragsteller laut Mittheilung des Referenten durch die im Ausschusse abgegebenen Erklärungen des Vertreters der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft befriedigt erklärt hat.

Hiezu bemerkt der Antragsteller, dass ihn diese Erklärungen insofern befriedigten, als in denselben die Gewährung ermässigter Tarife zu Gunsten der krainischen Mühlen nach den vor Fiume gelegenen Stationen, sowie für Mehlsendungen über Nabresina und Cormons und nach den zwischen Nabresina und Cormons gelegenen Stationen in Aussicht gestellt worden sei.

Redner bedauert, dass nicht auch nach Fiume eine Tarifermässigung platzgreifen könne, und weist ferner auf die Frachtbegünstigungen hin, welche dem neuen Mühlenetablissement in Triest zugestanden worden seien, indem er der Hoffnung Ausdruck gibt, dass die Südbahnverwaltung auch den anderen österreichischen Mühlen ähnliche Begünstigungen einräumen werde.

Mitglied Karl Luckmann weist auf die ungünstige Lage der österreichischen Mühlenindustrie gegenüber der ungarischen, sowie auf die Nothwendigkeit hin, dass die Südbahn-Gesellschaft den österreichischen Mühlen Frachtbegünstigungen einräume, und bittet um thunlichste Unterstützung dieser Mühlen.

Bezüglich des zweiten Antrages des einberufenen Ersatzmannes Josef Lenarčič (Punkt LXIII b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Erhebungen über die vom Besitzer der Krainburger Walzmühle nachgewiesene geheime Exportrefactie der Schiffahrts-Gesellschaft „Adria" für ungarische Mahlproducte möglichst bald zum Abschlusse zu bringen und dafür zu sorgen, dass der österreichischen Mühlenindustrie eine Exportbegünstigung nach den englischen Häfen in irgend einer Form und in der Höhe der bestehenden Geheimrefactie von 7 sh per Tonne gewährt werde",

entfällt gleichfalls im Sinne der Ausführungen des Referenten die Schlussfassung, nachdem der Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse zugesagt hat, dass neuerlich im Gegenstande das Einvernehmen mit dem in erster Linie betheiligten k. k. Handelsministerium gepflogen werden würde, und daher die bezüglichen Mittheilungen in der nächsten Session des Staatseisenbahnrathes abzuwarten wären.

Der Antragsteller beleuchtet die seinem Antrage zugrunde liegenden Verhältnisse in eingehender Weise und bittet das Eisenbahnministerium, die Angelegenheit als eine dringliche zu behandeln und ehebaldigst zu einem für die österreichische Mühlenindustrie günstigen Abschlusse zu bringen.

Bezüglich des Antrages der Mitglieder Vito Morpurgo und Anton Ritter von Vukovič (Punkt LXV b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird aufgefordert, die Frachtentarife auf den Dalmatiner Staatsbahnen überhaupt herabzusetzen, insbesondere aber die zwischen Knin, Dernis und Spalato bestehenden Frachtsätze denjenigen, welche für die Strecke Knin—Dernis und Sebenico gelten, gleichzustellen, diese Gleichstellung aber jedenfalls für die Artikel: Kohle, Mineralien, Holz, Baumaterialien, Wein, Getreide, Heu und Vieh einzuführen",

beschliesst der Staatseisenbahnrath im Sinne der Ausführungen des Referenten:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die in dem Antrage und in der Begründung zu demselben berührten Verhältnisse einem neuerlichen Studium zu unterziehen und dort, wo es nothwendig erscheint, Frachtermässigungen eintreten zu lassen."

Der weitere Antrag derselben Mitglieder (Punkt LXV c der Tagesordnung):

„Um den Export von dalmatinischen Landesproducten zu fördern und um denselben die Vortheile einer billigen Eisenbahnverfrachtung zutheil werden zu lassen, und zwar hauptsächlich nach jener Richtung hin, nach welcher gegenwärtig das Königreich Dalmatien die einzige Bahnverbindung mit der österr.-ungarischen Monarchie besitzt, wird das k. k. Eisenbahnministerium ersucht, seinen Einfluss dahin auszuüben, dass im Verkehre ab Gravosa und Metkovich nach sämmtlichen Stationen der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen für die Artikel: Wein, Branntwein, Obst, Gemüse, Oele, Fette und Fische der Frachtsatz der Classe C bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten, entsprechend dem Ausnahmetarif III des Localtarifes genannter Eisenbahn-Verwaltung, welcher für die Beförderung gewisser bosnisch-hercegovinischer Landesproducte zum Exporte nach der österr.-ungarischen Monarchie oder nach dem Auslande besteht, concedirt werde",

wird den Ausführungen des Referenten gemäss dem Eisenbahnministerium zum weiteren Studium mit dem Ersuchen abgetreten, diesen Antrag nur in dem Falle weiter zu verfolgen, als nicht etwa aus einer dann sich ergebenden Verallgemeinerung der erbetenen Begünstigung eine Beeinträchtigung der Interessen Dalmatiens zu befürchten wäre.

Der Antrag des einberufenen Ersatzmannes Ludwig Neurath (Punkt LXVI der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, mit den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen in Verhandlungen darüber einzutreten, dass Rohöl, welches in Reservoiren ausserhalb der Rohöl-Versandtstation eingelagert wird, die directen Tarife von der Rohöl-Versandtstation zur Empfangsraffinerie geniesse",

wird über Vorschlag des Referenten angenommen.

Der Antrag des Mitgliedes Franz von Pirko (Punkt LXVII der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, dahin wirken zu wollen, dass im Betriebe sämmtlicher Staats- und Privateisenbahnen die zur Förderung des Fischtransportes nöthigen Vorkehrungen getroffen werden",

wurde laut Mittheilung des Referenten im Ausschusse zurückgezogen.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Anton von Schumacher (Punkt LXVIII der Tagesordnung):

„Die k. k. Regierung wird gebeten, mit all ihrem Einflusse dahin zu wirken, dass zum zollfreien Wiedereintritte nach Oesterreich bestimmte Getreidesendungen aus Ungarn über Fiume—Venedig nicht zum Exporttarife abgefertigt werden, da die Anwendung der Exporttarife in diesem Falle ungesetzlich ist",

beschliesst der Staatseisenbahnrath, nachdem der Antragsteller in warmer Weise für seinen Antrag eingetreten ist, im Sinne der Ausführungen des Referenten:

„Die k. k. Regierung wird ersucht, die Angelegenheit auch weiter im Auge zu behalten und die Schädigung, welche den betreffenden Industriezweig und namentlich die Tiroler Mühlenindustrie trifft, womöglich hintanzuhalten."

Der Antrag des Mitgliedes Sigmund Ullmann (Punkt LXIX der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die Pos. H—27 b der Güterclassification des Localgütertarifes, Theil II, Heft 1, Holzsägespäne von Holzarten der Pos. H—18, bezw. 19, dahin abzuändern, dass die Frachtberechnung nach dem Ausnahmetarif II nicht nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens, sondern nach dem effectiven Gewichte, beziehungsweise für mindestens 10.000 kg erfolge",

wird nach dem Vorschlage des Referenten angenommen, während der zweite Antrag desselben Mitgliedes (Punkt LXIX b der Tagesordnung):

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, den § 4 der Normativbestimmungen für die Gewährung von Frachtcrediten dahin abzuändern, dass statt des einundeinhalbfachen Betrages nur der einfache Betrag des angesprochenen Credites sicherzustellen ist, und weiters den Punkt C, betreffend die Sicherstellung durch Bürgschaften von Bankinstituten, welche von der Staatseisenbahnverwaltung zur Bürgschaftsleistung zugelassen werden, dahin zu ergänzen, dass die Liste der betreffenden Bankinstitute den k. k. Staatsbahn-Directionen bekanntgegeben werde",

den Ausführungen des Referenten gemäss mit Rücksicht auf die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums im Ausschusse gegebenen Aufklärungen abgelehnt wird.

Nachdem die Tagesordnung erschöpft ist und auch keine weiteren Berathungsgegenstände vorliegen, dankt Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister für das allseitige rege und sachgemässe Zusammenwirken der Mitglieder und namentlich der Referenten des Staatseisenbahnrathes, wodurch es ermöglicht wurde, die ungewöhnlich umfangreiche Tagesordnung, ohne der Gründlichkeit Abbruch zu thun, an einem Tage zu bewältigen. Seine Excellenz erklärt weiter, dass es ihm beim Ablaufe der dreijährigen Functionsperiode des Staatseisenbahnrathes ein Bedürfniss sei, den Mitgliedern für die hingebungsvolle und erfolgreiche Mitwirkung an den Arbeiten der Staatseisenbahnverwaltung namens derselben den besten Dank auszusprechen. Der Staatseisenbahnrath habe seine Functionen in einer Zeit ausgeübt, in welcher wichtige Fragen des Eisenbahnwesens zur Lösung gelangten und die Verkehrsaction der Staatseisenbahnverwaltung durch ungünstige finanzielle Verhältnisse beeinflusst war.

Dank verdiene der Staatseisenbahnrath auch dafür, dass er bei voller Bedachtnahme auf die Interessen der Bevölkerungskreise, die er zu vertreten habe, doch stets auf die materiellen Verhältnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung gebührend Rücksicht genommen habe. Seine Excellenz schliesst unter allseitigem Beifalle mit dem Wunsche, dass das Verhältniss des Vertrauens und der gegenseitigen Unterstützung, welches bisher stets die Berathungen des Staatseisenbahnrathes kennzeichnete, auch für die Zukunft erhalten bleiben möge.

Hieran anknüpfend, bemerkt Mitglied Dr. Victor Ritter von Rainer, dass der Staatseisenbahnrath mit Befriedigung auf die vielen Anregungen verweisen könne, welche er in der abgelaufenen Functionsperiode gegeben habe und deren Verwirklichung gewiss geeignet war, das Verkehrswesen und auch die allgemeine wirthschaftliche Lage zu verbessern. Dass dies möglich war, sei vor Allem der hingebungsvollen, umsichtigen Leitung der Verhandlungen durch Seine Excellenz den Herrn Eisenbahnminister, sowie der eifrigen Mitwirkung seiner Organe zu danken. Redner drückt hiefür namens des Staatseisenbahnrathes den wärmsten Dank aus. Derselbe verweist weiter auf die wechselnden Anforderungen des Verkehres, welcher wichtige Fragen auf die Tagesordnung gebracht und insbesondere auch die Frage der Verstaatlichung in den Vordergrund gerückt habe, und schliesst unter lebhafter Zustimmung der Versammlung mit dem Wunsche, dass eine Gesundung der parlamentarischen Verhältnisse es der Regierung möglich machen möge, sich auf eine gesetzgebende Körperschaft stützen zu können, in welcher der Parteistandpunkt vor der Berathung allgemeiner Fragen von wirthschaftlicher Bedeutung zurücktrete und solche Fragen nur vom Standpunkte des allgemeinen Wohles unparteiisch beurtheilt würden.

Mit dem Danke für die freundlichen, ihm und seinen Mitarbeitern gewidmeten Worte schliesst der Vorsitzende die Sitzung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Nr. 61 der Concessions-Kundmachung vom Centralfriedhofe durch die Simmeringer Hauptstrasse bis Schwechat: Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission einschliesslich der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Ertheilung des Bauconsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. December 1902, Z. 40.398, den Bericht der k. k. Statthalterei in Wien vom 6. September 1902, Z. 90.179, über das Ergebniss der am 16. Juli 1902 durchgeführten Trassenrevision und Stationscommission einschliesslich der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, rücksichtlich des Projectes der Gemeinde Wien für die elektrische Strassenbahnlinie vom Centralfriedhofe durch die Simmeringer Hauptstrasse bis Schwechat (Linie Nr. 61 der Concessions-Kundmachung für die Wiener elektrischen Strassenbahnen), sowie die bei den genannten Amtshandlungen ex commissione erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die Theilstrecke von km 0 bis km 1·8 der bis km 2·8 begangenen Linie, sohin mit Ausschluss der Theilstrecke km 1·8 bis km 2·8, sowie endlich die von dem Vertreter der Gemeinde Wien bei der Trassenrevision abgegebene Erklärung, wonach das Project für die Endtheilstrecke von km 2·80 bis km 3·23, das ist von der Schmiedgasse in Schwechat bis zum Hauptplatze aus technischen und finanziellen Gründen zurückgezogen worden ist, genehmigend zur Kenntniss genommen und gleichzeitig die noch ausständige Baubewilligung für die begangene Endtheilstrecke km 1·8 bis km 2·8 nach Massgabe des bei der politischen Begehung abgeänderten Vorlageprojectes ertheilt. [E.-M.-Z. 40.398.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Westbahnstrasse — Neubaugürtel — Felberstrasse und Linzerstrasse: Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung; Ertheilung des Betriebsconsenses ex commissione.) Laut einer am 10. Jänner 1903 erfolgten telephonischen Anzeige des Commissionsleiters für die technisch-polizeiliche Prüfung der Linie Westbahnstrasse — Neubaugürtel — Felberstrasse und Linzerstrasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen wurde auf Grund des günstigen Ergebnisses der obgenannten Amtshandlung für die gegenständlichen Strassenbahnlinien der Betriebsconsens ab 12. Jänner 1903 ertheilt.

Localbahn Stammersdorf-Auersthal. (Project für die Perronträger in km 26·690 der Bahnlinie Wien — Brünn über der Haltestelle Obersdorf-Pillichsdorf in km 11·8/9 der Localbahn Stammersdorf-Auersthal.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 29. December 1902, Z. 54.000, das vom Verwaltungsrathe der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Project der Perron-Trageconstruction des für die Ueberbrückung der in Bausausführung begriffenen Localbahn Stammersdorf-Auersthal erstellten Objectes von 5·0 m senkrechter Lichtweite in km 26·690 der Bahnlinie Wien — Brünn,

beziehungsweise km 11·8/9 der vorgenannten Localbahn, nach welchen gegenüber dem mit dem k. k. Eisenbahn-Ministerialerlasse vom 1. Juni 1902, Z. 23.491, genehmigten Projecte, nunmehr auch der für das zukünftige zweite Geleise bestimmte noch im Bereiche des Perrons der Haltestelle Obersdorf-Pillichsdorf gelegene Objectstheil überdeckt werden soll, zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 54.060 ex 1902.]

Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Project für die Verlegung des Bahndurchlasses in km 8·3/4 nach km 8·2/3 infolge der beabsichtigten Regulirung des Viehtriftgrabens.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 9. Jänner 1903, Z. 50.996 ex 1902, das vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegte Project für die Verlegung des offenen Durchlasses von km 8·3/4 nach km 8·2/3 der in Bauausführung begriffenen Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf, woselbst derselbe anstatt mit der im seinerzeitigen Begehungsprotokolle mit 4·0 m bestimmten Lichtweite mit 5·0 m lichter Weite im Zuge des zu regulirenden Viehtriftgrabens hergestellt werden soll, sowie für die Herstellung eines neuen gedeckten Durchlasses von 5·0 m lichter Weite in km 8·2/3 aus Anlass der erwähnten Grabenregulirung zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 50.996 ex 1902.]

Projectirte Eisenbahn Schwarzach-St. Veit-Möllbrücken (Tauernbahn.) (Strecke Schwarzach-Böckstein.)

1. Theilstrecke km 8·475 bis km 9·136 mit der geänderten Reichsstrassenverlegung;
2. Theilstrecke km 19·127 bis 19·575, betreffend die Herstellung eines offenen Durchlasses und Durchfahrt von 4 m Lichtweite in km 19·3;
3. Einschaltunng eines gedeckten Durchlasses in km 28·7/8, und
4. Anlage der Deponie in km 33·1 bis 33·7. Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.

Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat auf Grund des k. k. Eisenbahn-Ministerialerlasses vom 22. November 1902, Z. 52.276, hinsichtlich der von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Schwarzach zufolge des Ergebnisses der in der Zeit vom 26. Mai bis 12. Juni 1902 durchgeführten politischen Begehung der Theilstrecke Schwarzach — Böckstein der projectirten Eisenbahn Schwarzach-St. Veit-Möllbrücken (Tauernbahn) vorgelegten Projecte, und zwar:

1. Für die Theilstrecke km 8·475 bis km 9·136 mit der geänderten Reichsstrassenverlegung;
2. für die Theilstrecke km 19·127 bis km 19·575, betreffend die Herstellung eines offenen Durchlasses und Durchfahrt von 4 m Lichtweite, anstatt des bei der politischen Begehung bestimmten 1·5 m weiten Durchlasses unter Auflassung des bei dieser Begehung angeordneten 3 m breiten Niveauüberganges in km 19·4/5 für den Gemeindeweg Parc.-Nr. 1223 mit beiderseitigen Wegverlegungen;
3. für die Einschaltung eines 0·8 m weiten gedeckten Durchlasses in km 28·7/8, und endlich
4. für die abgeänderte Anlage der bei der politischen Begehung vom Bauconsense ausgeschlossenen Deponie des Ausbruchsmateriales aus dem Tauerntunnel in km 33·1 bis km 33·7 rechts der Bahn in Böckstein;

die politische Begehung und bezüglich der Projecte ad 1, 2 und 4 auch die Enteignungsverhandlung nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handels-Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, für den 16 und 17. Jänner d. J. anberaumt.

Die Commissionsmitglieder versammeln sich am obgenannten Tage um 9 Uhr Vormittags bei der Ueberbrückungsstelle in der Gasteinerklamm. [E.-M.-Z. 58.198.]

Projectirte Seilbahn Bozen (Zwölfmalgreien)-Kollern. (Detailproject: Anberaumung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. November 1902, Z. 46.850, rücksichtlich des vom Hotelbesitzer Josef Staffler in Bozen vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige, elektrisch zu betreibende Drahtseilbahn von Bozen (Zwölfmalgreien) nach Kollern die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung für Donnerstag den 22. Jänner 1903 anberaumt. Die Commissionstheilnehmer versammeln sich am bezeichneten Tage um 8 Uhr Vormittags bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bozen. Mit der Leitung der gegenständlichen Amtshandlungen wurde der k. k. Hofrath Arthur Meusburger betraut. [E.-M.-Z. 1749.]

Eisenbahnlinie Spalato — Sinj. (Drehscheiben mit Normal- und Schmalspurgeleisen für die Station Spalato.) Die von der k. k. Staatsbahn-Direction in Triest vorgelegten, von der Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering verfassten Pläne der vierschienigen Waggon-Drehscheibe von 6·2 m Durchmesser und der vierschienigen Locomotiv-Drehscheibe von 12·0 m Durchmesser, für die Station Spalato der Eisenbahnlinie Spalato—Sinj wurden principiell zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 57.209.]

Localbahn Przeworsk-Bachorz (Dynów.) (Typenplan für die Anlage der Hauscanäle bei Aufnahmsgebäuden.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 7. Jänner 1903, Z. 359, den vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Typenplan für die Anlage der Hauscanäle bei Aufnahmsgebäuden der in Bauausführung begriffenen Localbahn Przeworsk-Bachorz (Dynów) zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 359.]

Petersdorf—Grünthal (Ober-Polaun). (Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung der auf österreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecken; Ertheilung des provisorischen Benützungsconsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 29. December 1902, Z. 49.026, den Bericht der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vom 30. October 1902, Z. 15.107, über das Ergebniss der am 29. September 1902 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der auf österreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecken der kgl. preussischen Staatsbahnlinie Petersdorf—Grünthal (Ober-Polaun), sowie die bei dieser Amtshandlung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des provisorischen Benützungsconsenses, und zwar zunächst nur für den Güterzugsverkehr, genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 49.026 ex 1902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener städtische Strassenbahnen. (Eröffnung der Strassenbahnlinie Meidlinger Bahnhof—Operngasse—Neuer Markt.) Am 12. Jänner ist der elektrische Betrieb auf der vormaligen Pferdebahnstrecke der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft nach Meidling eröffnet worden. Die Wagen verkehren vom Neuen Markt durch die Operngasse, Magdalenenstrasse, Arbeitergasse, einerseits durch die Assmayergasse, andererseits durch die Niederhofstrasse nach dem Meidlinger Bahnhof und ebenso zurück.

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung des Güterumschlagdienstes in Laube.) Am 12. Jänner ist der Güterumschlagdienst in Laube wieder eröffnet worden.

Ausland.

Russland. (Eröffnung neuer Eisenbahnlinien in Finnland.) Am 1. November (19. October) 1902 wurden, wie das „Centralbl. d. Bauv." mittheilt, im Grossfürstenthum Finnland, im nördlichsten und südlichsten Theile des Landes, zwei wichtige Linien des einheimischen Bahnnetzes dem Verkehre übergeben. Die eine Bahn führt von Uleaborg nach Kemi, ist etwa 110 km lang und bildet eine Theilstrecke der Linie Uleaborg—Tornea der nördlichsten Eisenbahn Finnlands. Die andere ist als Küstenbahn des finnischen Meerbusens von der Station Karis der Hevinkäa-Hangö-Eisenbahn (Fortsetzung der Linie Abo—Karis) nach Helsingfors geführt. Auf ersterer Strecke befinden sich fünf Stationen und fünf Haltestellen, auf letzterer sechs Stationen und acht Haltestellen.

Amerika. (Petroleumfeuerung auf der Southern Pacific-Eisenbahn.) Nach einer Mittheilung im „Iron age" beabsichtigt die Southern Pacific-Eisenbahn-Gesellschaft für ihre sämmtlichen Locomotiven die Petroleumfeuerung einzuführen. Zu diesem Zwecke sollen längs der Linie 72 Petroleumbehälter von je 8172 m³ Inhalt hergestellt werden. 16 bereits hergestellte Behälter hinzu gerechnet, würde sich deren gesammtes Fassungsvermögen auf etwa 720.000 m³ belaufen. Die Gesellschaft hat bereits 210 Locomotiven für die neue Feuerungsart umgebaut und beabsichtigt letztere später auch auf Trajectschiffen und ihren anderen Schiffen einzuführen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aenderung des Tarifes, Theil III, Heft 2, vom 1. November 1902.

Mit Wirksamkeit vom 20. Jänner 1903 sind im oben bezeichneten Tarife folgende Aenderungen durchzuführen:

a) die Station Székelyfalu-Burszentgyörgy (U.St.B.) wird in die Abtheilung I für Getreide etc. mit den um 9 Pfennig für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Nagy-Lévard einbezogen. Die Station Székelyfalu-Burszentgyörgy rangirt in die Gruppe XIV der Einlagerungstabelle.

b) In der Abtheilung II für Mais ist die Tariftabelle A, Schnitt-Tafel I (Seite 201, 202 und 203 des Tarifes), wie folgt zu berichtigen:

Vom Schnittpunkte bis	Theilfrachtsätze für 100 kg in Pfennig	
	Schnittpunkt Nr.	
	1	2
Hegyeshalom	35	—
Moson-Magyar-Óvár	40	—
Pándorf	34	—
Zurány	35	—

c) Auf Seite 24 und 250 des Tarifes ist bei Wasserburg a. Inn Stadt das Sternchen (*) mit der Fussbemerkung „Giltig vom Tage der Eröffnung“ zu streichen.

Wien, am 12. Jänner 1903. [53]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr.

(Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1899.)

Frachtsatz für Zuckertransporte von Rositz (Sachsen-Altenburg) nach Chur.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1903 tritt für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) aller Art bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief im Verkehre von Rositz (Sachsen-Altenburg) nach Chur der Frachtsatz von 277 Centimes für 100 kg in Wirksamkeit.

Dieser Frachtsatz ist nur anwendbar auf Sendungen nach Chur, welche ausweislich der Zollpapiere dahin bestimmt sind und nicht in das Gebiet des Deutschen Reiches zurückkehren.

Wien, am 12. Jänner 1903. [54]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Elbe-Umschlagsverkehr.

Reexpeditionsgebühr in Melnik.

Mit 1. Februar 1903 wird bis auf Widerruf für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Oelkuchen, Stärke, Stärkemehl und Zucker aller Art bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, welche im Lagerhause der Anglo-Oesterreichischen Bank in Melnik und im Ersten Melniker Lagerhause nach den Elbe-Umschlagsplätzen Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Tetschen (Bodenbach)-Landungsplatz, Laube und Dresden-Elbkai reexpedirt werden, eine Reexpeditionsgebühr von 3 Heller für 100 kg zur Einhebung gebracht.

Wien, am 12. Jänner 1903. [55]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Theil II, Heft 1.

Verlängerung der Giltigkeit des Ausnahmetarifes für Düngemittel.

Die Giltigkeit des Ausnahmetarifes Nr. 55, für Düngemittel, wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903, verlängert.

Nachtrag VII ist auf Seite 17 dementsprechend zu ändern.

Wien, am 14. Jänner 1903. [56]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr nach Wien St.E.G. (Arsenal).

Einführung eines Tarifnachtrages I.

Mit 1. Februar 1903 gelangt der Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. Februar 1901 für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Wege der betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1903. [57]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

(Tarif-Heft II.)

Einführung von Frachtsätzen nach Arad-Poltura.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 wird die Station Arad-Poltura der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen mit den für Arad bestehenden Frachtsätzen in den obbenannten Kohlenverkehr einbezogen. Diese Frachtsätze sind nur für Sendungen, die für die Gebrüder Neumann in Arad bestimmt sind, anzuwenden.

Budapest, am 13. Jänner 1903. [58]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr.

Abänderung der für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren bestehenden Frachtermässigungen.

Die Nomenclatur der im Tarife, Theil II, Heft 2, „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen" vom 1. Jänner 1899 des Westungarisch-Steierischen Eisenbahnverkehres enthaltenen Post Nr. 8 für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 entsprechend der im Nachtrag I zum Tarife, Theil I, Abtheilung B, enthaltenen neuen Classification insofern abgeändert, dass die Artikelbezeichnung anstatt „Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren in Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification" zu lauten hat „Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5, sowie der Pos. E—6, Punkt c) und d), der Güterclassification".

Wien, am 12. Jänner 1903 [59]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Ausnahmetarif Nr. I vom 1. April 1898 für Getreidetransporte von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft nach Bayern.

Berichtigung.

In der Schnitt-Tafel b des IV. Nachtrages vom 1. December 1902 ist in der mit der Ueberschrift „Zusammen" versehenen Rubrik der Serie I bei der Station Nordendorf für Sendungen von den Schiffsstationen der Gruppe A die Zahl 290 auf **190** und bei der Station Niederarnbach für Sendungen von den Schiffsstationen der Gruppen B und C die Zahl 145 auf **195** zu berichtigen.

Wien, am 15. Jänner 1903. [60]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Jedlersdorf und Zellerndorf.

Einführung eines Tarifnachtrages I.

Mit 1. Februar 1903 gelangt der Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. Februar 1901 für den obbezeichneten Kohlenverkehr zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Wege der betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 14. Jänner 1903. [61]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sistirung der Güteraufnahme in Linz, Wien, Pozsony und Budapest.

Mit Rücksicht auf das eingetretene Frostwetter wird die Güteraufnahme an und nach unseren Stationen: Linz, Korneuburg, Nussdorf, Wien-Nordbahnlände, Wien-Praterquai, Wien Donauquaibahnhof, Pozsony, Budapest und Budapest-Donauuferbahnhof mit heutigem Tage sistirt.

Wien, am 14. Jänner 1903. [62]

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Juni 1901.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1903 gelangt zu dem obbezeichneten Tarifhefte ein Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen der Ausnahmetarife, Aufhebung von Frachtsätzen, einen neuen Ausnahmetarif 53 für Eisenbahn- und Strassenbahn-Fahrzeuge, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich

Wien, am 15. Jänner 1903. [63]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Süddeutscher Güterverkehr.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Ueberschrift der Kundmachung [17] in Nr. 2 dieses Blattes vom 3. Jänner 1903 ist statt „Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. December 1902" zu setzen: „Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. **September** 1902".

Wien, am 14. Jänner 1903.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

13. Jänner. In der Theilstrecke Borsczów—Iwanie puste der Linie Teresin—Iwanie puste wurde mit dem Zuge Nr. 3860 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Neutitscheiner Localbahn.

14. Jänner. Wegen Schneewehen wurde in der Strecke Zauchtel—Neutitschein der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Wegen eingetretenen Frostwetters wurde in den Stationen Linz, Korneuburg, Nussdorf, Wien-Nordbahnlände, Wien-Praterquai, Wien-Donauquaibahnhof, Pozsony, Budapest und Budapest-Donauuferbahnhof die Güteraufnahme am 14. Jänner 1903 wieder eingestellt.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hoflieferanten.
Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.
Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.
Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668
Illustrirte Preislisten frei.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn. **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden billig und sachgemäss besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch öffentliche Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen.

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
497	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, sowie für Petroleumnaphtha (Robbenzin), Petroleumbenzin (Benzin ans Erdöl), Blanöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gudron, Petrolenmpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen	a) Kralup St.E.G. b) Kolin St.E.G.	Bärn-Andersdorf Bärn-Stadt Troppau K.F.N.B und k.k.St.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemeinen Bestimmungen des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900		Heller ad a) 106 ad b) 83 112 89 128 105		Im Kartirungswege	Nebenstehende Frachtsätze finden auch für in umgekehrter Richtung zur Verfrachtung gelangende, leer retourgehende Petroleum- oder sonstige Mineralölfässer unter Einhaltung der einschlägigen besonderen Bestimmungen des Punktes 3 des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes Anwendung	
498	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Robbenzin), Petroleumbenzin (Benzin ans Erdöl), Blanöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petrolenmpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, für sämmtliche Artikel in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Stanislau	sämmtlichen im Ausnahmetarif für Petroleum vom 1. Juni 1900 genannten Empfangsstationen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des in Spalte 8 angeführten Tarifes. Nachweis des Bezuges eines im Vergleiche zu den bonificirenden Transportmengen mindestens ebenso grossen Quantums Rohpetroleum von k. k. Staatsbahn-Directionen in Galizien innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Juni 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die ab Krechowice laut Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Juni 1900 entfallenden Frachtsätze, nebst einem Zuschlage von: 10 Heller — 20 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist. Gleichzeitig sind die Original-Frachtbriefe über den Rohpetrolemnbezug aus Gallzien vorzulegen	

Fortlaufende Nummer	1	499	500
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
für Artikel	4	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blanöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen, sowie leer retourgehende gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer	Petroleum, roh, in Fässern oder Cisternenwagen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	a) Kolin b) Kralup c) Pardubitz	Borysław, Drohobycz, Gorlice, Iwonicz, Jaslo, Jedlicze, Krecbowice, Krosno, Nadwórna, Olszanica, Rymanów, Sambor, Sanok, Skołyczyn, Ustrzyki, Zagórzany
nach		Stationen der Böhmischen Commercialbahnen: Bakov, Bochwessely, Borič, Jičin, Kopidlno, Königstadtl, Křinec, Sadova-Dohalic, Unter-Bautzen	Floridsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 angeführten Tarifes. Hinsichtlich der Rückbeförderung der leeren gebrauchten Petroleum- und sonstigen Mineralölfässer sind die Tarifbestimmungen sub B, Punkt 8, des in Rubrik 8 genannten Tarifes massgebend	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Ausnahmetarifes
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
Das Zugeständniss wird gemacht			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr, giltig vom 1. Juni 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Theils verschieden, theils bestehen noch keine directen Frachtsätze	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 58 46 86 55 — 64 43 83 49 36 76 49 51 70 67 47 70 54 42 61 54 54 90 43 58 68 64 ad b) ad c)	Verschieden
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	6 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1904 an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	14		Für Sendungen von Petroleum roh, in Fässern oder Cisternenwagen, für welche bei Nachweis der Ausfuhr von Raffinerieerzeugnissen aus dem österr.-ungar. Zollgebiete die im Vrdgs.-Bl. für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 143 ex 1902 unter fortl. Nr. 3236 publicirten Frachtnachlässe in Anspruch genommen werden, hat der nebenstehend in Rubrik 11 angeführte Nachlass keine Geltung

Fortlaufende Nummer	501	502
1		
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2		
und im der Namen	betheiligten Verwaltungen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn und Localbahn Kuttenthal—Unter-Cetno, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie), Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn
3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Petroleum, raffinirt, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumhenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes in Fässern oder Cisternen-(Reservoir-)Wagen	Petroleumbenzin
4		
für die Transportstrecke (bezieh. weise Route) von	Kralup (B. E. B.)	Von und nach allen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien der Abschnitte A ihres Localgütertarifes, Theil II, Heft 1 und 2), sowie der nebenstehend angeführten übrigen Bahnen
5		
nach	Radonitz	Kralup (St. E. G.)
6		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 angeführten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Ermässigung findet nur auf solche Sendungen von Petroleumbenzin Anwendung, welche für den Motorenbetrieb bestimmt, aus einer österreichischen Mineralöl-Raffinerie steuerfrei bezogen und auf Grund des Triplicates der Anmeldung über die steuerfreie Wegbringung von Benzin zum Motorenbetriebe (Muster A zu § 12 der Verordnung vom 3. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 107), welches dem Frachtbriefe beizulegen ist, in der betreffenden Raffineriestation zur Aufgabe gebracht werden
7		
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Decemher 1903
8		
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Localtarife
9		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine Frachtsätze	Frachtsätze der Classe II
10		
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	102	Frachtsätze der Wagenladungsclasse A
11		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	85	Verschieden
12		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	74	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, sowie des Triplicates der Anmeldung, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1904 zu bewirken ist
14		
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
503	k. k. österr. Staatsbahnen		Blau- und Grünöl	Gryböw	Gorlice Iwonicz Jaslo Krosno Zagorzany	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1903	Localtarif	Heller 33 65 46 59 26	Heller 25 43 34 40 20	Heller 8 22 12 19 6	Im Kartirungswege		Die Transporte müssen unter der Adresse einer Mineralschmierölfabrik in Gryhów zur Aufgabe gelangen
504	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh, in Fässern oder Cisternenwagen	Watra-Moldawitza	Hatna Dzieditz Mähr.-Ostrau Mähr.-Schönberg Oderberg Pardubitz St.E.G Trzebinia	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Ausnahmetarif für den Petrolenmverkehr giltig vom 1. Juni 1900 Localgütertarif, Theil II, Heft 2, Abschnitt B Bestehen keine directen Frachtsätze		Heller 51 254 277 319 275 402 256		Im Kartirungswege		
505	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh	Hliboka transit	Sereth	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	12	17	5	Im Kartirungswege		
506	k. k. österr. Staatsbahnen	Holzzellstoff und Strohzellstoff (Cellulose) der Pos. II—32 a) und b) der Güterclassification des Tarifes, Theil I betheiligten Verwaltungen	Zartlesdorf		Saybusch-Zywiec Gródek Złoczow	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 20. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Ost.-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1901 Bestehen keine directen Frachtsätze		Heller 186 291 312		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
507	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	(Getreide der Pos. G—9 der Güterclassification	Borki wielkie	Grzymałów	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903		Heller	Heller	Heller			
			Mahlproducte aus Getreide der Pos. M—4 der Güterclassification	Grzymałów	Borki wielkie Kołodziejówka Skałat Podwołoczyska	Aufgabe als Frachtgut. Bei Aufgabe unter 5000 kg per Frachtbrief		Localtarif	35 36 22 12 66	28 32 20 11 59	7 4 2 1 7	Im Kartirungswege	Gegen auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme dieser Frachtermässigung findet die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 5 vom 10. Jänner 1903 unter Post Nr. 331 für Getreide und unter Post Nr. 340 und 342 für Mahlproducte enthaltene Frachtermässigung rücksichtlich des Localbahnumrechtlaufes von, bezw. nach Borki wielkie keine Anwendung
					Borki wielkie Kołodziejówka Skałat Podwołoczyska	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen			32 20 10 62	29 18 9 56	3 2 1 6			
					Borki wielkie Kołodziejówka Skałat Podwołoczyska	10.000 kg per Frachtbrief und Wagen			28 18 10 52	24 15 8 44	4 3 2 8	Im Rückvergütungswege		
508	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Hornvieh in Wagenladungen	U r f a h r	Bregenz Buchs Feldkirch Lindau (Stadt und Rangirbahnhof) St. Margrethen	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Tarifbestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Theil V, Heft I, des Oesterr.-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. März 1894	Es bestehen keine directen Frachtsätze für die Strecke Urfahr—Linz transit 5 Kronen per Wagen ab Linz nach Bregenz, Buchs, Feldkirch, Lindau 711 Heller per Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens „ „ „ St. Margrethen 731 Heller per Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens			Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
509	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—18 a) und c) und H—19 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Stationen der Strecke Grünau—Voitsdorf (incl.)	Stockerau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf-, bezw. Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	109 Heller		Im Kartirungswege		
510	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Böhm. Nordbahn-Gesellschaft	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Tarif, Theil II, Heft 1, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen andererseits, giltig vom 1. December 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von oder nach	Nach oder von	Eilgüter	Frachtgüter		
		gewöhnliche	Classe I (Normalclasse)	Classe II	Wagenladungsclasse A
		bei Aufgabe von			
		beliebigen Mengen	Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief		5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Heller für 100 kg			
Straussnitz-Neustadtl	Königseck-Tieberschlag . .	1039	384	300	222
	Neubistritz	1087	397	313	233
Zwickau i. B.	Königseck-Tieberschlag . .	1121	412	342	243
	Neubistritz	1169	425	355	254

Fortlaufende Nummer	511	512
1		
Die Publication erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
2		
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	
3		
Für Artikel	Holz (ausgenommen die im Specialtarif I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung B. bezeichneten Arten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemässen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind), und zwar: Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), ferner Stangenholz bis zu 10 cm Durchmesser, der Länge nach ein- oder mehreremal durchschnitten, sofern auf einer Seite noch Rindfläche vorhanden, alle diese Hölzer auch dann, wenn sie an einem Ende mit Chemikalien getränkt sind, sowie Schelt- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang	Kohlen, mineralische
4		
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Grünthal (k.k.St.B.)	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere
5		
nach	Tetschen B.N.B. transit	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof
6		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut mit directen, nach Pirna lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von** **a) 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** **b) 30.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)** **c) 40.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Reglezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Beförderung derselben unter der Adresse von Organen der genannten Gesellschaft, durch welche letzteren dieselben in der Adressstation auch übernommen werden müssen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	bis Ende December 1903
7		
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localgütertarif vom 1. Juli 1899
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Heller per metr. Tonne (à 1000 kg) a) 730 b) 730 c) 730 a) 692 b) 656 c) 640 a) 38 b) 64 c) 90
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Der im Schlesisch-Sächsischen Verband für den Verkehr zwischen Grünthal und Pirna bestehende Frachtsatz wird, gekürzt um drei Pfennig per 100 kg, auf den Bahnweg über Reichenberg—Böhm.-Leipa—Tetschen übernommen. Derzeit beträgt der Frachtsatz ab Grünthal nach Tetschen B.N.B. transit 37 Pfennig per 100 kg	
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		
11		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	im Rückvergütungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche einen Refactiestempel seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

Fortlaufende Nummer	513	511	515	516
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	
für Artikel	a) Steine der Classe C b) Steine des Speciältarifes 3	Steine der Classe C	Holzschachteln aus der Position K—17 des Tarifes, Theil I	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kolin Oe.N.W.B.	Cbrast / Slatinan	Mittelwalde	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Podèbrad	Kolin St.E.G. / Kolin Oe.N.W.B. oder St.E.G.	Trient (Trento)	
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlnng für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Partelen	Einhaltnng der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorscbriften. Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Localtarif der betheiligten Verwaltnngen	Tarif, Theil II. für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 16 Heller b) 13 Heller		Es besteht kein directer Frachtsatz	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 13 Heller b) 11 Heller	39 Heller / 35 Heller	486 Heller	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 3 Heller b) 2 Heller			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Stadtrath in Podèbrad als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1904	Gegen Vorlage der auf das Bürgermeisteramt in Kolin als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1904		
Besondere Bemerkungen	Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Podèbrad bestimmt sein	Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Kolin bestimmt sein		

Für Möbel und Einrichtungsgegenstände, welche zur Einrichtung des Hotelzubaues der Curanstalten des Heilvereines in Lesina bestimmt sind, wird mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903, von Wien-Matzleinsdorf nach Triest der Ausnahmetarif XVII des Localgütertarifes, Theil II, unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden. Die Sendungen müssen an den Oesterr. Lloyd in Triest zur Aufgabe gelangen und die bezüglichen Frachtbriefe den Vermerk tragen: „Zur Weiterbeförderung durch den Lloyd an die Curanstalten nach Lesina."

Fortlaufende Nummer	517	518	519
Die Publication erfolgt von der Namen der und im	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Localbahn Stramberg-Wernsdorf
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	betheiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kohlen, mineralische	Raffinirtes Petroleum, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Kalk, gebrannt
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Altkladno Buschtěhrad Duby Kladno Neukladno Smečna-Sternberg Nettingsdorf (Station der Kremsthalbahn)	Kralup (B.E.B.) Eger (B.E.B.)	Stramberg Floridsdorf Wien Nordbahnhof loco und transit
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Das Auf- und Abladen der betreffenden Sendungen haben die Parteien selbst zu besorgen. 3. Erfüllung der Bedingungen des Ausnahmetarifes für Petroleum vom 1. Juni 1900	Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Tonnen (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Parteien. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localgütertarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden	74 Heller | 75 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1212 Heller per Tonne	70 Heller	70 Heller | 70 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden	4 Heller | 5 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf die reclamirende Firma als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die Localbahn Stramberg-Wernsdorf
Besondere Bemerkungen		Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung	In den zugestandenen Frachtsätzen ist der Antheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit je 60 Hellern enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
520	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Gussstahl in Zaggeln	Altkladno	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901		Pfennig a) 54 *)	b) 51	a) Im Kartirungswege — b) Im Rückvergütungswege	ad b) Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg seewärts, Haarburg seewärts oder Lübeck seewärts. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfg. für 100 kg bei Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.
					Aussig-Landungsplatz					51	48			
					Schönpriesen-Umschlag					51 *)	48 *)			
					Dresden-Elbkai					76	73			
521	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle		Unter-Beřkowitz St.E.G.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Kohlensendungen müssen zum Verbranche bei den Canalisirungsarbeiten bei Unter-Beřkowitz bestimmt sein und ist diese Bestimmung durch eine Bemerkung unterhalb der Frachtbrief-Adresse zum Ausdrucke zu bringen	vom 15. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899		Kronen für 10.000 kg			Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, welche auf die betreffende Bauunternehmung als Empfängerin lauten müssen und bis längstens Ende März 1904 mit einer Consignation bei der Abgabsbahn einzubringen sind	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.					55·2	46·0	9·2			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					56 4	46·0	10·4			
				Dux und Ladowitz					53·6	46·0	7·6			
				Franz Josef-Stollen					52·0	46·0	6·0			
				Holtschitz-Seestadtl					57·4	48·0	9·4			
				Karbitz					46·8	46·0	0·8			
				Maria-Ratschitz					55·2	46·0	9·2			
				Mariaschein					48·2	46·0	2·2			
				Paredl					56·2	46·0	10·2			
				Schallan					46·6	43·2	3·4			
				Schwaz-Kuttowitz					53·6	46·0	7·6			
				Settenz					51·2	46·0	5·2			
				Teplitz					50·4	46·0	4·4			
				Triebschitz					57·0	48·0	9·0			
				Uilersdorf					52·0	46·0	6·0			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
522	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Frische Weintrauben als Eilgut	Eger U.St.E.	Berlin Görlitzer Schlesischer Bahnhof	a) in beliebigen Mengen. b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1903	Ostdeutsch-Ungar. Eisenbahnverband		Mark-pfennig ad a) 880·4 b) 620·4		Im Kartirungswege		
				Gyöngyös						a) 851·4 b) 604·4				
				Eger U.St.E.	Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof					a) 886·4 b) 627·4				
				Gyöngyös						a) 857·4 b) 611·4				
				Eger U.St.E.	Berlin Central-Markthalle					a) 895·4 b) 629·4				
				Gyöngyös						a) 866·4 b) 613·4				
523	Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen		Mehl und sonstige Mahlproducte	Deutschland		Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für 10.000 kg und Verrechnung auf Grundlage der bestehenden directen Verbandstarife				Diejenigen Differenzen, welche durch die Umkartirung in Kassa und Rutka, bezw. durch in Ansprnchnahme der im „Vasuti és Közlekedési közlöny" Nr. 3 vom 7. Jänner 1903, Beilage, Abschnitt III, Post 24 und 25, verlautbarten Ermässigung erzielbar sind		Im Rückvergütungswege	Um diese Ermässigung in Anspruch nehmen zu können, sind die im „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 3 vom 7. Jänner 1903, Beilage, Abschnitt III, Post 24 und 25, angeführten Documente bis längstens Ende März 1904 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) einzureichen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 2 vom 3. Jänner 1903	162	K. k. österr. Staatsbahnen		I. Güter der Classe A. II. Artikel des Ausnahmetarifes III. III. Gärne	Bludenz Bregenz Dornbirn Feldkirch Lindau (Stadt und Rangirbahnhof) oder umgekehrt	Wien Hauptzollamt	In der 4. Rubrik hat die Artikelbezeichnung sub III. anstatt „Gärne der Pos. G—3“ richtig „Gärne der Pos. G—3 a“ zu lauten	
	Nr. 2 vom 3. Jänner 1903	159	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Thomasschlackenmehl, sowie mineralische Phosphate aller Art, gemahlen und ungemahlen	Gandringen oder umgekehrt	Österreichischen Stationen etc.	In Rubrik 4 soll es statt „Thomasschlackenmehl“ richtig „Thomasschlackenmehl“ und in Rubrik 5 statt: „Pandringen“ richtig: „Gandringen“ heissen	
	Nr. 6 vom 13. Jänner 1903	454	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Localbahn Stramberg-Wernsdorf	Unbearbeitete Kalksteinabfälle	Stramberg	Teschen trans. (für Sendungen nach Trzynietz)	In der Spalte 6 hat es statt „1800 metr. Tonnen (à 1000 kg)“ zu lauten: „18.000 metr. Tonnen (à 1000 kg)“	
13	Nr. 2 vom 3. Jänner 1903	184	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Eilgüter aller Art	verschiedenen Stationen bezw. vice versa	Krakau	In der Spalte 5 „von“ sind die Stationsbezeichnungen „Gabel (A.T.E.), Hermanmestec und Lobositz“ auf „Deutsch-Gabel“, bezw. „Hermann-Městetz“, bezw. „Lobositz“ richtigzustellen	
14	Nr. 148 vom 27. December 1902	3478	K. k. österr. Staatsbahnen		Thonerde der Pos. E—18 der Güterclassification, in Säcken verpackt	Zloczow	Hliboka, Kroscienko, Landesgrenze bei Beskid, Landesgrenze bei Lelnchow, Landesgrenze bei Lupków, Landesgrenze bei Woronienka, Lemberg, Ottynia, Tarnów, Tarrowice lesne und Zwadon	In der Rubrik 5 sind die Stationsbezeichnungen Tarrowice lesne und Zwadon auf „Tarnowica lesna“ und „Zwardon“ zu berichtigen	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
15	Nr. 148 vom 27. December 1902	3568	K. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19, lit. c) und e), dann Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a	diversen Stationen	a) Prag (St.B.), Vyšebrad, Smichow transit und Hrabovka transit b) Smichow loco	In der Rubrik 4, Abtheilung 3, ist die Artikelbezeichnung auf „Holz der Pos. H—19, lit. c) und e) bis lit. h)", dann „Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a" abzuändern	
16	Nr. 148 vom 27. December 1902	3585	K. k. österr. Staatsbahnen	Ybbsthalbahn	Block- und Langholz	Pfaffenschlag	Kienberg	In der Rubrik 4 ist die Artikelbezeichnung auf „Block- und Langholz" zu berichtigen	
17	Nr. 148 vom 27. December 1902	3586	K. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Strakonitz-Winterberg-Wallern	a) Holz des Specialtarifes 2 b) Holz des Ausnahmetarifes I	Bärenloch Freiung i. B. Obermoldan Schattawa (L.St.)	Strakonitz loco und transit	In der Rubrik 5 ist die Stationsbezeichnung „Obermoldau" in „Knbohütten" abzuändern	
	Nr. 148 vom 27. December 1902	3646	K. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Mauthausen-Grein	Bord-, Pflaster- und Sammsteine aus Pos. 8—55 b der Güterclassification	a) Arbing b) Perg	Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf Wien I (K.F.J.B.) Penzing Hütteldorf-Hacking Klein-Schwechat	In der Rubrik 5 ist die Stationsbezeichnung „Wien I (K.F.J.B.)" in „Wien I (K.E.B.)" zu berichtigen	
	Nr. 148 vom 27. December 1902	3656	K. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg und Gleisdorf-Weiz	Schotter der Pos. 8—55 a der Güterclassification	Weis	Neudau Sebersdorf	In der Rubrik 5 ist die Stationsbezeichnung „Wels" auf „Weiz" zu berichtigen	
18	Nr. 148 vom 27. December 1902	3672	K. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácov	Zuckerrüben, frische Zuckerrübenschnitze	diversen Stationen Kolin	Kolin diversen Stationen	In der Rubrik 7 ist der Giltigkeitstermin auf „1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903" zu berichtigen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 9. **Wien, 20. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 13. Jänner 1903,*) mit welcher die aus Anlass des Auftretens der Pest mit den Ministerialverordnungen vom 3. August 1901, R.-G.-Bl. Nr. 118, und vom 7. October 1902, R.-G.-Bl. Nr. 192, erlassenen Verbote der Ein- und Durchfuhr gewisser Waaren und Gegenstände aus Constantinopel, beziehungsweise aus der Stadt und dem Hafengebiete von Odessa aufgehoben werden.

Infolge des Erlöschens der Pest in Constantinopel und in Odessa werden auf Grund der Bestimmungen des Capitels II, Titel I und II, des internationalen Sanitätsübereinkommens vom 19. März 1897, R.-G.-Bl. Nr. 13 ex 1901, im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung die Verordnung vom 3. August 1901, R.-G.-Bl. Nr. 118, und vom 7. October 1902, R.-G.-Bl. Nr. 192, mit welchem die Ein- und Durchfuhr gewisser Waaren und Gegenstände aus Constantinopel, beziehungsweise aus der Stadt und dem Hafengebiete von Odessa verboten, beziehungsweise beschränkt wurde, ausser Kraft gesetzt.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage, an welchen sie den betreffenden Zollämtern, beziehungsweise See-Sanitätsbehörden bekannt wird, in Kraft.

Koerber m. p. **Böhm** m. p. **Call** m. p.

*) Enthalten in dem am 14. Jänner 1903 ausgegebenen VI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 12.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Umfang der Haftpflicht der Eisenbahnen hinsichtlich des schädigenden Ereignisses; Nichthaftung für Unfälle ausserhalb des technischen Betriebes.

(Entscheidung vom 30. October 1901, Z. 11.784.)

A. hatte am 25. October 1899 als Knecht im Dienste der X'er Zuckerfabrik über deren Auftrag mit noch anderen Bediensteten derselben die Verladung und Wegführung von Rübe aus den am X'er Bahnhof der beklagten Eisenbahn stehenden verkuppelten Waggons zu besorgen. Als nun A. in den Wagen der Zuckerfabrik, welcher mit Rübe belastet war, die Pferde einspannte, um den Wagen wegzuführen, stiess eines der Pferde an ein kupfernes Reservoir, welches in einer nur wenige Schritte betragenden Entfernung vom Geleise und den mit Rübe beladenen Waggons aufgestellt war. Dasselbe ruhte nur mit einer Kante auf dem Boden, nicht aber mit seiner Fläche, so dass es beim Anstossen das Uebergewicht bekam und auf den A. stürzte, welcher eine innere Verletzung und einen Bruch des linken Fusses erlitt. A. klagte nun auf Zahlung eines Schmerzensgeldes, der Heilungskosten und Ersatz des Verdienstentganges.

In Abänderung des der Klage stattgebenden erstrichterlichen Urtheiles wies das Berufungsgericht die Klage ab.

Gründe:

Der Incompetenzeinwendung der Beklagten konnte auch im Zuge des Berufungsverfahrens nicht stattgegeben werden, weil die Frage, ob jene Umstände unter denen die körperliche Verletzung erfolgte, als eine Ereignung

im Verkehre der in Rede stehenden, mit Anwendung der Dampfkraft betriebenen Eisenbahn anzusehen sind, das Innere der Streitsache betrifft, also nur mit dem über die Sache selbst sprechenden Urtheile zur Entscheidung gebracht werden kann. Nun hat Kläger ausdrücklich erklärt, dass er seinen Klageanspruch auf die Bestimmung des § 1, G. 5. März 1869 (R. 27), stütze. Die Klage steht oder fällt je nachdem die Frage, ob die Thatsachen, unter welchen die Körperverletzung des Klägers erfolgt ist, als eine Ereignung im Verkehre der Dampfeisenbahn der Beklagten anzusehen sind, bejaht oder verneint wird. Die Vorinstanz hat die Frage bejaht, das Berufungsgericht glaubt, selbe verneinen zu müssen. Festgestellt ist im Zuge des Verfahrens von der ersten Instanz und wurde auch später nicht bestritten, dass die zu beladenden Waggons im Zeitpunkte der Verletzung des Klägers, 50—60 an der Zahl, auf dem sogenannten Fabriksgeleise zum Zwecke der Entladung ruhig standen und wegen Gefahr des Entrollens untereinander partienweise gekuppelt und der erste und letzte Waggon auch unterlegt waren, und dass eine Dampflocomotive an diese Waggonreihe nicht angekuppelt war, dass zwischen dem Fabriksgeleise (Nr. VII) und dem Bahnmagazinsgebäude ein Metallreservoir auf dem Bahnkörper lag, dass Kläger an einen, mit aus einem Eisenbahnwaggon entladenen Zuckerrüben bereits beladenen Lastwagen der X'er Zuckerfabrik deren Pferde als Knecht dieser Fabrik vorspannen wollte, dass eines der Pferde hiebei an das Metallreservoir anstiess und dieses umwarf, wobei Kläger an der linken unteren Extremität schwer verletzt und hiedurch berufsunfähig geworden ist.

Diese, die Verletzung veranlassenden Umstände, sind aber nach diesen Feststellungen keineswegs eine Ereignung im Verkehre einer Dampfeisenbahn, weil sie sich ausserhalb des Bahnbetriebes mit Dampfkraft ereignet haben, sonach als Betriebsunfall nicht anzusehen sind. Der Umstand, dass sich Alles innerhalb des Bahnhofes in X. zutrug, ist deshalb belanglos, weil die die Verletzung des Klägers veranlassenden Ereignisse ausser jedem Zusammenhange mit dem Dampfeisenbahnbetriebe stehen, sich vielmehr nach Abschluss und Beendigung des Dampfeisenbahnbetriebes zugetragen haben und jener Theil, der mit der Bahn nach X. gebrachten Rübenladung, den Kläger aus dem Bahnhofe wegführen sollte, bereits an die X'er Zuckerfabrik ausgefolgt war und sich in deren Frachtwagen befand. Der Klage fehlte demnach die vom Kläger angenommene Unterlage, und wenn Beklagte gegen das erstinstanzliche Urtheil, mit welchem trotzdem dem Klagebegehren stattgegeben wird, Berufung einlegt, musste dieser, als begründet, Folge gegeben und in Abänderung des Urtheiles der Vorinstanz die Klage abgewiesen werden.

Die Frage, ob Beklagte oder deren Organe das Metallreservoir unzureichend gegen das Umstürzen versichert und hiedurch das Umstürzen des Reservoirs und die dadurch erfolgte körperliche Verletzung des Klägers verschuldet haben, sollte, weil ein Gericht eingeschritten ist, in dessen Sprengel Beklagte ihren Sitz nicht hatte, und das nur deshalb angerufen worden ist, weil sich die der Klage zugrunde gelegte angebliche Ereignung im Betriebe einer Dampfeisenbahn in dessen Sprengel zutrug, und weil Kläger ausschliesslich nur aus der aus § 1 citirten Gesetzes abgeleiteten, zu seinen Gunsten sprechenden Vermuthung des Verschuldens der Beklagten, resp. ihrer Organe sein Klagerecht ableitete, nicht in den Kreis der Erwägungen der Vorinstanz gezogen werden, konnte auch deshalb einer Berücksichtigung seitens des Berufungsgerichtes nicht unterzogen werden. Es war deshalb auch die Aufhebung des berufenen Urtheils und Verweisung der Processsache an das nach dem Sitze der Beklagten zuständige Gericht im Sinne des § 475/2 C.-P.-O. unthunlich. Die vom Kläger erst bei der Berufungsverhandlung ins Treffen geführte Angabe, dass das Reservoir, durch dessen Umfallen die Beschädigung des Klägers erfolgte, für C. in X. bestimmt, an diesen noch nicht ausgefolgt war, dass sonach der bahnmässige Betrieb diesfalls keineswegs als beendet bezeichnet werden kann, woraus sonach folge, dass die Beschädigung des Klägers als eine Ereignung im Verkehre anzusehen sei, konnte über Widerspruch der Beklagten als unerlaubtes neues Vorbringen nach § 482/2 C.-P.-O. nicht berücksichtigt werden.

Der Revision wurde keine Folge gegeben.

Entscheidungsgründe:

Das Urtheil des Berufungsgerichtes wird in der Revision nur aus dem Grunde angefochten, weil die seinen Ausgangspunkt bildende Rechtsansicht, dass gegebenenfalls keine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn als Ursache der klägerischen Körperverletzung vorliege, eine rechtsirrige sei.

Die Revision macht also, ohne ihn ziffermässig zu bezeichnen, den Revisionsgrund des § 503, Z. 4, C.-P.-O. geltend. Derselbe ist jedoch nicht gegeben. Durch das G. 5. März 1869 (R. 27) sollte nach der Absicht des Gesetzgebers das Publicum vor den Gefahren geschützt werden, welche dem Eisenbahnbetriebe naturgemäss innewohnen. Dieses Moment darf bei Auslegung des im § 1 des Gesetzes aufgestellten Begriffes der „Ereignung im Verkehre" nicht ausseracht gelassen werden, zumal die beigefügten Worte: „einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn" deutlich darauf hinweisen. Es geht also nicht an, den Begriff „Verkehr" im weitesten Sinne zu nehmen und darunter alle manipulativen, ja vielleicht sogar die kaufmännischen Functionen zu verstehen, welche unmittelbar oder mittelbar dem eigentlichen Zwecke der Eisenbahnen, welcher in der Beförderung von Personen und Gütern besteht, zu dienen bestimmt sind. Der Begriff des Verkehres kann eben mit Rücksicht auf den Zweck des Gesetzes nur im engeren Sinne, das ist in der Bedeutung des technischen Betriebes, genommen werden, und umfasst demnach nur solche technische Functionen des Gesammtunternehmens, aus welchen sich der technische Betrieb der Beförderung von Menschen und Gütern zusammensetzt, sowie solche, welche unmittelbar diesem technischen Betriebe zu dienen haben. Demzufolge werden also nur diejenigen körperverletzenden Ereignungen als Ereignungen im Sinne des § 1 cit. Ges. anzusehen sein, deren Ursache im technischen Betriebe selbst gelegen ist, welche also entweder in den Betriebsanlagen oder im Betriebsmateriale oder im Verhalten des den technischen Betrieb besorgenden Eisenbahnpersonales ihren Grund haben.

Dies kann im gegebenen Falle von der der klägerischen Verletzung zugrunde liegenden Ereignung, das ist dem Sturze des Reservoirs, nicht behauptet werden.

Der Transport und die Abladung der vom Kläger auf seinem Lastwagen verladenen Rübe war beendet, der technische Betrieb war abgeschlossen. Der durch den Stoss des Pferdes herbeigeführte Sturz des Reservoirs erfolgte also nicht „im Verkehre", das ist während des

technischen Betriebes der Eisenbahn, und trifft demnach die Bahnunternehmung nicht die unbedingte Verantwortung im Sinne des § 1 l. c., sie haftet vielmehr nur unter den Voraussetzungen des bürgerlichen Gesetzbuches, respective der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R. 1 ex 1852).

Da sonach das angefochtene Urtheil auf keiner unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Sache beruht, war der Revision nicht Folge zu geben.

[„Centralblatt für die Juristische Praxis, Nr. 10 ex 1902.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 190. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Jänner gelangte der Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Zustände und sprachlichen Verhältnisse bei den Staatseisenbahnen in Böhmen, zur Verhandlung. Die Dringlichkeit des Antrages wurde bei der Abstimmung abgelehnt.

In derselben Sitzung überreichten die Abgeordneten Klofač und Genossen folgenden Dringlichkeitsantrag: „Die Regierung wird aufgefordert, dem Abgeordnetenhause zu berichten, wie sie die Geldfonds vom vorigen Jahre, die ihr zur Durchführung der Investitionen, der Wasserstrassenbauten und der Regulirung der Flüsse und Bäche zur Verfügung standen, verwendet hat, und was sie diesbezüglich in der kürzesten Zeit auszuführen beabsichtigt.“ Da dieser Antrag nicht die nöthige Anzahl Unterschriften trägt, stellt der Präsident die Unterstützungsfrage. Der Antrag wird nicht hinreichend unterstützt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Theilstrecke von km 0·000 bis km 0·709 der Linie Nr. 61 der Concessionskundmachung: Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung; Ertheilung des Betriebsconsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. Jänner 1903, Z. 946, den von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mitgetheilten Bericht über die am 18. October 1902 durchgeführte technisch-polizeiliche Prüfung der Theilstrecke von km 0·000 bis km 0·709 der Wiener städtischen Kleinbahnlinie Conc.-Nr. 61 „vom Centralfriedhof gegen Schwechat“ sammt der beim III. Thore des Centralfriedhofes angelegten Geleiseschleife, sowie den diesbezüglich im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilten definitiven Benützungsconsens ex commissione ab 19. October 1902 genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 946.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsensertheilung). Die k. k. mähr. Statthalterei hat den Bauconsens für die Vergrösserung und Adaptirung der Acetylengasanstalten in den Stationen Hradisch und Napagedl im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 623.]

Localbahn Laun-Libochowitz. (Project der Personenhaltestelle „Duban“ in km 16·7/8: Ergebniss der durchgeführten Stationscommission.) Auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Prag mit dem Berichte vom 30. October 1902, Z. 196.521, mitgetheilten Ergebnisses der am 25. August 1902 stattgefundenen Stationscommission rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projectes für die Errichtung der Personenhaltestelle „Duban“ in km 16·7/8 der Localbahn Laun-Libochowitz, wonach die Errichtung dieser Haltestelle thatsächlich für einen Theil des Bezirkes Libochowitz erforderlich und im öffentlichen Interesse gelegen ist, hat das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 28. December 1902, Z. 49.882, das der obgenannten Commissionsverhandlung vorgelegene Project unter gleichzeitiger Zustimmung zur beantragten Benennung genehmigt und die Ausführung desselben angeordnet. [E.-M.-Z. 49.882 ex 1902.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Herstellung einer Wasserkraftanlage in Bärengraben für den Bau des Karawankentunnels [Nordseite]; Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat auf Grund des k. k. Eisenbahnministerial-Erlasses vom 16. December 1902, Z. 56.292, hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Klagenfurt vorgelegten Projectes, betreffend die Herstellung einer Wasserkraftanlage in Bärengraben, welche aus Anlass des Baues des Karawankentunnels (Nordseite) im Zuge der Projectslinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae (Art. I, Punkt 2, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, zur Ausführung gelangen soll, die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der Bestimmungen der Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und unter Bedachtnahme auf die materiell rechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes für das Herzogthum Kärnten vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 46, für den 23. Jänner 1903 anberaumt. Mit der Leitung dieser Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Max Ritter von Grabmayr betraut. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am obgenannten Tage um 9½ Uhr Vormittags beim Sectionshause in Rosenbach. [E.-M.-Z. 1039.]

Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Project für die Eisenconstruction des schiefen, offenen Durchlasses von 3·0 m senkrechter Lichtweite in km 19·513.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 12. Jänner 1903, Z. 57.812 ex 1902, das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte Project für die Eisenconstruction des schiefen, offenen Durchlasses von 3·0 m senkrechter Lichtweite in km 19·513 der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 57.812 ex 1902.]

Localbahn Janów-Jaworów. (Bauvergebung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 8. Jänner 1903, Z. 57.473 ex 1902, die vom Verwaltungsrathe der Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów beabsichtigte Vergebung des Baues der Localbahn Janów-Jaworów an die Bauunternehmung Bronislaus Słonecki & Comp. genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 57.473 ex 1902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. priv. Neutitscheiner Localbahn:

18. Jänner. — In der Strecke Zauchtel—Neutitschein wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung neuer Linien.) Am 12. Jänner ist die neugebaute elektrisch betriebene Strassenbahnlinie durch die Felberstrasse eröffnet worden. Die Wagen verkehren von der Bellariastrasse über die Westbahnstrasse—Urban Loritz-Platz, Neubaugürtel, Felberstrasse bis zur Johnstrasse—Linzerstrasse und ebenso zurück. — Gleichfalls am 12. Jänner ist die neue elektrisch betriebene Theilstrecke durch die Linzerstrasse eröffnet worden. Die Wagen dieser Linie verkehren von der Vorgartenstrasse über die Kronprinz Rudolf-Strasse—Praterstrasse—Franz Josefs-Quai—Bellariastrasse—Mariahilferstrasse—Linzerstrasse bis zur neuen Endstation Lützowgasse und ebenso zurück.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung von Viehverladestationen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Station Nagymáros der Hauptlinie (Wien)—Marchegg—Nagymáros—Budapest, sowie die Station Bohuszlavicz ihrer Hauptlinie (Budapest)—Galánta—Lipótvár—Bohuszlavicz—Trentsén Zsolna (Sillein)—Csácja—(Oderberg) als Viehverladestationen eröffnet wurden.

— (Wiedereröffnung des Trajectverkehres zwischen Gombos und Erdöd.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der wegen Eisrinnens am 8. December 1902 eingestellte Verkehr des Dampftrajectes zwischen den durch die Donau getrennten Theilstrecken Nagyvárad (Grosswardein)—Gombos und Erdöd—Eszék—Villany bis auf Weiteres wieder eröffnet wurde und dass infolge dessen der zeitweise über Szeged (Szegedin) gelenkte Verkehr mit dem Westen, nunmehr wieder über die kürzere Route via Gombos—Erdöd geleitet wird.

Ausland.

Deutsches Reich—Belgien. (Bau einer directen Bahnlinie Köln—Aachen—Lüttich.) Wie den „H. N." aus Köln berichtet wird, ist der Bau einer directen Bahnlinie Köln—Aachen—Lüttich beschlossen worden.

Preussen. (Entwicklung der Kleinbahnen 1892 bis 1902.) Am 1. October 1892 trat das Gesetz über Kleinbahnen und Privat-Anschlussbahnen vom 28. Juli 1892, das für die Bahnen unterster Ordnung eine feste Grundlage geschaffen hat, in Kraft. In diesem Jahrzehnt haben sich die Kleinbahnen, die auf Grund der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 in „Strassenbahnen" und „nebenbahnähnliche Kleinbahnen" unterschieden wurden, lebhaft entwickelt. Die Zahl der Strassenbahnen hat sich — wie die „H. N." in einem Artikel über obigen Gegenstand ausführen — nahezu verdoppelt, ihre Länge fast verdreifacht. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen, deren Zahl am 1. October 1892 nur 11 mit einer Gesammtlänge von 159·1 km betrug, bestehen oder sind genehmigt am 31. März 1902 213 mit 6847 km Gesammtlänge. Diese starke Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hätte bei der vielfach unzureichenden finanziellen Leistungsfähigkeit der betheiligten Kreise und Gemeinden nicht stattfinden können, wenn nicht die Provinzialverbände und der Staat mit erheblichen Geldmitteln helfend eingetreten wären. In Bezug auf die Rentabilität der einzelnen Unternehmungen haben sich die gehegten Erwartungen zwar nicht immer erfüllt, in vielen Fällen darf aber auf bessere Erträge gehofft werden. Die mittelbaren Vortheile stellen in allen Fällen einen erheblichen Zuwachs an wirthschaftlichen Werthen für die Betheiligten dar. Der verkehrspolitische Zweck des Kleinbahngesetzes, die verkehrsschwächeren Landestheile durch Schienenverbindung an das allgemeine Eisenbahnnetz anzuschliessen, ist in weitem Umfange erreicht, die Entwicklung ist jedoch keineswegs abgeschlossen. Das Anlagecapital sämmtlicher Strassenbahnen stellt sich auf Mk. 483,382.785, es entfallen mithin auf 1 km durchschnittlich Mk. 203.042; 1 km Strassenbahn kostet durchschnittlich in Vollspur Mk. 281.326, in Schmalspur Mk. 125.407. Von dem angegebenen Gesammt-Anlagecapital sind oder werden aufgebracht: vom Staate (aus dem Kleinbahn-Unterstützungsfonds) Mk. 49.500, von den Provinzen Mk. 409.167, von den Kreisen Mk. 46,247.939, von den Zunächstbetheiligten Mk. 15,716.034 und in sonstiger Weise Mk. 420,870.145. Das Anlagecapital sämmtlicher nebenbahnähnlicher Kleinbahnen stellt sich auf Mk. 354,062.137, es entfallen somit auf 1 km durchschnittlich Mk. 51.711; 1 km nebenbahnähnliche Kleinbahn kostet durchschnittlich in Vollspur Mk. 74.149, in Schmalspur Mk. 43.853. Von dem angegebenen Gesammt-Anlagecapital sind oder werden aufgebracht: vom Staate (aus dem Kleinbahn-Unterstützungsfonds) Mk. 45,493.065, von den Provinzen Mk. 38,758.204, von den Kreisen Mk. 79,362.869, von den Zunächstbetheiligten Mk. 28,822.556, in sonstiger Weise Mk. 161,626 443. An Staatsbeihilfen sind bis zum Schlusse des Monates November 1902 a) bewilligt Mk. 50,928.884, b) in Aussicht gestellt Mk. 4,837.487, zusammen Mk. 55,766.371; beantragt sind noch Mk. 10,364.500, daher insgesammt Mk. 66,130.871. Da der Kleinbahn-Unterstützungsfonds derzeit Mk. 69,000.000 beträgt, so bietet er für die Bewilligung der in Aussicht gestellten oder in ziffermässig bestimmter Höhe beantragten Beihilfen die erforderlichen Mittel.

— (Prüfung der Schalldämpfungsversuche auf der Berliner elektrischen Hochbahn.) Am 7. Jänner folgten, wie der „B. B.-C." mittheilt, die Mitglieder der Berliner städtischen Verkehrsdeputation einer Einladung der Hochbahn-Gesellschaft nach dem Bahnhofe Halle'sches Thor, um dort und auf der Strecke bis zur Haltestelle Möckernbrücke die Versuche zur Herabminderung des Hochbahngeräusches zu prüfen. Die sechs verschiedenen Arten der Schalldämpfungsversuche sind seinerzeit (vergl. Vrdgs.-Bl. für E. u. Sch. Nr. 119 vom 18. October 1902) eingehend geschildert worden. Die mit den einzelnen Constructionen ausgerüsteten Strecken waren durch entsprechende, an den Aussenseiten des Bahnsteiges befestigte Tafeln gekennzeichnet. Nachdem die verschiedenartigen Anordnungen des Oberbaues an der Hand von Zeichnungen erläutert worden waren, begaben sich die Theilnehmer hinab, um von der Strasse aus die Wirkung der Versuche zu beobachten. Es wurde zu diesem Behufe ein Hochbahnzug eingestellt, der gleichfalls mit geräuschdämpfenden Vorrichtungen ausgestattet war. Auch diese Fahrproben bestätigten die von der Aufsichtsbehörde seinerzeit gemachten Beobachtungen, dass die Anordnung von hölzernen Langschwellen, auf welche die Fahrschienen aufgelagert werden, hinsichtlich der Geräuschdämpfung gegenüber allen anderen schalldämpfenden Mitteln die zweckdienlichste Wirkung versprechen. Bei dieser Gelegenheit konnte den Vertretern der städtischen Behörden die Mittheilung gemacht werden, dass die Hochbahngesellschaft sich den Aufsichtsbehörden gegenüber bereits erboten hat, eine längere Strecke mit dieser Anordnung versehen zu lassen, um durch einen grösseren Versuch feststellen zu können, ob diese verstärkte Bettung der Schienen sich auch im Betriebe bewährt. Der Einbau soll demnächst auf einem Geleise der Strecke Halle'sches Thor—Prinzenstrasse vorgenommen werden.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Danzig: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Bischofswalde.) Am 15. Jänner wurde der an der Bahnstrecke Konitz—Neustettin zwischen den Stationen Schlochau und Bärenwalde gelegene, bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre dienende Haltepunkt Bischofswalde nunmehr auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

— (Eröffnung einer staubfreien Verladestelle für Mull- und Hausabfälle auf dem Bahnhofe Beuszelstrasse der Stadt- und Ringbahn in Berlin.) Dem „Centralbl. d. Bauv." zufolge, ist seit einiger Zeit eine staubfreie Verladestelle für Mull- und Hausabfälle der Actiengesellschaft „Staubschutz" auf dem Bahnhofe Beuszelstrasse der Berliner Stadt- und Ringbahn dem Betriebe übergeben worden.

— (Ministerielle Verfügung, betreffend die Eisenbahnbetriebs-Revisionen.) Um die Durchführung der ministeriellen Anordnungen betreffs der dem Eisenbahnbetriebspersonal gewidmeten Fürsorge sicherzustellen, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten umfassende Controlmassregeln getroffen, die darin bestehen, dass besondere Commissionen auf den Stationen, in den Betriebsstellen, in den Stellwerken, an den Rangirgeleisen, auf den Locomotiven, wie in den Zügen in unmittelbarem Benehmen mit den ausführenden Beamten die betreffenden Dienst- und persönlichen Verhältnisse auf das Sorgfältigste feststellen. Selbstverständlich werden diese Revisionen unvermuthet abgehalten. Wie den „H. N." berichtet wird, hat am 30. December 1902 in Guben eine solche unvorhergesehene Revision durch die betreffende Commission stattgefunden, an welcher auch der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten theilgenommen hat.

— (Ausrüstung von Güterwagen mit verbesserten Stirnwandverschlüssen.) Nach einer Entscheidung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sollen, wie die „H. N." berichten, die Versuche mit Drehlagern mit verlängerten Führungsflächen zur Stutzung der Stirnwandklappen bei offenen Guter-, Coaks- und Kohlenwagen fortgesetzt werden. Da beim Entladen der Wagen auf den Kippern ein Anheben der Stirnwände mit Hilfe von Brecheisen unvermeidlich ist, die neuerdings eingeführten Sicherheitsanschläge dieses Anheben aber verhindern, so soll geprüft werden, ob die Sicherheitsstücke nicht entbehrt werden können und ob das bei Rangirstössen gelegentlich beoachtete Emporrücken der Stirnwände nicht zu beseitigen ist. Der Minister hat die Ausrüstung von je 20 Güterwagen mit den vorgeschlagenen verbesserten Stirnwandverschlüssen durch die Eisenbahn-Directionen Köln und Essen a. d. Ruhr genehmigt.

Schweiz. (Kreiseintheilung der Schweizerischen Bundesbahnen.) Mit 1. Jänner 1903 wurde folgende neue Kreiseintheilung der Bundesbahnen geschaffen: Kreis I bleibt für die demnächst zu verstaatlichende Jura-Simplonbahn reservirt; Kreis II mit dem Sitze in Basel umfasst die Nordwestschweiz, Kreis III mit dem Sitze in Zürich einen grossen Theil der Centralschweiz, Kreis IV mit dem Sitze in St. Gallen die Nordostschweiz und den Bodensee.

Schweiz-Frankreich. (Eine neue Jura-Ueberschienung.) In der Schweiz ist eine neue Jura-Ueberschienung geplant, um den Verkehr zwischen Nord- und Mittelfrankreich einerseits, Italien andererseits dem Simplontunnel zuzuführen; die Station Frasne der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn soll mit der Station Vallorbe der Jura-Simplonbahn verbunden werden. Die neue Strecke wird eine Länge von 24·66 km erhalten, wovon 1·43 km auf schweizerischem Gebiete liegen; das bedeutet eine Abkürzung der jetzigen Entfernung Frasne—Vallorbe um 17·3 km thatsächlicher und 35·3 km virtueller Länge, während zugleich der Höchstpunkt um 17 m tiefer auf 897 m verlegt wird und infolge dessen die Höchstneigung von 25 auf 14‰ ermässigt werden kann. Dazu ist die Durchtunnelung des Mont d'Or erforderlich; der Tunnel wird 6·238 km lang werden. Die Gesammtkosten werden auf 21 Millionen Franken veranschlagt. Für diese

Bahn beantragt der Bundesrath in einer Botschaft vom 9. October 1902 (veröffentlicht im Schweizerischen Bundesblatt Nr. 42 vom 15. October 1902) bei der Bundesversammlung die Concessionsertheilung, und zwar soll ausnahmsweise, weil das schweizerische Stück nur 1·4 km lang sei, eine fremde Gesellschaft, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, damit betraut werden. Auch die Concessionsdauer soll der Frist der französischen Concession angepasst werden; am 31. December 1958 wird die Bahn unentgeltlich an die Eidgenossenschaft fallen. [„Archiv für Eisenbahnwesen."]

Schiffahrt.

„Adria", kgl. Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Kostenfreie Beförderung von Ausstellungsobjecten nach Malta.) Die Direction der „Adria" wird, dem „P. L." zufolge, Ausstellungsobjecte ungarischer Provenienz mit der Bestimmung nach Malta zu der dortselbst vom k. u. k. Generalconsul Arthur Kohen veranstalteten Ausstellung österreichisch-ungarischer Erzeugnisse unentgeltlich befördern.

Verschiedene Mittheilungen.

Einberufung der Section für Industrie, Gewerbe und Handel des Industrie- und Landwirthschaftsrathes. Der Handelsminister hat die Section für Industrie, Gewerbe und Handel des Industrie- und Landwirthschaftsrathes für den 26. Jänner zu ihrer VII. Plenarsitzung einberufen. Auf der Tagesordnung dieser Sitzung stehen unter Anderem folgende Gegenstände:

Bericht des ständigen Ausschusses für Verkehrs- und Tarif-Angelegenheiten, betreffend die Abänderung des Betriebsreglements des Oesterreichischen Lloyd rücksichtlich der Bestimmungen über den Güterverkehr.

Bericht des ständigen Ausschusses für Verkehrs- und Tarif-Angelegenheiten, betreffend die staatliche Unterstützung der Handelsmarine.

Bericht des Subcomités zur Vorberathung der Fragen des Seeverkehres, betreffend die beschleunigte Erweiterung des Triester Hafens.

Bericht des ständigen Ausschusses für Verkehrs- und Tarif-Angelegenheiten, betreffend eine Resolution gegen Erhöhung der Eisenbahntarife.

Bericht des ständigen Ausschusses für Verkehrs- und Tarif-Angelegenheiten, betreffend Erstattung von Vorschlägen rücksichtlich der vertragsmässigen verkehrspolitischen Vereinbarungen mit Ungarn, sowie mit jenen fremden Staaten, mit welchen Handelsverträge abgeschlossen werden.

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. Jänner:

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.—.
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital Gold fl. 2.— = Frcs. 5.—.
Kaiser Franz Josef-Bahn. 5¼ pCt. Für je fl. 200 Capital K 10.50.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.
Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahnactien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5¾ pCt. K 11.50.
Linz-Budweiser Bahn. 5¼ pCt. K 10.50.
Gisela-Bahn. 5 pCt. K 10.—.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahnprioritäten.

Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. v. J. 1885. Für je fl. 200 Capital K 8.—; II. Em. v. J. 1885, für je Mk. 600 Capital Mk. 12.—; v. J. 1895, für je K 400 Capital K 8.—.
Localbahn Czernowitz-Nowosielitza. 4 pCt. K 8.—.
Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. I. und II. Em. Für je fl. 200 Capital K 8.—
Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. v. J. 1890. Für je fl. 100 Capital K 4.—.
Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. 4 pCt. Em. 1894 Für je K 400 Capital K 8.—.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Für je K 200 Capital K 3.—; 4 pCt. v. J. 1887, für je Mk. 400 Capital Mk. 8.—.
Mährisch-schlesische Centralbahn. 4 pCt. Für je K 600 Capital K 12.—.
Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital K 6.—.

Andere öffentliche Anlehen.

Aussiger Kleinbahn. 4 pCt. Anleihe v. J. 1900, für je K 200 Capital K 4.—.
Bosnisches Eisenbahn-Landesanlehen v. J. 1902. Für je K 200 Capital K 4.50.
Donauregulirungs-Lose. 5 pCt. K 5.—. Anlehen. 5 pCt. v. J. 1878. Für je fl. 100 Capital K 5.—. Anleihe. 4 pCt. v. J. 1899. Für je K 200 Capital K 4.—.

Actien von Transportunternehmungen.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien. K 10.—.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft K 8.—.
Csakathurn-Agramer (Zagoriancr) Eisenbahn. Prioritätsactien Frcs. 12.50.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie K 52.50, halbe Actie K 26.25, Fünftel-Actie K 10.50.
Friauler Eisenbahn. Prioritätsactien Frcs. 8.—.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. Frcs. 9.94·4.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Frcs. 7.94·4.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsactien Mk. 5.40.
Kremsthalbahn. K 3.—.
Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A K 10.—.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. K 8.—.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Frcs. 12.50.
Ungarisch-galizische Eisenbahn. K 9.94·4.
Ungarische Westbahn. K 9.89·4.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen. Prioritätsactien K 6.—.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. K 10.—.
Ybbsthalbahn. Prioritätsactien K 4.—.

Prioritätsobligationen.

„Adria", Seeschiff.-Gesellsch. 4½ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital K 4.50.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 3½ pCt. Prioritäten vom Jahre 1896. Für je Mk. 300 Capital Mk. 5·25.
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Brünner Localbahn (Emission 1900), 4 pCt. Für je K 200 Capital K 4.—.
Budapester elektrische Stadtbahn. 4 pCt. Für je K 200 Capital K 4.—.
Budapester Strasseneisenbahn. 4 pCt. Für je K 200 Cap. K 4.—.
Bukowinaer Localbahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.
Deutsch-Brod-Humpoletzer Localbahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital K 8.—.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. (Em. 1869.) Für je fl. 150 Capital K 7.50. (Em. 1874.) Für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. 4 pCt. (Em. 1891.) Für je fl. 300 Capital K 12.—. (Em. 1891.) Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. 3 pCt. (Em. 1893.) Für je K 200 Capital K 3.—.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. (mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital K 5.—.
Friauler Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1893. Für je fl. 100 Capital K 4.—. 4 pCt. vom Jahre 1897 K 40.—.
Gailthalbahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital K 4.—.
Graz-Köflacher-Bahn. 4 pCt. v. J. 1902. Für je K 400 Capital K 8.—, IV. Em. 2 pCt. K 3.—

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889 für je fl. 200 Capital K 8.—; 4 pCt. (österr. Strecke) für je fl. 200 Capital K 8.—; 4 pCt. (Em. 1889) für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—; 4 pCt. (Em. 1891 in Gold) für je Mk. 200 Capital Mk. 4.—.

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.

Oesterr. Lloyd. 5 pCt. Em. 1881 und 1882, für je fl. 500 Capital Frcs. 31.25. 4½ pCt. Em. 1884, für je fl. 500 Capital Frcs. 28.125. 4 pCt. Em. 1887, für je fl. 500 Capital Frcs. 25.—. Em. 1895, für je Mk. 2000 Capital Mk. 40.—. Em. 1901, für je K 2000 Capital K 40.—.

Mährische Westbahn K 8.—.

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. K 10.—.

Ostgalizische Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital K 4.—.

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten, Em. 1883. Mk. 7.50. — 3 pCt. Goldprioritäten, Em. 1896. Für je Mk. 300 Capital Mk. 4.50.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—. 4 pCt. Für je K 500 Capital K 10.—.

Schneebergbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. v. J. 1893, für je fl. 200 Capital K 8.—. 4 pCt. v. J. 1899, für je K 400 Capital K 8.—.

Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Frcs. 12.50. 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X) Frcs. 6.50.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1892. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Torontaler Localbahn. 4½ pCt. Für je K 200 Capital K 4.50.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. K 9.—.

Ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. (II. Em.) K 10.—. 4 pCt. Em. 1887. K 8.—.

Ungarische Westbahn. 4 pCt. vom Jahre 1891. Für je fl. 1000 Capital K 40.—.

Ungar. Localeisenbahn-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Obligationen, für je K 200 Capital K 4.50—. — 4 pCt. mit 5 pCt. Prämie, für je K 200 Capital K 2.—. — 4 pCt, für je K 200 Capital K 4.—

Valsuganabahn. 4 pCt., für je K 200 Capital K 4.—; 4 pCt. v. J. 1902, für je K 2000 Capital K 40.—.

Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt. K 8.—.

Wiener Localbahnen-Actiengesellschaft. 4 pCt. Für je K 400 Capital K 8.—.

Wien-Pottendorfer Eisenbahn. 5 pCt. K 10.—.

Localbahn Wodnian-Prachatitz. 4 pCt., für je fl. 200 Capital K 8.—; 4 pCt. v. J. 1899, für je K 400 Capital K 8.—.

Verlosungen.

Am 15. December:

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Am 17. December:

Szamosthal-Eisenbahn. 5 pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 27. December:

Welser Localbahnen. Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner).

Im December:

Muranythalbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Mühlkreisbahn. Prioritätsactien (börsenmässiger Rückkauf).

Am 2. Jänner:

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Silber- und Goldprioritäten v. J. 1891, 3 pCt. Prioritäten v. J. 1893 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1887 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Eisenbahn Pilsen-Priesen. 4 pCt. Prioritäten und 4 pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Wiener Verkehrsanleihe. 4 pCt. (Rückzahlung ab 1. April).

Rückzahlungen.

Ab 2. Jänner:

Staats- und öffentliche Anlehen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.

Aussiger Stadtanleihe. 4 pCt. v. J. 1900 (Kleinbahn-Anleihe).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen.

Prioritätsobligationen.

Böhmische Westbahn. 4 pCt.

Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt.

Brünner Localeisenbahn. 4 pCt. v. J. 1900.

Brünn-Rossitzer Bahn. 5 pCt.

Budapester elektrische Stadtbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen.

Budapester Strassenbahn. 4 pCt. in Kronen mit 5 pCt. Prämie.

Bukowinaer Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten.

Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. 4 pCt. Prioritäten.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. I. Em. 5 pCt.

Eisenerz-Vordernberger Localbahn. I. und II. Em. 4 pCt.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 2 pCt., 4½ pCt. und 5 pCt.

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Gold und Silber.

Kolomeaer Localbahn.

Localbahn Laibach-Stein. 4 pCt.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt.

Mährische Westbahn. 4 pCt.

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten.

Ostgalizische Localbahnen. 4 pCt. Prioritäten.

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883 und 3 pCt. Goldprioritäten v. J. 1896.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen.

Schneebergbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1899.

Localbahn Strakonitz-Winterberg. 4 pCt. Prioritätsobligationen, Em. 1893 und 1899.

Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Serie B.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. 4 pCt.

Torontaler Localbahn. 4½ pCt. Partialobligationen.

Ungarische Localeisenbahnen. 4 pCt. und 4½ pCt. Prioritäten und 4 pCt. Prioritäten Serie II in Gold.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Gesellschaft. 4½ pCt.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt.

Ungarische Westbahn. 4 pCt. Schuldverschreibungen vom Jahre 1890.

Eisenbahn Wien-Aspang. 4 pCt.

Wiener Localbahnen. 4 pCt.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. 4 pCt. Prioritäten Emission 1893 und 1899.

Eisenbahnactien.

Arvathalbahn. Prioritätsactien.

Barcs-Pakráczer Eisenbahn. Prioritätsactien.

Bihárer Vicinalbahn. Prioritätsactien.

Bozen-Meraner Bahn.

Brassó-Háromszéker Localbahn. Prioritätsactien.

Budapester elektrische Stadtbahn.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. Actien.

Bukowinaer Localbahnen. Prioritätsactien.

Csakathurn-Agramer Eisenbahn. Prioritätsactien.

Csetnekthaler Localeisenbahn.

Localbahn Debreczen—Füzes-Abony.

Localbahn Eperies-Bartfeld. Prioritätsactien.

Felek-Fogaraser Vicinalbahn. Prioritätsactien.

Fertövidéker Localbahn. Prioritätsactien.

Localbahn Gross-Priesen — Wernstadt — Auscha. Prioritätsactien.

Grazer Tramway-Gesellschaft. Actien.

Gölnitzthalbahn.

Hegyes-Feketehegy-Palánkaer Localbahn. Prioritätsactien.

Localbahn Héjasfalva-Székelyudvarhely. Prioritätsactien.

Vicinalbahn Hidegkut-Tamás. Prioritätsactien.
Localbahn Holics-Göding. Prioritätsactien.
Localbahn Kaposvár-Fonyod. Prioritätsactien.
Localbahn Kecskemét-Fülöpszallas. Prioritätsactien.
Komorn-Dunaszerdahelyer Localbahn. Prioritätsactien.
Maros-Ludas—Bistritzer Localbahn. Prioritätsactien.
Localbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen. Prioritätsactien.
Vereinigte Mátra-Körösvidéker Eisenbahnen. Prioritätsactien.
Localbahn Mori-Arco-Riva. Prioritätsactien.
Localbahn Nagy-Belicz—Privigye.
Neograder Comitatsbahnen. Prioritätsactien.
Nyiregyháza-Matészalkaer Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Localbahn Postelberg-Laun. Prioritätsactien.
Localbahn Pressburg-Dunaszerdahely.
Localbahn Raab—Veszprem—Uj-Dombovár. Prioritätsactien.
Slavonische Localbahnen. Prioritätsactien.
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien.
Eisenbahn Szegedin — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek. Prioritätsactien.
Szt. Lörincz-Slatina-Nasicer Localbahn. Prioritätsactien.
Szilagyságer Vicinalbahn. Prioritätsactien.
Localbahn Temesvár-Modos. Prioritätsactien.
Vicinalbahn Temesvár—Nagy-Szt. Miklós.
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn.
Versecz-Kubiner Localbahn. Prioritätsactien.
Localbahn Vinkovce-Brčka. Prioritätsactien
Welser Localbahn. Prioritätsactien.
Localbahn Zsolna-Rajecz. Prioritätsactien.

Capitalsrückzahlung.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Die nicht zur Conversion angemeldeten Nummern der am 1. October 1902 per 2. Jänner 1903 ausgelosten Prioritäten I., II. und III. Emission werden (mit K 300 per Stück) ebenso wie die an diesen Stücken noch haftenden Zinsencoupons per 2. Jänner 1903 (und zwar I. Emission mit K 6·75, II. und III. Emission mit K 7·50) ab 2. Jänner 1903 in Baarem eingelöst.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro December 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	603·39	3136·81	2833·62	906·58
Roggen	210·42	1508·87	1015·19	704·10
Gerste	1048·25	354·35	577·79	824·81
Hafer	490·54	1112·33	693·20	909·67
Mais	2903·29	100·76	606·71	2397·34
Mehl	1193·12	1080·30	1083·02	1190·40
Wein	4608·65	1522·14	345·99	5784·80
Verschiedene	1760·92	2259·35	2590·62	1429·65
Zusammen	12818·58	11074·91	9746·14	14147·35
Versicherungswerth K	437.700	146.400	90.900	493.200

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten
		vom ersten bis letzten		
Lagerscheine . Stück	22	5	2	25
Versicherungswerth K	143.290	19.900	12.500	150.690
Abgesondert übertragene Warrants Stück	—	1	—	1
Versicherungswerth K	—	3.000	—	3.000
Lombardbetrag . . K	—	1.500	—	1.500

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat December 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decemb. 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten December	Ausgelagert vom ersten bis letzten December	Stand am letzten Decemb. 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	60.549	45.303	35.562	70.290
Darunter wichtige Waaren:				
Eisen	4.698	336	1.260	3.774
Kaffee	6.493	2.486	1.915	7.064
Mehl	3.591	648	763	3.476
Wein	3.324	1.543	1.009	3.858
Zucker	8.167	19.026	8.643	18.550
Diverse	34.276	21.264	21.972	33.568
Feigen	—	—	—	—
Colonialwaaren	—	—	—	—
Erden	—	—	—	—
Fette	—	—	—	—
Felle	—	—	—	—
Stärke	—	—	—	—
Reps	—	—	—	—
Wild	—	—	—	—
Assecuranzwerth . . K	4,617.778	3,298.740	3,352.825	4,563.693

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 24 Arbeitstagen 337.000 kg, Assecuranzwerth von K 277.600.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Dec. 1902	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen	Zurückgelangt	Stand am letzten Dec. 1902
		vom ersten bis letzten December		
Lagerscheine:				
Stück	6	1	—	7
Versicherungswerth . K	13.500	4000	—	17.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat December 1902.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten December 1902	Eingelagert vom ersten bis letzten December	Ausgelagert vom ersten bis letzten December	Stand am letzten December 1902
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	21.671	7.410	5.379	23.702
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	8.522	—	1.468	7.054
Hafer	3.679	5.774	1.647	7.806
Roggen	795	—	795	—
Mais	1.107	—	307	800
Gerste	2.551	91	—	2.642
Diverse	5.017	1.545	1.162	5.400
Reps	—	—	—	—
Assecuranzwerth . . K	288.100	110.470	83.440	315.130

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decemb. 1902	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten December	Zurückgelangt vom ersten bis letzten December	Stand am letzten Decemb. 1902
Lagerscheine:				
Stück	5	2	1	6
Versicherungswerth . K	63.200	37.500	7600	93.100
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 24 Arbeitstagen 53.288 kg, Assecuranzwerth von K 8080

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	December 1902				December 1901			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	239.830	90.514	121.910	208.434	333.156	169.481	155 389	347.248
Darunter:								
Weizen	46.338	13.008	19.921	39.425	38.271	26.498	23.369	41.400
Roggen	22.292	17.272	26.296	13.268	46.577	15.458	18.704	43.331
Gerste	21.666	12.953	10 040	24.579	31.167	9.252	7.831	32.588
Hafer	63.095	9.478	28.937	43.636	79.266	51.542	36.683	94.125
Mais	18.000	10.211	11.816	16.395	90.269	36.516	49.860	76.925
Hirse	2.606	416	387	2.635	8.795	2.555	1.218	10.132
Bohnen	3.501	7.414	5.708	5.207	4.016	2.631	1.318	5.329
Erbsen	417	945	124	1.238	464	1.284	213	1.535
Malz	600	350	331	619	285	—	—	285
Reps	25.299	109	5.958	19.450	3.977	276	2.773	1.480
Hanfsamen	721	919	472	1.168	711	548	575	684
Wicken	5.215	1.611	720	6.106	5.297	1.905	956	6.246
Mehl	1.339	2.363	1.640	2.062	4.300	3.298	3.126	4.472
Kleie	158	1.424	400	1.182	4.027	1.950	919	5.058
	211.247	78.473	112.750	176.970	317.422	153.713	147.545	323.590
Spiritus	—	—	—	—	561	601	561	601
Zucker	—	—	—	—	89	3.716	100	3.705
Wein	3.013	1.104	939	3.178	1.968	1.601	991	2.578
Oele und Fette	732	382	225	889	502	5	—	507
Sonstige Waaren	24.838	10.555	7.996	27.397*	12.614	9.845	6.192	16.267
Mittlere Tagesbewegung	8851 Metercentner				13.536 Metercentner			
Versicherungswerth . . . K	4,304.460	1,271.920	1,584.350	3,992.030	5,411.030	1,985.280	1,699.240	5,697.070

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine Stück	29	26	19	36	70	26	24	72
Versicherungswerth . . K	379.950·—	137.100·—	225.400·—	291.650 —	1,196.650·—	508.150·—	293.250·—	1,411.550·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants Stück	1	1	1	1	4	2	1	5
Versicherungswerth . . K	1.600·—	3.700·—	1.600·—	3.700·—	18.100·—	9.000·—	7.200·—	19.900·—
Lombardbetrag . . . . K	1.600·—	2.200·—	1.600·—	2.200·—	12.116·—	6.200·—	5.200·—	13.116·—

*) Darunter 10.211 Metercentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Aenderung von Frachtsätzen des Tarifes, Theil II, Heft 2, sowie des Anhanges hiezu.

Die in dem vom 1. Jänner 1900 giltigen Tarife für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, sowie in dem Anhange hiezu enthaltenen Frachtsätze für die nachstehend angeführten Relationen, treten mit 1. März 1903 ausser Kraft und werden durch die folgenden ersetzt:

Nach oder von	Eilgüter		Frachtgüter										Ausnahmetarife									Anhang-Positions-Nr. 16
			Classe			ermässigte Wagenladungs-Classen									III		IV			V	VI	
						Classe				Specialtarif												
	gewöhnliche	ermässigte und besonders ermässigte	I	II	sperrige Güter	A bei Aufgabe von 5000 kg	A bei Aufgabe von 10.000 kg	B	C	1	2	3	I	II	a	b	a	b	c			
	Transportgebühr per 100 kg in Heller																					
Esztergom	1263	656	638	442	918	354	354	247	197	255	179	150	150	134	400	400	362	327	273	264	254	478
Hisnyóviz	1715	853	862	614	1261	463	439	320	269	339	263	219	215	186	531	507	490	434	338	357	320	—
Jolsva	1723	843	853	608	1248	455	431	312	263	331	257	213	211	183	525	501	484	426	330	349	312	—
Kenyérmező	1248	647	630	437	908	350	350	243	194	251	177	148	148	132	395	395	358	320	269	260	250	470
Lábatlan	1214	631	630	435	940	332	332	229	184	244	171	142	142	126	387	387	340	307	253	242	232	454
Leányvár-Csév	1217	630	615	427	888	356	356	248	198	244	179	151	151	135	385	385	364	328	275	266	243	455
Neszmély	1164	604	605	418	907	318	318	218	175	232	166	137	137	121	370	370	326	294	241	228	218	429
Nyerges-Ujfalu	1230	640	637	440	936	336	336	232	186	248	173	144	144	128	392	392	344	310	257	246	236	461
Pilis-Csaba	1183	611	598	416	866	349	349	245	199	235	176	150	150	134	374	374	357	323	270	259	234	438
Solymár	1133	583	574	399	833	335	335	233	187	223	171	145	145	129	357	357	343	311	258	245	220	414
Székely-Udvarhely	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	327	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Szentes	1588	796	827	589	1169	436	412	301	249	317	242	203	197	176	518	494	484	411	327	351	309	595
Tokod	1256	652	634	440	913	345	345	240	192	253	176	147	147	131	398	398	353	318	265	255	245	474

Wien, am 15. Jänner 1903. [64]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung neuer Fahrpreise zwischen Wien K.F.J.B. und Karlsbad C.B.

Mit 20. Jänner gelangen zwischen Wien K.F.J.B. und Karlsbad C.B. über Petschau Rückfahrkarten mit 60tägiger Giltigkeit zum Preise von K 107·20 I. Classe, K 65·80 II. Classe und K 34·40 III. Classe zur Einführung.

Wien, am 10. Jänner 1903. [65]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung ermässigter Rückfahrkarten III. Classe von Drum nach B.-Leipa A.T.E.

Infolge Einführung des Fahrkartensteuergesetzes ändern sich die in Nr. 64 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 6. Juni 1899 unter Post [505] publicirten Rückfahrpreise für den Marktverkehr zwischen der Station Drum und B.-Leipa A.T.E. von 54 Heller auf 60 Heller.

Teplitz, am 15. Jänner 1903. [66]

Niederländisch-Bayerischer Güterverkehr.

Aenderung des Tarifes, Theil II, vom 1. Jänner 1903.

Auf Seite 237 des oben bezeichneten Tarifes erhält die Ziffer 1 des Ausnahmetarifes 16 folgende Fassung:

„1. Düngemittel, folgende:
Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abrtittsdünger, Gaskalk, Gypsasche u. s. w.

Wien, am 16. Jänner 1903. [67]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Giltigkeitserstreckung des italienischen Ausnahmetarifes Nr. 11.

Die Giltigkeit des im Ausnahmetarife Nr. 2 für Wein, Most und zerquetschte Weintrauben enthaltenen italienischen Frachtenausnahmetarifes Nr. 11, Abtheilung b, einschliesslich der daselbst am Schlusse vorgesehenen Kilometertariftabelle, deren Giltigkeit zufolge Berichtigungsblattes vom 1. Mai 1902 mit 14. Februar 1903 abläuft, wird neuerdings, und zwar bis zum 14. Februar 1904 verlängert.

Wien, am 16. Jänner 1903. [68]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ausgabe einer Neuauflage des Frachtentarifes.

An Stelle der vergriffenen deutschen Ausgabe der vom Schiffahrtsbeginn 1898 giltigen Allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarife für den Eilgut und Frachtenverkehr gelangt unter Einbeziehung der Nachträge I—V und unter Durchführung von Berichtigungen und Ergänzungen mit Schiffahrtsbeginn 1903 eine Neuauflage dieses Tarifes zur Ausgabe.

Exemplare dieser Tarif-Neuauflage sind bei der Direction in Wien zum Preise von K 2 für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. Jänner 1903. [69]

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif-Heft III.

Einführung eines Nachtrages I.

Am 1. Februar d. J. tritt zum obgenannten Tarife der Nachtrag I in Kraft, welcher Aenderungen der Militärfahrpreise und einige Berichtigungen enthält.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Directionen der betheiligten Bahnen erhältlich.

Budapest, am 15. Jänner 1903. [70]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II, zum Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1901.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1903 gelangt zu dem obbezeichneten Tarifhefte ein Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife, ferner neue Ausnahmetarife Nr. 14, A (für Obst, frisches), Nr. 52 (für Korbwaaren) und Nr. 54 (für Fische, Gemüse etc. als Eilstückgut), sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. März 1903 in Wirksamkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 18 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Jänner 1903. [71]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Giltigkeitsverlängerung des Verzeichnisses der Ladeflächen und Ladegewichte der gesellschaftlichen Güterwagen.

Das im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 27 vom 8. März 1902 auf Seite 792 verlautbarte Verzeichniss der Ladeflächen und Ladegewichte der gesellschaftlichen Güterwagen, giltig für das Jahr 1902, bleibt auch ab 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres in Giltigkeit.

Wien, am 17. Jänner 1903. [72]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Auflassung der I. Wagenclasse und Einführung der II. Wagenclasse bei den gemischten Zügen auf der Localbahn Laibach-Oberlaibach.

Seit 1. Jänner 1903 verkehren die gemischten Züge der Localbahn Laibach-Oberlaibach statt mit Wagen I. und III. Classe mit Wagen II. und III. Classe.

Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Bestimmungen des am gleichen Tage zur Einführung gelangten neuen Tarifes, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Localbahn Laibach-Oberlaibach.

Wien, am 14. Jänner 1903. [73]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Laibach-Oberlaibach.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachsteheuden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnuugen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
524	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohlen, mineralische, und Coaks	Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode, Möhlten	a) Gmünd und Gojau, b) Prag-Hrabovka transit für Sendungen nach Waidhofen a. d. Thaya	Einhaltung der Bestimmungen der citirten Tarife. Die Frachtbriefe müssen mit der Routenvorschrift: „über Mittelsteine—Chotzen—Prag-Hrabovka" versehen sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Niederschlesische Kohlentarife nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. November 1897 und nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. September 1897	Verschieden	Verschieden	a) 340 Heller per Tonne à 1000 kg, b) 380 „ „ „ à 1000 kg	Im Rückvergütungswege*)	Vorlage bahnamtlich beglaubigter, auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautender Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, consignirt spätestens bis Ende März 1904	Falls sich innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Frachtbegünstigung die Frachtsätze der citirten Tarife ermässigen, verringern sich die zugestandenen Nachlässe im gleichen Ausmasse. *) Der Nachlass ad a) gilt von den directen Frachtsätzen des citirten Tarifes vom 1. September 1897, jener ad b) von den directen Frachtsätzen des citirten Tarifes vom 1. November 1897
525	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Thomasschlackenmehl	Bnbentsch	Bautsch	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen in Oesterreich zur Düngung verwendet werden, und muss der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz „Zur Verwendung in Oesterreich als Düngemittel" schon bei der Aufgabe beigefügt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	111 Heller	Im Kartirungswege			
526	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter der Classe C	Neumětitz (St.E.G.) oder umgekehrt Landeuburg (K.F.N.B.)		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	114 Heller	Im Kartirungswege			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Nameu der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Ronte)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				vou	uach					per 100 kg				
527	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mehl	Arad		Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach dem westlichen Zollanslande (Deutschland, Holland [Niederlande], Belgien, Luxemburg, Frankreich oder Schweiz) oder darüber hinaus liegenden Ländern bestimmt sein und dementsprechend mit nach dahin oder nach den Elbe-Umschlagsplätzen, lautenden directen, keine Routenvorschrift enthaltenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Für Sendungen, welche im Umschlagsverkehre via Pozsony weiterbefördert werden, sind die Bestimmungen der betreffenden Tarife massgebend	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1903	Verbandstarife				Im Rückvergütungswege	Auf die betreffende Mühle als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Dnplicate, welche spätestens bis zum 31. März 1904 der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	Bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung kann die im Verordnungs-Blatte in der diesjährigen Nummer 5, snb fortlaufender Nummer 372 für Cosel Oderhafen, Breslau Stadthafen nnd Pöpelwitz (Umschlag) verlautbarte Begünstigung nicht beansprucht werden. Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich nnd der Schweiz gilt die Begünstigung, soweit der Uebergangspunkt Wien in Frage kommt, nur für Wien St.E.G. trs., somit nicht für Wien K.F.N.B. trs.
				Czegléd										
				Debreczeu										
				Eger										
				Fehértemplon	Bares trs.									
				Hatvan	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs.									
				Hodmezö-Vásárhely										
				Kolozsvár	Brnck a. L. trs.									
				Miskolcz göm. p. u.	Kassa trs.									
				Nagy-Kikinda	Marchegg									
				Nagyvárad	Pozsony-Ujváros trs.						24			
				Putnok	Ruttka trs.									
				Szatmár-Németi	Szakolcza trs.									
				Sseged	Sziszek trs.									
				Szeged-Rókus	Vlarapass trs.									
				Szereucs	Zsolua trs.									
				Szoluok teher p. u.	Zwardon trs.									
				Temesvár-Gyárváros										
				Temesvár-Józsefváros										
				Toplecz										
				Zombor										
				Almás-Füzitö	Wien St.E.G. trs.						15			
				Besterczebánya	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs.						24			
					Marchegg trs.						24			
					Pozsony-Ujváros trs.						24			
					Ruttka trs.						14			
					Vlarapass trs.						24			
				Budapest d. p. t. p. u.	Brnck a. L. trs., bezw. Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs.									
				Budapest Lipótváros	Budapest-Keleuföld									
				Budapest-ny. p. u.	Nagy-Kanizsa trs.									
					Marchegg trs.						24			
					Szakolcza trs.									
					Zsolna trs.									
					Zwardou trs.									
					Pozsony-Ujváros trs.									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
											Heller			
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Mehl	Buda-Császár fürdö-kiterö	Budaörs—Bruck a/L. trs., bezw. —Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs. Budapest—Kelenföld—Nagy-Kanizsa trs. Marchegg trs. Pozsony-Ujváros trs. Szakolcza trs. Zsolna trs. Zwardon trs.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach dem westlichen Zollauslande (Deutschland, Holland [Niederlande], Belgien, Luxemburg, Frankreich oder Schweiz) oder darüber hinaus liegenden Ländern bestimmt sein und dementsprechend mit nach dahin oder nach den Ebenmschlagsplätzen lautenden directen, keine Rontenvorschrift enthaltenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Für Sendungen, welche im Umschlagsverkehre via Pozsony weiterbefördert werden, sind die Bestimmungen der betreffenden Tarife maßgebend	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Verbandstarife		24		Im Rückvergütungswege	Auf die betreffende Mühle als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis zum 31. März 1904 der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind.	Bei Inanspruchnahme dieser Begünstigung kann die im Verordnungs-Blatte in der diesjährigen Nummer 5, sub fortlaufender Nr. 372 für Cosel Oderhafen, Breslau Stadthafen und Pöpelwitz (Umschlag) verlautbarte Begünstigung nicht beansprucht werden. Im Verkehre mit Bayern, Süddeutschland, Luxemburg, Frankreich und der Schweiz gilt die Begünstigung, soweit der Uebergangspunkt Wien in Frage kommt, nur für Wien St.E.G. trs., sonst nicht für Wien K.F.N.B. trs.
				Csány	Brnck a/L. trs., bezw. Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) trs. Pozsony-Ujváros trs.						24				
				Györ	Bruck a/L. trs., bezw. Wien St.E.G. trs.						9				
					Hegyeshalom—Zsolna trs.						24			
				Eszék-Eszék alsó város	Barcs trs.						17			
					sonstigen Uebergangspunkten						24			
				Losoncz	Ruttka trs.						18			
					sonstigen Uebergangspunkten						24			
				Nagy-Sáros	Marchegg trs.						24			
				Nyitra	Marchegg trs.						16			
					Pozsony-Ujváros trs.						14			
					sonstigen Uebergangspunkten						24			
				Striživojna-Vrpolje	Sziszek trs.						22			
					sonstigen Uebergangspunkten						24			
				Vácz	Pozsony-Ujváros trs.						22			
					sonstigen Uebergangspunkten						24			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
528	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Zündhölzchen	Troppau K.F.N.B. und k.k.St.B.	Leitmeritz Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für a) Mengen unter 5000 kg; b) mindestens 5000 kg } für den Frachtbrief c) mindestens 10.000 kg } und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 479 Heller ad b) 417 " ad c) 374 "		Im Kartirungswege		
529	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	I. Holz der Pos. H—19 exclus. lit. d), Holz der Pos. H—20, lit. a), der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Grünthal	Gablonz a. N.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Localtarif	Heller	Heller I.	Heller II.	Heller I.	Heller II.	Im Kartirungswege		
									37	21	28	16	9			
			II. Holz der Pos. H—18, H—19, lit. d), H—20, lit. b), und Lohe der Pos. L—11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I		Reichenberg				45	26	38	19	7			
									Heller	Heller		Heller				
			Holz der Pos. H—18 und H—19 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Tannwald-Schumburg	Gablonz a. N.				31	21		10				
					Gablonz-Brandl				32	22		10				

Fortlaufende Nummer	530	531
Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der und im Namen der	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	
Artikel	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C Holz der Pos. H—18, H—19, H—20 und Lobe der Pos. L—11 der Güterclassification des Tarif-Theiles I	Schotter und Bruchsteine, unbearbeitete, bei Beförderung mittelst Separatgüterzügen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Georgenthal-Albrechtsdorf, Josefsthal-Maxdorf I. Grünthal II. Unter-Polaun	der Verladestelle auf offener Strecke bei a) km 15·8 b) km 16·85 der Localbahn Zauchtel-Bautsch
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Gablonz a. N. Maffersdorf Reichenberg Proschwitz Neudorf a. N. Morchenstern Tiefenbach-Dessendorf Unter-Polaun	Zauchtel
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger innerhalb der vorgeschriebenen Zeit
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
Das Zugeständniss wird gemacht		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — Heller — I.	Gablonz a. N. 22 Gablonz-Brandl 28 Maffersdorf 29 Maffersdorf Fabrik 29 Neudorf a. N. 22 Proschwitz 27 Reichenberg 33 Bad Schlag 35 Gablonz a. N. — Gablonz-Brandl 39 Maffersdorf 42 Maffersdorf Fabrik 42 Morchenstern 32 Neudorf a. N. 36 Proschwitz 40 Reichenberg — Tannwald-Schumburg 24 Tiefenbach-Dessendorf 21 Unter-Polaun 18	Bestehen keine tarifmässigen Frachtsätze
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — Heller — II.	Gablonz a. N. 17 Gablonz-Brandl 18 Maffersdorf 24 Maffersdorf Fabrik 24 Neudorf a. N. 17 Proschwitz 22 Reichenberg 28 Bad Schlag 31 Gablonz a. N. — Gablonz-Brandl 36 Maffersdorf 39 Maffersdorf Fabrik 39 Morchenstern 26 Neudorf a. N. 32 Proschwitz 37 Reichenberg — Tannwald-Schumburg — Tiefenbach-Dessendorf — Unter-Polaun —	ad a) 14 Heller ad b) 16 Heller
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — I.	Gablonz a. N. 17 Gablonz-Brandl 18 Maffersdorf 24 Maffersdorf Fabrik 24 Neudorf a. N. 17 Proschwitz 22 Reichenberg 28 Bad Schlag 25 Gablonz a. N. — Gablonz-Brandl 30 Maffersdorf 34 Maffersdorf Fabrik 34 Morchenstern 22 Neudorf a. N. 26 Proschwitz 32 Reichenberg — Tannwald-Schumburg — Tiefenbach-Dessendorf — Unter-Polaun —	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — II.	Gablonz a. N. 17 Gablonz-Brandl 18 Maffersdorf 24 Maffersdorf Fabrik 24 Neudorf a. N. 17 Proschwitz 22 Reichenberg 28 Bad Schlag 21 Gablonz a. N. — Gablonz-Brandl 30 Maffersdorf 34 Maffersdorf Fabrik 34 Morchenstern 22 Neudorf a. N. 26 Proschwitz 32 Reichenberg — Tannwald-Schumburg — Tiefenbach-Dessendorf — Unter-Polaun —	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg — I.	Gablonz a. N. 5 Gablonz-Brandl 5 Maffersdorf 5 Maffersdorf Fabrik 5 Neudorf a. N. 5 Proschwitz 5 Reichenberg 5 Bad Schlag 10 Gablonz a. N. — Gablonz-Brandl 9 Maffersdorf 8 Maffersdorf Fabrik 8 Morchenstern 9 Neudorf a. N. 10 Proschwitz 10 Reichenberg 8 Tannwald-Schumburg — Tiefenbach-Dessendorf — Unter-Polaun —	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg — II.	Gablonz a. N. 5 Gablonz-Brandl 5 Maffersdorf 5 Maffersdorf Fabrik 5 Neudorf a. N. 5 Proschwitz 5 Reichenberg 5 Bad Schlag 10 Gablonz a. N. — Gablonz-Brandl 10 Maffersdorf 9 Maffersdorf Fabrik 9 Morchenstern 9 Neudorf a. N. 10 Proschwitz 10 Reichenberg 9 Tannwald-Schumburg — Tiefenbach-Dessendorf — Unter-Polaun —	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	In dieser Veröffentlichung ist die Veröffentlichung im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 27. December 1902, fortl. Nr. 3566, einbezogen, welch letztere hiemit ausser Kraft tritt	Die besonderen Bedingungen für die Einleitung der Separatgüterzüge werden den Reflectanten über Ansuchen von der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bekanntgegeben

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
und im der Namen der von der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

532	533	534
Oesterr. Nordwestbahn	**Oesterr. Nordwestbahn**	**Oesterr. Nordwestbahn**
	betheiligten Verwaltungen	
Mauer- und Dachziegel (Pfannziegel) aus Lehm, Chamotte oder Thon (auch aus feuerfestem Thon)	Kalk, gebrannt, auch Dungkalk	Stärkezucker
Kolin Oe.N.W.B. Sedletz-Kuttenberg Caslau	Zawratetz-Tremoschnitz	Iglau Oe.N.W.B.
Poděbrad	(Caslau trans. Frauenthal Přibyslau Konow a. d. Sazawa Saar i. M. Sazawa	Kornenburg
Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Bei Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt der Partei	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Localtarife	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898
	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 152 Heller b) 140 Heller
	49 54 55 64 60	a) 141 Heller b) 97 Heller
30 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen der Classe C unter Aufrundung der Hellerbruchtheile bei den sich für 100 kg ergebenden Sätzen auf ganze Heller	19 10·4 8·6	a) 11 Heller b) 43 Heller
Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Gegen Vorlage der auf das Bürgermeisteramt in Poděbrad als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904		
Die Ziegel müssen zum Baue der Knabenschule in Poděbrad bestimmt sein		Sendungen müssen ab Kornenburg per Donau weiterverfrachtet werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
535	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Pflastersteine und Trottoirplatten aus Chamotte oder feuerfestem Thon, wenn diese Artikel nicht künstlich gefärbt, nicht engobirt, nicht glasirt und nicht verpackt sind	Louňa-Lischan via Prag (Smichow) B.E.B.	Nusle-Vršovic	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localgütertarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	47 Heller		Im Kartirungswege		
536	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Eier und todtes Geflügel des Ausnahmetarifes Nr. 2 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	den in der Schnitt-Tariftabelle B des Ausnahmetarifes Nr. 2 bezeichneten Stationen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Saarbrücken Station der königl. Eisenbahn-Direction St. Johann-Saarbrücken	Bei Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, giltig vom 1. Mai 1900	Besteht kein directer Frachtsatz	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		*) Zur Ermittlung der Gesammtfrachtsätze sind die Theilfrachtsätze aus der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung B, des Ausnahmetarifes Nr. 2 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes an die hier angeführten Theilfrachtsätze der Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A, anzustossen

Schnitt-Tariftabelle, Abtheilung A.*)

Nach	Directionsbezirk	Bis zum Schnittpunkte	
		a) 5000 kg	b) 10.000 kg
		Frachtsätze per 100 kg in Centimes (Gold)	
Saarbrücken	St. Johann-Saarbrücken . . .	952	784

Fortlaufende Nummer	537	538	539
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Cilli-Wöllan	Localbahn Cilli-Wöllan
Das Zugestündniss wird gemacht für Artikel	Eilgut, gewöhnliches	Leder der Pos. L—3 des Tarifes, Theil I	Häute der Pos. H—2 des Tarifes, Theil I
Das Zugestündniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Wien I (K.E.B.) und vice versa	Schönstein	Wien (Matzleinsdorf) Budapest (S.B.)
Das Zugestündniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	Innsbruck und vice versa	Budapest (S.B.) Wien (Matzleinsdorf)	Schönstein
Das Zugestündniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in Colli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen. Hiebei ist es gestattet, die gleichzeitig zur Beförderung gelangenden Colli bis zu einer Wagenladung mit nur einem Frachtbriefe aufzugeben. Im Uebrigen Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. **Aufliefcrung eines Quantums von mindestens 300 Tonnen innerhalb der Begünstigungsdauer.** Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 23. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 23. Jänner 1903 bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugestündniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife, bezw. Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien K.E.B. loco etc. einerseits und Stationen der Südbahn und k. k. österr. Staatsbahnen andererseits	Localtarife	Vorstehend verlautbarter Kartirungsfrachtsatz
Tarif, auf welchen das Zugestündniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	1556 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze	267 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1000 Heller	267 / 285 Heller bezw. incl. ungar. Steuer	219 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	556 Heller		48 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction der Südbahn-Gesellschaft (Controle der Einnahmen) in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen		Der durch diese Frachtsätze eintretende Frachtnachlass wird von der Localbahn Cilli-Wöllan getragen	
	1	2	3

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
540	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn	Tägliche Zeitungspackete bei gepäcksmässiger Beförderung	zwischen Stationen der genannten Bahnverwaltungen		Vorherige schriftliche Anmeldung an die Direction der Aufgabsbahn behufs Festsetzung der beförderndenZüge, sowie des Maximalgewichtes der Packete; Aufgabe letzterer in gleichmässiger Verpackung unter deutlicher, bei der Anmeldung bekanntgegebener Adresse an der Gepäckscasse, mindestens 15 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges. — Abnahme vom Zuge ohne vorherige Avisirung. — Haftung des Absenders für alle Folgen der Nichteinhaltung der reglementarischen Bestimmungen über postzwangspflichtige, bedingungsweise, oder gar nicht zum Transporte zugelassene Güter. Versicherung des Interesses an der Lieferung ist ausgeschlossen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Localtarife		Tarifmässige Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter, Tarif-Theil I, B, Abschnitt A, II a (1 und 4)		Im Kartirungswege		Bei Beförderung mit Schnellzügen erhöhen sich die Frachtsätze um 50 pCt. Geringste Frachtgebühr bei Beförderung mit Personenzügen 40 Heller, mit Schnellzügen 60 Heller per Sendung. Ueberdies werden 10 Heller ärarische Stempelgebühr per Sendung erhoben

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Anfhebung	Besondere Bemerkungen
4	Nr. 148 vom 27. December 1902	3561	K. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tanwald-Grünthal	Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Grünthal	Morchenstern Neudorf a. N. Gablonz a. N. Gablonz-Brandl Proschwitz Maffersdorf Maffersdorf-Fabrik Reichenberg	3. Februar 1903	
5	Nr. 149 vom 30. December 1902	3770	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligte Verwaltungen	Mineralkohle	Dombrau Karwin Trzynietz	Vnlka-Pordány	Mit sofortiger Giltigkeit	Diese Tarifermässigung ist in der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in derselben Nummer des Verordnungs-Blattes snb Pos. 3790 erlassenen Publication enthalten

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7		8	9
3	Nr. 148 vom 27. December 1902	3431	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Brennholz ans Pos. H—19 der Güterclassification	Stationen der Bukowinaer Localbahnen	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Die Stationsbezeichnungen „Lukawetz“ und „Sniatyn“ sind auf „Lukawetz a. S.“ und „Sniatyn-Zalucze“ abzuändern. Der In der Relation Lukawetz a. S.—Sniatyn-Zalucze bestehende Frachtsatz von 38 Heller per 100 kg findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Brennholztransporte von Lukawetz a. S. nach Nepolokautz Anwendung	
4	Nr. 148 vom 27. December 1902	3686	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Schnittholz aus Pos. H—18 c) der Güterclassification	Russ. Muldawitza-Säge	Wama	Der Inhalt der Rubrik 13 erhält folgende geänderte Fassung: Gegen bis spätestens Ende Februar 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und hinsichtlich der Sendungen nach Odessa gegen bis spätestens Ende December 1904 an die genannte k. k. Staatsbahn-Direction zu bewirkende Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Original-Frachtbriefe	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7		8	9
19	Nr. 4 vom 8. Jänner 1903	257	Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich aufgeführt	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	ungarischen Stationen	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Simmering, Floridsdorf, Stadlau Marchegg	In den sub *) angeführten „Besonderen Bemerkungen“ ist im Absatze I nach der Station Bid die Station Strizivoja-Vrpolje einzutragen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 10. **Wien, 22. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate November 1902 und Vergleich der Einnahmen in den ersten elf Monaten 1902 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1901. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 4 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Eisenbahnverkehr im Monate November 1902 und Vergleich der Einnahmen in den ersten elf Monaten 1902 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1901.

Im Monate November 1902 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 10. November die 13·4 km lange Strecke Radonitz—Duppau der Kaadener Localbahnen, im Betriebe der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen;

am 22. November die 0·146 km lange Theilstrecke km 1·729 bis km 1·875 der Elektrischen Kleinbahnlinie Prag (Smichow) — Košíř der Prager elektrischen Strassenbahnen;

am 30. November die 11·2 km lange Strecke Dornbirn—Lustenau der Elektrischen Kleinbahn in Dornbirn, ferner

die 1·065 km lange Strecke vom protestantischen Friedhofe in der Triesterstrasse bis zum Kaiser Franz Josef-Spital, der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Im Monate November 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 13,047.385 Personen und 11,110,657 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 55,373.405 erzielt, das ist per Kilometer K 2760. Im gleichen Monate 1901 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 12,729.860 Personen und 11,349.955 t Güter, K 56,047.472, oder per Kilometer K 2845, daher resultirt für den Monat November 1902 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3 pCt.

In der Betriebsperiode vom 1. Jänner bis Ende November 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 161,193.571 Personen und 99,495.235 t Güter, gegen 157,199.186 Personen und 99,703.455 t Güter im Jahre 1901, befördert.

Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1902 auf K 569,918.425, im Jahre 1901 auf K 568,669.978.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten elf Monaten 1902 19.839 km, im gleichen Zeitraum des Jahres 1901 dagegen 19.538 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die vorerwähnte Zeitperiode 1902 auf K 28.727, gegen K 29.106 im Jahre 1901, das ist um K 379 ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, per 1902 auf K 31.339, gegen K 31.752 im Jahre 1901, das ist um K 413, mithin um 1·3 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenergebnisse der ersten elf Monate 1902 per Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmen-Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1902 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	140.707
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	94.732
3. Leoben-Vordernberger Bahn	90.216
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	79.435
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	60.261
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	58.981
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	47.612
8. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	43.867
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	41.563
10. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	38.964

	Kronen
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	38.753
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	35.064
13. Böhmische Nordbahn	32.188
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	28.761
15. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	28.198
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	24.574
17. Eisenbahn Wien-Aspang	23.321

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.

	Kronen
1. Wiener Stadtbahn	140.831
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	52.291
3. Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	40.368
4. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	35.893
5. Kuttenberger Localbahn	31.817
6. Localbahn Swoleňowes-Smečna	30.200
7. Bozen-Meraner Bahn	28.689
8. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	28.440
9. Stauding-Stramberger Localbahn	26.785
10. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	26.675
11. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	25.389
12. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	23.415
13. Neutitscheiner Localbahn	21.604
14. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	20.501
15. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	18.489
16. Localbahn Dolina-Wygoda	18.351
17. Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	18.100
18. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	16.359
19. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	15.847
20. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	14.265
21. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	14.180
22. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	13.720
23. Localbahn Königshof-Beraun-Koněprus	12.474
24. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	11.593
25. Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	11.342
26. Localbahn Starkenbach-Rochlitz	10.287
27. Bukowinaer Localbahnen	10.186
28. Unterkrainer Bahnen	10.044
29. Friauler Bahn	9.627
30. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	9.577
31. Localbahn Gleisdorf-Weiz	9.287
32. Localbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	9.050
33. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8.956
34. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	8.538
35. Localbahn Postelberg-Laun	8.519
36. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	8.496
37. Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	7.745
38. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	7.739
39. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	7.517
40. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	7.470
41. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	7.414
42. Localbahn Asch-Rossbach	7.331
43. Bregenzerwaldbahn	7.269
44. Valsugana-Bahn	7.265
45. Friedländer Bezirksbahnen	7.083
46. Localbahn Plan-Tachau	7.032
47. Neue Bukowinaer Localbahnen	6.997
48. Zillerthal-Bahn	6.596
49. Localbahn Chabówka-Zakopane	6.523
50. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6.483
51. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.422
52. Localbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6.304
53. Mährische Westbahn	6.279
54. Localbahn Mösel-Hüttenberg	6.153
55. Böhmische Commercialbahnen	6.037
56. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Lundenburg-Eisgrub	5.892
57. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Mutenitz-Gaya	5.845
58. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.764
59. Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	5.689
60. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	5.642
61. Ostgalizische Localbahnen	5.611
62. Localbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	5.345
63. Gailthal-Bahn	5.314
64. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.278
65. Localbahn Trzebinia-Skawce	5.193
66. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	5.151
67. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	5.127
68. Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	5.041
69. Localbahn Potscherad-Wurzmes	5.038
70. Gurkthal-Bahn	5.021
71. Localbahn Auspitz	5.003
72. Localbahn Beneschau-Wlaschim	4.913
73. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.883
74. Localbahn Wotic-Selčan	4.877
75. Welser Localbahn	4.773
76. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	4.684
77. Localbahn Deutschbrod-Saar	4.364
78. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.343
79. Localbahn Schönwehr-Elbogen	4.342
80. Murthal-Bahn	4.249
81. Ybbsthal-Bahn	4.172
82. Localbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	4.153
83. Steyrthal-Bahn	4.135
84. Localbahn Nixdorf-Rumburg	4 091
85. Localbahn Raudnitz-Hospozin	4.089
86. Localbahn Strakonitz-Winterberg	4.025
87. Localbahn Mauthausen-Grein	3.998
88. Pielachthal-Bahn	3.888
89. Localbahn Laun-Libochowitz	3.830
90. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	3.745
91. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.711
92. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	3.656
93. Localbahn Lupków-Cisna	3.613
94. Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	3.606
95. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	3 572
96. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.557
97. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.481
98. Localbahn Stankau-Ronsperg	3.401
99. Localbahn Wodňan-Prachatitz	3.359
100. Netolitzer Localbahn	3.350
101. Chrudim-Holitzer Localbahn	3.307
102. Pinzgauer Localbahn	3.298

	Kronen
103. Wippachthal-Bahn	3.295
104. Localbahn Chlumetz-Königstadtl	3.250
105. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.175
106. Localbahn Kolin-Čerčan	3.045
107. Localbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.918
108. Localbahn Modřan-Čerčan	2.912
109. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.876
110. Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	2.876
111. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.868
112. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.796
113. Kolomeaer Localbahnen	2.760
114. Kaadener Localbahn (Radonitz-Duppau)	2.727
115. Localbahn Lambach-Haag a. H.	2.572
116. Localbahn Rakonitz-Mlatz	2.384
117. Localbahn Triest-Parenzo (Theilstrecke Triest—Buje)	2.364
118. Niederösterr. Waldviertelbahn	2.262
119. Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.196
120 Localbahn Strakonitz-Březnitz	2.151
121. Localbahn Wodňan-Moldauthein	2.104
122. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	2.099
123. Localbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.919
124. Localbahn Melnik-Mšeno	1.854
125. Localbahn Piła-Jaworzno	1.740
126. Localbahn Neuhof-Weseritz	1.282

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten elf Monaten 1902 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1901 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Böhmische Nordbahn	2·1
Eisenbahn Wien-Aspang	2·1
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	2·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1·1
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·0

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Piła-Jaworzno	45·5
Kuttenberger Localbahn	35·0
Localbahn Tirschnitz-Schönbach	19·6
Steiermärkische Landesb. (Localbahn Cilli-Wöllan)	18·0
Localbahn Dolina-Wygoda	14·6
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	14·4
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	13·5
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	13·3
Localbahn Lupków-Cisna	12·4
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	11·6
Localbahn Deutschbrod-Saar	11·4
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	10·4
Gurkthal-Bahn	10·2
Localbahn Rakonitz-Mlatz	10·2
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	10·0
Ostgalizische Localbahnen	9·6
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	8·8
Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	8·4
Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	8·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	8·0
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	7·4
Localbahn Strakonitz-Březnitz	7·3
Bozen-Meraner Bahn	7·1
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	6·6
Localbahn Königshof-Beraun-Koněprus	6·5
Friauler Bahn	6·4
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	5·9
Localbahn Mauthausen-Grein	5·4
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5·1
Netolitzer Localbahn	4·9
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	4·7
Pinzgauer Localbahn	4·6
Localbahn Wodňan-Moldauthein	4·6
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Mutenitz-Gaya	4·6
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	4·0
Unterkrainer Bahnen	4·0
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	3·6
Valsugana-Bahn	3·3
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	3·1
Bukowinaer Localbahnen	3·0
Localbahn Wotic-Selčan	3·0
Friedländer Bezirksbahnen	2·6
Neue Bukowinaer Localbahnen	2·5
Localbahn Wodňan-Prachatitz	2·4
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2·2
Gailthal-Bahn	2·1
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	2·1
Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	1·8
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	1·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	1·8
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	1·3
Localbahn Krakau-Kocmyrzów	1·2
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	1·2
Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	1·2
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	0·9
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	0·9
Murthal-Bahn	0·6
Localbahn Plan-Tachau	0·6
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	0·4

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten elf Monaten 1902 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1901 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	0·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·0
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	2·1
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	3·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	4·0
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	4·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	5·2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10·0
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	13·0
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	17·3

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Gleisdorf-Weiz	0·1
Localbahn Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	0·2
Localbahn Modřan-Čerčan	0·9
Steyrthal-Bahn	1·1

	%
Localbahn Stankau-Ronsperg	1·2
Welser Localbahn	1·2
Localbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	1·2
Neutitscheiner Localbahn	1·2
Localbahn Chabówka-Zakopane	1·9
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	2·0
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	2·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2·6
Kolomeaer Localbahnen	2·7
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	2·8
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3·0
Localbahn Auspitz	3·0
Localbahn Strakonitz-Winterberg	3·1
Ybbsthal-Bahn	3·3
Pielachthal-Bahn	3 8
Localbahn Asch-Rossbach	4·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	4·4
Zillerthalbahn	4·5
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	4·6
Localbahn Postelberg-Laun	5·0
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	5·5
Localbahn Trzebinia-Skawce	5·7
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	7·0
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	7·2
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	7·5
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	7·7
Chrudim-Holitzer Localbahn	7·8
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	9·0
Niederösterreichische Waldviertelbahn	9·3
Wiener Stadtbahn	10·2
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	10·2
Böhmische Commercialbahnen	10·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen	11·0
Localbahn Kolin-Čerčan	11·6
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	13·3
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	13·3
Localbahn Swoleňowes-Smečna	13·5
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	15·1
Localbahn Raudnitz-Hospozin	15 5
Localbahn Melnik-Mšeno	16·7
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	17·7
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	18·1
Localbahn Neuhof-Weseritz	19 4
Localbahn Beneschau-Wlaschim	20·0
Mährische Westbahn	20·0
Stauding-Stramberger Localbahn	20·0
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	20·8
Localbahn Lambach-Haag a. H.	20·9
Localbahn Chlumetz-Königstadtl	22·4
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Lundenburg-Eisgrub	23·9
Localbahn Mösel-Hüttenberg	25·8
Localbahn Potscherad-Wurzmes	31·8
Localbahn Hintertřeban-Lochowitz	47·9

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate November 1902 noch weiters 5 Zahnradbahnen (Länge 32·37 km), 27 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe (Länge 384·55 km) und 3 Drahtseilbahnen (Länge 0·68 km), somit zusammen 417·60 km, wovon 388·59 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate November 1902 wurden auf diesen Bahnen 15,967.220 Personen und 11.320 t Güter befördert und hiefür K 2,172.134 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,157.884 und auf den Güterverkehr K 14.250 entfallen.

Im gleichen Monate 1901 resultirte eine Gesammteinnahme von K 1,593.380 bei einem Verkehre von 12,506.367 Personen, 10.709 t Güter und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 364·63 km, wovon 336·99 km im Betriebe standen.

In den ersten elf Monaten 1902 betrug die Gesammtfrequenz 180,966.765 Personen und 110.004 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme bezifferte sich auf K 24,968.579 (Personenverkehr K 24,827.115, Güterverkehr K 141.464).

In der gleichen Zeitperiode 1901 betrug die Gesammteinnahme, bei einer Frequenz von 115,368.783 Personen und 91.166 t Güter, K 15,602.266, wobei auf den Personenverkehr K 15,476.337 und auf den Güterverkehr K 125.929 entfallen.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Nach der vorläufigen Ermittlung wurden im Monate November 1902 auf den k. k. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen aus dem Personenverkehre K 4,265.800, aus dem Güterverkehre K 15,940.800, somit im Ganzen K 20,206 600 vereinnahmt.

Zu diesen Gesammteinnahmen trugen bei:

die westlichen Staatsbahnen: aus dem Personenverkehre K 2,934.200 (2,660.700 Reisende), aus dem Güterverkehre K 11,478.700 (2,685.000 t);

die östlichen Staatsbahnen: aus dem Personenverkehre K 1,331.600 (778.200 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,462.100 (619.500 t).

Werden die Gesammteinnahmen des Berichtsmonates mit jenen des Monates November 1901 verglichen, so zeigt sich im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 131.327 (+ 156.800 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Mindereinnahme von K 572.374 (— 177 000 t).

Zu der ausgewiesenen Mehreinnahme aus der Personenbeförderung trugen die Linien der westlichen Staatsbahnen K 85.643 (+ 129.700 Reisende), jene des östlichen Staatsbahnnetzes K 45.684 (+ 27.100 Reisende) bei.

An dem Ausfalle in den Einnahmen des Güterverkehres sind die westlichen Staatsbahnen mit K 404.877 (— 180.600 t), die östlichen mit K 167.497 (+ 3600 t) betheiligt.

Im Personenverkehre zeigte sich auf beiden Staatsbahnnetzen sowohl im Nah- wie im Fernverkehre eine Zunahme in der Anzahl der beförderten Reisenden und dementsprechend auch ein Mehrerfolg in den Einnahmeergebnissen.

Das Zurückbleiben der Einnahme aus dem Güterverkehre im Berichtsmonate gegenüber dem Vergleichsmonate 1901 steht bei den westlichen Staatsbahnen in erster Reihe mit der bedeutend schwächeren Zuckercampagne und der durch starke Fröste benachtheiligten Rübenernte im Zusammenhange, während infolge der strengen Kälte der Transport von Kohle sich sowohl im Inlands- wie auch im Auslandsverkehre etwas gehoben hat. Doch war diese Zunahme nicht hinreichend, um den Ausfall in der Verfrachtung anderer Güter auszugleichen.

Auf den östlichen Staatsbahnen brachte der Güterverkehr wohl eine geringe Zunahme in den beförderten Quantitäten, doch blieb das Einnahmenergebniss gegenüber jenem des Monates November 1901 hauptsächlich aus dem Grunde zurück, weil der Durchzugsverkehr von Getreide im Berichtsmonate nicht die gleiche Höhe wie im Jahre 1901 erreicht hat.

Die Jahreseinnahme vom 1. Jänner bis 30. November 1902 beträgt bei den k. k. Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 63,027.700 (+ K 2,044.737), aus dem Güterverkehre K 157,920.600 (+ K 1,388.311).

Wiener Stadtbahn. Auf Grund der vorläufigen Ermittlung betrugen die Einnahmen der Wiener Stadtbahn im Monate November 1902 aus dem Personenverkehre K 350.100 (2.557.300 Reisende), aus dem Güterverkehre K 27.400 (57.100 t).

Hienach ergibt sich gegenüber der Einnahme des Monates November 1901 im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 20.397 (— 153.400 Reisende), aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 9369 (+ 1300 t).

Insgesammt wurden vom 1. Jänner bis 30. November 1902 auf der Wiener Stadtbahn vereinnahmt aus dem Personenverkehre K 4,300.500 (30,756.000 Reisende), aus dem Güterverkehre K 605.100 (283.400 t), somit im Ganzen K 4,905.600.

Gegenüber den Ergebnissen des gleichen Zeitabschnittes im Jahre 1901 beträgt die Zunahme im Personenverkehre K 84.496 (+ 1,250.200 Reisende), im Güterverkehre K 76.793 (+ 28.600 t).

Localbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz. Das trotz einer Mehreinnahme von insgesammt K 761 negative Percentverhältniss im Kilometererträgnisse ist darin begründet, dass die Einnahme mit dem Streckenzuwachse nicht im gleichen Verhältnisse zugenommen hat.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Auf dieser Localbahn ist die Einnahme aus dem Personenverkehre um K 297 (— 600 Reisende), aus dem Güterverkehre um K 14.581 (— 7300 t) gegen den Vergleichsmonat des Jahres 1901 zurückgegangen. Diese Mindereinnahme erklärt sich aus der bedeutend kürzeren Dauer der Rübencampagne.

Neue Bukowinaer Localbahnen. Die Personenbeförderung hat namentlich auf den Linien Hliboka—Sereth und Hadikfalva—Radautz zugenommen. Die um 4400 Reisende stärkere Frequenz kam auch in der um K 1244 höheren Einnahme zum Ausdrucke. Die Einnahme aus dem Güterverkehre hat um K 16.804 (+ 5500 t) zugenommen. Die Steigerung resultirt zum grösseren Theile aus stärkeren Transporten von Rübe auf den Linien Lużan—Zaleszczyki und Hadikfalva—Radautz.

Localbahn Dolina-Wygoda. Die Mehreinnahme von K 187 (+ 700 Reisende) im Personenverkehre wurde durch stärkere Waldarbeitertransporte erzielt. Hingegen blieb die Einnahme im Güterverkehre um K 5577 (— 1600 t) zurück, da in diesem Monate geringere Quantitäten von Brenn- und Schnittholz abgefahren wurden.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. Die ausgewiesene Mindereinnahme von K 6619 stammt zur Gänze aus dem Güterverkehre, in welchem um 1500 t weniger befördert wurden. Der Ausfall steht zunächst mit der schlechten Obsternte des Jahres 1902 im Zusammenhange.

Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs. Der Personenverkehr hat um K 144 (+ 600 Reisende), der Güterverkehr um K 834 (+ 100 t) zugenommen. Mehr verfrachtet wurde namentlich Holz und Getreide.

Gurkthalbahn. Die Mehreinnahme von K 377 (+ 1200 Reisende) im Personenverkehre und K 3002 (+ 1500 t) im Güterverkehre ist in dem lebhafteren Holzgeschäfte begründet, welches ebenso vermehrte Arbeitertransporte bedingte, wie es auch grössere Quantitäten von Holz zur Beförderung brachte.

Localbahn Hinter-Třeban-Lochowitz. Der Personenverkehr zeigte nur eine geringe Abnahme, dagegen ist der Güterverkehr um K 7109 (— 4300 t), zumeist infolge schwächerer Verfrachtungen von Rübe, zurückgeblieben.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. Die Einnahme aus der Personenbeförderung stellte sich um K 305 (+ 300 Reisende) günstiger als im gleichen Monate des Jahres 1901. Auch das Einnahmenergebniss aus dem Güterverkehre zeigt eine Zunahme von K 3625, trotzdem sich in dem beförderten Quantum eine Minusdifferenz von 600 t ergab. Die Ursache dieser Disparität liegt darin, dass im November 1901 zahlreiche Kohlentransporte auf einer kurzen Strecke befördert wurden, während dem Berichtsmonate diese Verfrachtungen wegen früherer Bevorräthigungen fehlten. Dagegen kam ihm die Beförderung grösserer Rübenmengen zustatten, welche auf einer verhältnissmässig längeren Strecke gefahren wurden, als die vorerwähnten Kohlensendungen.

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. Im Personenverkehre ergab sich eine geringe Zunahme von K 111 (+ 500 Reisende). Die Abnahme des Güterverkehres um K 2103 (— 700 t) ist in dem Eingange an Transporten begründet, welchen diese Localbahn durch die neu eröffnete Strecke Teltsch-Zlabings erleidet.

Mährische Westbahn. Aus der Personenbeförderung resultirt eine Mindereinnahme von K 1521 (— 500 Reisende).

Die bedeutende Minusdifferenz von K 43.631 (— 1600 t), welche im Güterverkehre ausgewiesen werden, stammt zum Theil aus schwächeren Rübenverfrachtungen, zum grössten Theil aber daher, dass im November 1901 eine Gutschrift von K 37.070 zu Gunsten der Transporteinnahmen aus kartellirten Verkehren mit den Nachbarbahnen gebucht wurde, wonach also ungleichartige Vergleichsziffern in den bezeichneten zwei Monaten einander gegenüberstehen.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Die Einnahme aus der Personenbeförderung ist um K 162 (+ 600 Reisende) höher, als pro November 1901 ausgewiesen wurde. Dagegen erlitt der Güterverkehr zufolge der ungünstigen Rübenernte einen Ausfall von K 23.119 (— 15.100 t). (Fortsetzung auf Seite 408.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1902	1901	Im Monate November 1902 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1901: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende November 1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.548	8 548	3.438.900	3,304 500	4.265.800	15,940.800	20,206.600	2.364	20,647.647	2.415	— 2·1	8.548	8.49
b) Wiener Stadtbahn	38	38	2,557.300	27.100	350.100	57.400	407.500	10.724	418.528	11.014	— 2·6	38	3
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	5.900	9.100	1.300	7.900	9.200	613	9.602	640	— 4·2	15	1
Beneschau-Wlaschim	47	23	4.600	2.900	5.700	6.500	12.200	260	11.439	497	— 47·7	27	2
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	2.100	3.000	2.600	9 300	11.900	361	10.887	330	+ 9·4	33	3
Bregenzerwaldb. (Bregenz-Bezau)	35	. . .	13.400	1.100	9.800	6.500	16.300	466	. . . .	. . . .	. . .	8	. .
Brux-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.800	16.900	2 200	30.800	33.000	892	47.878	1.294	— 31·1	37	3
Bukowinaer Localbahnen	210	187	22.900	53.100	22.800	156.700	179.500	855	167 295	895	— 4·5	189	18
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	32.500	42.700	26.100	96 700	122.800	740	104.752	631	+ 17·3	166	16
Chabowka-Zakopane	43	43	7.000	3.000	7 500	10.100	17.600	409	17.011	396	+ 3·3	43	4
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.300	11.300	700	13.000	13.700	979	11.639	831	+ 17·8	14	
Chrudim-Holitzer Localbahn	59	59	7.000	29.900	2.800	30.900	33.700	571	36.984	627	— 8·9	59	5
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	8.300	13.500	9.800	39 900	49.700	444	49.533	442	+ 0·5	112	11
Deutschbrod-Saar	33	33	3.600	3.000	2.800	9 500	12.300	373	11.208	340	+ 9·7	33	
Dolina-Wygoda	9	9	1.500	8.000	500	12.900	13.400	1.489	18.790	2.088	— 28·7	9	
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.800	4 200	4.000	12.600	16.600	830	23.219	1.161	— 28 5	20	2
Friauler Bahn	16	16	7.400	1 200	12.300	2.900	15.200	950	16.474	1.030	— 7 8	16	1
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	7.100	2.700	3.800	6.500	10 300	264	10.578	271	— 2·6	39	
Gailthal-Bahn	31	31	5 200	2.500	3.400	7.500	10 900	352	12.509	404	— 12 9	31	
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.600	4 400	3.100	7.600	10.700	713	11.597	773	— 7·8	15	1
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	4.500	1.300	1.700	4.100	5.800	305	4.822	254	+ 20·1	19	1
Gurkthalbahn	29	29	8.000	4.100	3.700	10.000	13.700	472	10.321	356	+ 32·6	29	
Hinter-Treban—Lochowitz	27	27	1.800	3.800	1.300	5.100	6.400	237	13.569	503	— 52·9	27	
Kaadener Localbahnen	10	. . .	1.600	1.100	700	1.800	2.500	250	. . . .	. . . .	. . .	1	. .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	10 600	11.100	5.800	20.200	26 000	553	22.775	485	+ 14·0	47	4
Karlsbad Merkelsgrün	11	. . .	1.900	3.500	800	4.000	4.800	436	. . . .	. . . .	. . .	2	. .
Kolin-Cerčan	81	81	5.600	15.800	5.500	23.800	29.300	362	28.117	347	+ 4·3	81	
Kolomeaer Localbahnen	33	33	800	4.700	200	8.600	8 800	267	9 982	302	— 11·6	33	
Krakau-Kocmyrzów	20	20	4.200	6.900	1.900	12.900	14.800	740	10.870	544	+ 36 0	20	
Lambach-Haag a. H.	26	26	4.200	1.400	2.300	1.800	4 100	158	4.792	184	— 14·1	26	
Laun-Libochowitz	20	. . .	3.000	7.100	1.200	8.800	10.000	500	. . . .	. . . .	. . .	9	. .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	17.700	5.200	22.900	19.600	42.500	477	38.959	438	+ 8·9	89	
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	3.400	1.800	2 000	3.400	5.400	245	6.028	274	— 10·6	22	
Lupków-Cisna	25	25	700	2.500	500	8.400	8.900	356	8.450	338	+ 5·3	25	
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2 600	1.600	2.000	4.600	6.600	314	8.592	409	— 23 2	21	
Mährische Westbahn	90	90	10.400	20 200	6.900	52.100	59.000	656	104.152	1.157	— 43·3	90	
Marienbad-Karlsbad	53	53	20.000	6.700	17 800	23.200	41.000	774	38.882	734	+ 5·4	53	
Mauthausen-Grein	31	31	8.800	2.500	4.400	4.900	9.300	300	8.899	287	+ 4·5	31	
Modřan-Cerčan	74	74	6.800	6 100	5.400	17.900	23.300	315	21.600	292	+ 7·9	74	
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.200	1.900	500	1.700	2.200	440	2.688	538	— 18·2	5	
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	10.300	4.200	7.400	20.000	27.400	361	26.034	343	+ 5·2	76	
Netolitzer Localbahn	14	14	2.100	2.500	1.000	5.000	6.000	429	5.669	405	+ 5·9	14	
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.200	1.500	1.200	3.600	4.800	145	4.552	138	+ 5·1	33	
Neuhof-Weseritz	24	24	1.200	800	800	1.700	2.500	104	2.294	96	+ 8·3	24	
Nixdorf-Rumburg	24	. . .	14.200	1.900	4.900	2.100	7.000	292	. . . .	. . . .	. . .	2	. .
Ostgalizische Localbahnen	196	196	16.300	26.400	26.300	82 300	108.600	554	103.518	528	— 4·9	196	1
Piła-Jaworzno	21	21	600	3.500	200	2 300	2.500	119	2.299	109	+ 9·2	21	
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.400	1.400	4.600	5.200	9.800	185	10.974	207	— 10·6	53	
Plan Tachau	13	13	3.200	2.500	1.800	6.100	7.900	608	7.839	603	+ 0·6	13	
Postelberg-Laun	11	11	1.200	23.600	300	25.400	25.700	2.336	27.455	2.496	— 6·4	11	
Potscherad-Wurzmes	17	17	2.400	13.000	800	19.000	19.800	1.165	42.757	2.515	— 53·7	17	
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.200	3.700	2.400	7.300	9.700	249	10.549	270	— 7·8	39	
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	10.800	7.500	6.300	19.100	25.400	244	27.054	260	— 6·2	104	1
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.600	11.600	1.100	16.500	17.600	704	27.399	1.096	— 35·8	25	
Reichenberg-Gablonz-Tanwald	41	34	41.400	19.700	25.000	55.700	80.700	1.968	69.432	2.042	— 3·6	37	
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	3.000	1.100	1.300	2.200	3.500	438	3.794	474	— 7·6	8	
Schönwehr-Elbogen	15	. . .	2.800	4.000	1.200	4.800	6.000	400	. . . .	. . . .	. . .	15	. .
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	7.100	3.200	3.800	8.300	12 100	390	11.102	358	+ 8·9	31	
Stankau-Ronsperg	22	22	4.500	2.000	2.000	4.000	6.000	273	6.618	301	— 9·3	22	

Vom 1. Jänner bis Ende November 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November 1902				Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November 1901				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Personen Anzahl	Güter Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
4,213.900	31,274.500	63.027.700	157,920.600	220,948.300	25.848	60,982.963	156,532 289	217,515.252	25.593	+ 1·0	28 198	27 921	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
0,756.000	283.400	4,300.500	605.100	4,905.600	129.095	4,216.004	528.307	4,744.311	143.767	— 10·2	140.831	156.837	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth. Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
74.100	92.200	16.400	84.400	100.800	6.720	14.071	91.408	105.479	7.032	— 4·4	7 331	7.671	Asch-Rossbach
59.700	23 900	44 200	77 400	121.600	4.504	41.205	88 229	129.434	5.628	— 20·0	4 913	6.140	Beneschau-Wlaschim
23 200	30.600	29.400	78.200	107.600	3.261	26.683	79.067	105.705	3.203	+ 1 8	3 557	3.494	Borki wielk.-Grzymalow
44.200	2.800	36.400	16.900	53.300	6.663	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	7 269	. . .	Bregenzer Waldbahn
41.900	44.300	25.500	98.500	124.000	3.351	26.025	119.970	145.995	3.946	— 15·1	3.656	4.305	Brüx-Lobositzer Verb.B.
246.800	476.900	274 400	1,490.300	1,764.700	9.337	240.890	1,444 369	1,685.259	9.061	+ 3·0	10 186	9.885	Bukowinaer Localb.
327.200	301.500	295.300	769.700	1,0 5.000	6.414	288.644	756 293	1,038.937	6.259	+ 2·5	6.997	6.826	N. Bukowinaer Localb.
109.200	37.400	141.700	115.400	257.100	5.979	142.865	119.317	262.182	6.097	— 1·9	6.523	6.651	Chabowka-Zakopane
13.700	22.800	7.300	34.400	41.700	2.979	4.734	29.810	34.544	3.838	— 22·4	3.250	4.187	Chlumetz-Königstadtl
78 600	116.200	31.200	147.600	178.800	3.031	30.397	163.460	193.857	3.286	— 7 8	3.307	3.585	Chrudim-Holitzer L.B.
104 200	78.900	123.300	246.600	369.900	3.303	111.562	229.834	341.396	3.048	+ 8 4	3.603	3 325	Delatyn-Kołomea-Stef.
47.400	29 300	35.600	96.400	132.000	4.000	32.783	85.723	118.506	3.591	+ 11·4	4.364	3.917	Deutschbrod-Saar
11.800	99.900	4.300	147 100	151.400	16.822	3.660	128.475	132.135	14.682	+ 14 6	18.351	16.017	Dolina-Wygoda
81.600	41.900	49.800	114 400	164.200	8.210	47.686	130 229	177.915	8.896	— 7·7	8.956	9.705	Fehring-Fürstenfeld
87.200	16.300	110.800	30.400	141.200	8.825	106.071	26.601	132 675	8.292	+ 6·4	9 627	9 046	Friauler Bahn
87 200	32.500	43.200	59 600	102.800	2.636	42.196	65.525	107 721	2.762	— 4·6	2.876	3.013	Fürstenfeld-Hartberg
63.600	34.500	44.700	106.300	151 000	4.871	42.177	105.759	147.936	4.772	+ 2·1	5.314	5.206	Gailthal-Bahn
95.100	51.100	41.100	86.600	127.700	8.513	39 693	88.151	127.844	8.523	— 0 1	9.287	9 298	Gleisdorf-Weiz
45 100	17.600	23.500	38.700	62.200	3.274	22.327	32.071	54 398	2.863	+ 14·4	3.572	3.123	Göpfritz—Gr.-Siegharts
89.600	35.800	44.200	89.300	133.500	4.603	41.644	79.491	121.135	4.177	+ 10·2	5 021	4 557	Gurkthalbahn
23.600	17.800	16.100	31.400	47.500	1.750	5.488	21.533	27.021	3.378	— 47·9	1.919	3.685	Hint.-Třeban-Lochowitz
1.600	1.100	700	1800	2500	2.500	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	2.727	. . .	Kaadener Localb., R.-D.
160.800	120.200	120.500	212.900	333.400	7.094	121.401	172.825	294.226	6.260	+ 13·3	7.739	6.829	Karlsb.-Johanngeorgst.
4.500	7.200	1.900	7.900	9 800	4.900	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	5.345	. . .	Karlsbad-Merkelsgrün
84.300	58.400	89.600	136.500	226.100	2.791	62.961	94.952	157.913	3.159	— 11·6	3 045	3.446	Kolin-Cerčan
8.500	53.500	2.900	80.600	83.500	2.530	2.450	83.375	85.825	2 601	— 2·7	2.760	2 837	Kolomeaer Localbahnen
48.900	49.500	21.400	72 600	94.000	4.700	20 283	72.642	92 925	4.646	+ 1·2	5 127	5.068	Krakau-Kocmyrzów
54.400	12.400	31.000	30.300	61.300	2.358	14.595	15.204	29.799	2.980	— 20·9	2.572	3.251	Lambach-Haag
18.700	17.200	8.100	23.500	31.600	3.511	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	3.830	. . .	Laun-Libochowitz
227.800	72.000	293.100	221.200	514.300	5.779	290.126	199.401	489.527	5.500	+ 5·1	6.304	6.000	Lemberg-Bełzec
38.700	19 000	35 000	35.200	70.200	3.191	33.624	31.369	64.993	2.954	+ 8·0	3.481	3.223	Lemberg (Klep.)-Janów
7.000	30.100	5.300	77.500	82.800	3.312	4.612	69.031	73.643	2.946	+ 12·4	3 613	3.214	Lupków-Cisna
33.000	19.700	26.300	67.700	94.000	4.476	25.066	71.877	96.943	4.616	— 3·0	4.883	5.036	M.-Budwitz-Jamnitz
140.400	132.300	106.400	411.600	518.000	5.756	108.660	538.884	647.544	7.195	— 20 0	6.279	7.849	Mährische Westbahn
380.000	75.400	526.700	268.100	794.800	14 996	529.974	233.345	764.319	14.421	+ 4·0	16.359	15.732	Marienbad-Karlsbad
104.600	25.500	56.300	57.300	113.600	3 665	54.847	52.944	107.791	3.477	+ 5·4	3.998	3.793	Mauthausen-Grein
72 900	49.900	70.700	126.800	197.500	2.669	73.544	125.790	199.334	2.694	— 0·9	2.912	2.939	Modřan-Cerčan
28.100	25.600	6.400	21.800	28.200	5.640	6.286	31.733	38.019	7.604	— 25·8	6.153	8.295	Mösel-Hüttenberg
137.500	51.800	101.200	194.800	296.000	3.895	98.939	195.397	294.336	3.873	+ 0·6	4.249	4.225	Murthal-Bahn
31.600	12.200	15.400	27.600	43.000	3.071	13 011	27.971	40.982	2.927	+ 4·9	3.350	3.193	Netolitzer Localbahn
26.000	21.000	14 300	49.200	63 500	1.924	14.088	43 622	57.710	1.749	+ 10 0	2.099	1.908	Neuhaus-Neubistritz
14.600	8.000	11.600	16 600	28.200	1.175	8.939	9.998	18.937	1.457	— 19·4	1.282	1.589	Neuhof-Weseritz.
15.300	2000	5300	2200	7500	3.750	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	4.091	. . .	Nixdorf-Rumburg
205.700	212.400	343.900	664 200	1,008.100	5.143	316 608	603.344	919.952	4.694	+ 9·6	5.611	5.121	Ostgalizische Localb.
6.000	54.300	2.300	31.200	33.500	1.595	2.737	20.272	23.009	1096	+ 45·5	1.740	1.196	Piła-Jaworczno
105.700	22.100	81.900	78 300	160.200	3.023	83.947	69.167	153.114	2.889	+ 4·6	3.298	3.152	Pinzgauer L.B.
43 900	23.400	24.300	59.500	83 800	6.446	23.682	59.585	83.267	6.405	+ 0·6	7 032	6 987	Plan-Tachau
13.200	71.700	6.000	79.900	85 900	7.809	5.936	84.506	90.442	8.222	— 5·0	8.519	8.969	Postelberg-Laun
21.000	51.500	6.500	72.000	78.500	4.618	6.780	123.523	130 303	7.665	— 39·8	5.038	8.362	Potscherad-Wurzmes
40 600	23.400	32.700	52.500	85.200	2.185	32.914	44.384	77.298	1.982	+ 10·2	2.384	2.162	Rakonitz-Mlatz
140.500	64.000	89.900	183.500	273.400	2.629	92 889	154.760	247.649	2.381	+ 10·4	2.868	2.597	Rakonitz-Pl.-Petschau
27.000	46.400	14.400	79.300	93.700	3.748	16.580	94.283	110.863	4.435	— 15.5	4.089	4.838	Raudnitz-Hospozin
525.900	186.700	400.100	461.000	861.100	23.373	390.639	423.253	813.892	23.938	— 2·8	25 389	26.114	Reichenberg-Gablonz-T.
34.600	16.100	17.800	20.900	38.700	4.838	16.335	21.599	38.034	4.754	+ 1·8	5.278	5.186	Schlackenwerth-Joach.
41.900	28.800	18.000	41.700	59.700	3.980	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	4.342	. . .	Schönwehr-Elbogen
74.600	37 500	53.800	79.300	133.100	4.294	47.739	83.731	131.470	4.241	+ 1·2	4.684	4.627	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
58.100	22.400	24.900	43.700	68.600	3.128	26 138	43.287	60.425	3.156	— 1·2	3.401	3.443	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November		Im Monate November 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate November 1902				1901		Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende November	
					für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.			
	1902	1901	Personen	Güter								1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.900	4.300	2.500	13.800	16.300	815	14.957	748	+ 9·0	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	5.000	5.200	3.700	12.400	16.100	194	15.442	186	+ 4·3	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	10.000	5.600	6.300	16.000	22.300	314	23.409	330	— 4·8	71	71
Tirschnitz-Schönbach	21	21	3 800	5.600	2.400	12.600	15.000	714	11.744	559	+ 27·7	21	21
Triest-Parenzo	59	. . .	9.400	400	7.300	2.600	9.900	168	. . . .	. . .	. . .	43	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	4.700	17.000	3.000	23.200	26 200	437	26 412	440	— 0·7	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	24.900	19.300	26.600	81.300	107.900	805	107.569	803	+ 0·2	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	27.000	2.500	21.800	12 600	34.400	546	41.439	658	— 17·0	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.800	3.100	1.100	4.100	5.200	473	4.822	438	+ 8·0	11	11
Welser Localbahn	84	84	20.400	11.600	13.200	19.800	33.000	393	32.882	391	+ 0·5	84	71
Wippachthalbahn	27	. . .	7.100	1.500	4.500	4.200	8.700	322	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.400	22 000	4.200	15.300	19.500	1.147	18.629	1.096	+ 4·7	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	2.500	900	1.900	2.000	3.900	186	3.742	178	+ 4·5	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	8 800	4.900	4.900	12.000	16.900	302	16.396	293	+ 3·1	56	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	23	5.900	3.100	4.100	10.000	14.100	266	6.992	304	— 12·5	30	23
Wotic-Selčan	17	17	2.300	2.400	1.400	6.300	7.700	453	7.607	447	+ 1·3	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	10.800	3.700	6.900	14.100	21.000	276	24.139	318	— 13·2	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.100	31.800	500	23.500	24.000	4.000	25.240	4.207	— 4·9	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	16.800	14.700	12 700	30.900	43.600	501	41 803	480	+ 4·4	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	7.000	2 000	4.700	7.800	12.500	240	19.829	266	— 9·8	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.453	20.644	1.121	25.533	26.654	1.111	33 411	1.392	— 2·0	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	2 048	7.948	661	7.173	7.834	1.567	12.044	2.409	— 35·0	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	258·801	874.014	105.036	1,250.992	1,356 018	13.426	1,435.826	14.216	+ 5·5	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	87.668	66.222	46.839	161.708	208.547	1.381	197.919	1.311	+ 5·3	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	210.052	292.154	171.554	833.722	1,005.276	3.065	976.827	2.978	+ 2·9	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	83.838	247.971	89.653	807.333	896.986	4.823	918.986	4.941	+ 2·4	186	186
Linie lit. B.	236	236	131.037	441.327	99.237	1,428.256	1,527.493	6 472	1,468.293	6 222	+ 4·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	42.360	73.429	35.165	256.147	291.312	3 201	318 828	3.504	— 8·7	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	895 352	1,497.716	1,243.608	6,372.919	7,616.527	7.352	7,520.662	7.259	— 1·3	1.036	1.036
Localbahnen	301	301	107.468	120.817	45.598	168.934	214.532	713	245.918	817	— 12·7	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	78.333	124 270	71.388	491.911	563.299	8.801	524.346	8.193	+ 7·4	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.800	102.135	4.401	99.073	103.474	6.898	112.465	7.498	— 8·0	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirte Strecken	628	628	358.669	423.513	527.862	1,804.784	2,332.646	3.714	2,330.331	3.711	+ 0·1	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	168.440	439.719	225.216	1,422.588	1,647.804	5.315	1,601.967	5.168	+ 2·8	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	904.025	1,203.785	949.227	5,043.864	5,993.091	4 387	6,155 814	4.506	— 2·6	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	42.502	30.216	18.059	43.099	61.158	1 853	78.260	2.372	— 21·9	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	1,707.917	523 726	1,655.387	5,414.810	7,070.197	4.664	7,154.010	4.719	— 1·2	1.516	1.516
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	9.406	. . . .	2.288	. . . .	2.288	572	1.856	464	— 23·3	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	173.556	208.133	147.382	664.833	812.215	2.850	782.884	2.747	+ 3·8	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	106.161	46.720	55 557	103.276	158.833	1.784	148.855	1.672	+ 6·6	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	28.621	70.479	18.627	191.819	210.446	3.233	267.410	4.114	— 21·3	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende November 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom in Percent			
Personen	Güter	Kronen				Kronen					1902	1901	
Anzahl	Tonnen										Kronen		
59.100	49.800	36.700	151 900	188.600	9.430	35.719	130.448	166.167	8.308	+ 13·5	10.287	9.063	Starkenbach-Rochlitz
60 100	34 500	51.400	112.300	163.700	1.972	51.641	100.889	152.530	1.838	+ 7·3	2.151	2.005	Strakonitz-Bfeznitz
135.600	66 000	80 900	181.100	262.000	3.690	82.932	187.351	270.283	3.807	— 3·1	4.025	4.153	Strakonitz-Winterberg
53.100	63.000	34.100	115.000	149.100	7.100	34.881	89.797	124.678	5.937	+ 19·6	7.745	6.477	Tirschnitz-Schönbach
79.900	9.300	73.000	20.100	93.100	2.165	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.362	. . .	Triest-Parenzo
43.000	150.200	33.200	252.400	285.600	4.760	32.920	269 841	302.761	5.046	— 5·7	5.193	5.505	Trzebinia-Skawce
325.000	223.100	328.900	904.900	1,233.800	9.207	321.088	865.704	1,186.792	8.857	+ 4·0	10.044	9.662	Unterkrainer Bahnen
334.500	28.400	282.500	137.100	419.600	6.660	272.595	133.643	406.238	6.448	+ 3·3	7.265	7.034	Valsugana-Bahn
54.900	19.900	31.300	44.000	75.800	6.891	31.327	52.014	83.341	7.576	— 9·0	7.517	8.265	Vöcklabruck-Kammer
253.500	135.900	170.000	197.500	367.500	4.375	151.240	163.120	314.360	4.428	— 1·2	4.773	4.831	Welser Localbahn
14.100	2.400	8.800	6.300	15.100	3.020	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	3.295	. . .	Wippachthalb. (Leobd.)
85.200	207.100	56.700	165.600	222.300	13.076	56.473	163.000	219.473	12.910	+ 1·3	14.265	14 084	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
29.300	7.700	20.900	19.600	40.500	1.929	19.753	18.997	38 750	1.845	+ 4·6	2.104	2 013	Wodňan-Moldauthein
124.600	37.900	69.600	102.800	172.400	3.079	69.314	98.995	168.309	3.006	+ 2·4	3.359	3.279	Wodňan-Prachatitz
47.500	25 200	32.000	82.200	114.200	3.807	22.354	66.288	88.642	3.854	— 1·2	4.153	4.204	Wolframs-Teltsch
41.700	19.100	25 000	51.000	76.000	4.471	25.350	48.425	73.775	4.340	+ 3·0	4.877	4.735	Wotic-Selčan
159.800	44.200	115.100	175.500	290.600	3.824	118.728	181.688	300.416	3.953	— 3·3	4.172	4.312	Ybbsthalbahn
33.000	341.200	7 100	280.500	287.600	47.933	7.224	259.192	266.416	44.403	+ 8·0	52.291	48.440	Zeltweg-Fohnsdorf
202.000	152.900	175.400	341.600	517.000	5.943	161.613	319.980	481.593	5.536	+ 7·4	6.483	6.039	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
71.700	40.200	51.900	99.400	151.300	2.910	50.953	109.224	160.177	3.080	— 5·5	3.175	3.360	Zwittau-Poličká-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
32.016	88.618	15.137	126.140	141.277	5.887	16 433	155.264	171.697	7.154	— 17·7	6.422	7.804	Časlau-Zawratetz
21.367	96.324	5.721	79.020	84.741	16.948	5.606	97.838	103.444	20.689	— 18·1	18.489	22.570	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
2,945.375	8,695.619	1,303.388	11,723.727	13,027.115	128.981	1,312.343	12.257.722	13,570.065	134.357	— 4·0	140.707	146.571	Aussig-Teplitzer E. a. L.
1,035.915	503.164	636.002	1,263.166	1,899.168	12.577	678.946	1,186.445	1,865.391	12.353	+ 1·8	13.720	13.476	Teplitz (Settenz)-R.
2,570.366	2,305.860	2,263.472	7,414.628	9,678.100	29.506	2,253.803	7,221.661	9,475.464	28.889	+ 2·1	32.188	31.515	Böhmische Nordbahn
1,055.464	2.229.852	1,276.693	5,809.988	7,086.681	38.100	1,276.492	6,200.623	7,477.115	40.200	— 5·2	41.563	43.855	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
1,887.476	4,025.881	1,899.349	11,137.012	13,036.361	55.239	1,918.298	11,657.160	13,575.458	57.523	— 4·0	60.261	62.752	Linie lit. B
546.869	690.480	428.717	2,496.225	2,924.942	32.142	442.363	2,919.376	3,361.739	36.942	— 13·0	35.064	40.296	Graz-Köflacher Eisenb.
2,572.560	12,720.920	16,097.275	59,339.312	75,436.587	72.815	15,676.525	60,525.605	76,202.130	73.554	— 1·0	79.435	80.241	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
1,515.350	757.059	643.395	1,402.081	2,045.476	6.796	615.625	1,524.379	2,140.004	7.110	— 4·4	7.414	7.756	Localbahnen
898.575	1,279.656	834.513	4,723.123	5,557.636	86.838	822.984	4,852.775	5,675.759	88.684	— 2·1	94.732	96.746	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
150.090	1,193.419	64.497	1,176.033	1,240.530	82.702	71.757	1,178.163	1,249.920	83.328	— 0·8	90.216	90.900	Leoben-Vordernberger
4,516.760	3,506.808	5,849.235	16,459.738	22,308.973	35.524	5,988.282	16,068.472	22,056.754	35.122	+ 1·1	38.753	38.315	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
2,001.474	3,503.685	2,312 403	11,217.308	13,529.711	43.644	2,389.342	11,772.785	14,162.127	45.684	— 4·8	47.612	49.837	Ergänzungsnetz
0,879.105	9,530.683	13,125.137	41,803.278	54,928.415	40 211	13,054.493	42,856.504	55,910.997	40.930	— 1·9	43.867	44.651	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
557.536	310.417	221.568	521.790	743.358	22.526	246.443	579.505	825.948	25.029	— 10·0	24 574	27.304	Ostrau-Friedlander Eb.
0,014.984	5,525.599	26,973.742	54,990.604	81,964.346	54.066	26,348.682	54,011.282	80,359.964	53 008	+ 2·0	58.981	57.827	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
435.815	. . . . .	104.319	. . . . .	104.319	26.080	107.052	. . . . .	107.052	26.763	— 2·6	28.440	29.196	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
2,135.758	1,873.016	1,584.885	5,928.723	7,513.608	26.364	1,651.956	6,100.750	7,752.706	27.202	— 3·1	28.761	29.675	Süd-Nordd. Verbindgsb.
1,091.831	540.486	789.408	1,113.293	1,902 701	21.378	848.216	1,014.318	1,862.534	20.927	+ 2·1	23.321	22.829	Wien-Aspang Bahn
356.761	797.713	232.635	2,089.159	2,321.794	35.720	228.593	2,579.759	2,808 352	43.205	— 17·3	38.964	47.124	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate November		Im Monate November 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate November							Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende November	
					1902				1901				
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	4.119	1.025	1.045	1.358	2.403	343	2.647	378	— 9·3	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	38.510	86.868	21.090	142.817	163.907	849	220.041	1.140	— 25·5	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	28.013	8.968	35.958	38.318	74.276	2.396	61.922	1.997	+ 20·0	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.845	14.890	1.081	21.751	22.832	1.427	24.228	1.514	— 5·7	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.955	1.815	2.555	7.479	10.034	401	10.631	425	— 0·6	25	25
Friedlander Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgr. (Hermsd.) „ „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach	41	17	20.692	7.619	8.605	15.015	22.620	552	8.292	488	+ 13·1	26	17
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.741	1.757	2.017	6.253	8.270	331	7.952	318	— 4·1	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	8	1.150	14	886	53	939	117	938	117	. . .	6	6
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	. . .	2.427	645	1.416	2.002	3.418	189	. . .	. . .	. . .	3	. . .
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	9.186	. . . .	9.010	9.010	751	8.788	732	+ 2·5	12	12
Kremsthal-Bahn *)	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Kuttenberger Localbahn	3	3	16.132	12.296	2.386	12.410	14.796	4.933	8.400	2.800	+ 76·1	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.281	454	1.589	1.222	2.811	148	4.042	212	— 30·5	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	6	2.097	8.286	934	11.369	12.303	1.025	7.093	1.182	— 13·3	12	1
Melnik-Mšeno	30	30	2.600	11.243	2.270	16.258	18.528	618	33.639	1.121	— 44·9	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.493	4.505	588	6.187	6.775	452	8.506	567	— 20·3	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	9.253	1.430	12.363	6.417	18.780	782	16.666	694	+ 12·7	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.328	11.955	965	9.784	10.749	717	13.558	904	— 20·7	15	15
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.486	6.708	3.740	10.707	14.447	1.806	14.091	1.761	+ 2·5	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	62	38	7.663	4.479	4.844	8.232	13.076	211	7.372	194	+ 8·7	58	38
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	7.122	2.214	3.617	5.160	8.777	351	12.163	487	— 27·9	25	25
Pielachthalbahn	49	49	8.095	2.800	5.596	7.946	13.542	276	13.452	275	+ 0·7	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3.179	2.076	2.109	6.132	8.241	549	8.956	597	— 8·0	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	3.304	1.283	2.103	3.257	5.360	214	5.702	228	— 6·2	25	25
Saitz-Göding	38	38	8.166	20.442	3.562	31.174	34.736	914	41.194	1.084	— 15·7	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	8.876	2.474	5.238	4.994	10.232	409	11.534	462	— 11·5	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	9.718	2.840	9.717	7.455	17.172	256	16.866	252	+ 1·6	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	17.532	7.922	7.400	12.732	20.132	479	19.796	471	+ 1·7	42	42
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	11.319	24.000	3.953	29.584	33.537	1.863	48.021	2.668	— 30·2	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.004	3.230	5.600	8.450	14.050	293	13.930	290	+ 1·0	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	789	3.660	324	4.493	4.817	688	4.605	658	+ 4·5	7	7
Swoleňowes-Smečna	10	10	2.463	25.480	394	32.851	33.245	3.325	39.992	3.999	— 16·9	10	10
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	11.223	13.561	6.614	23.548	30.162	773	23.727	608	+ 27·1	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	10.286	7.457	5.016	14.522	19.538	399	18.027	369	+ 8·1	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	11.026	1.178	7.317	5.407	12.724	848	12.683	846	+ 0·2	15	15
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	1.841	. . . .	5.050	5.050	631	5.348	669	— 5·6	8	8
Zillerthalbahn	32	24	7.413	1.338	6.672	4.515	11.187	350	9.145	381	— 8·1	27	20
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přívoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	168.109	3.595	25.117	3.819	28.936	2.894	29.793	2.979	— 2·9	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	209.625	514	55.924	1.664	57.588	1.371	54.791	1.305	+ 5·1	42	42
Innsbruck-Hall	12	12	63.682	. . . .	15.010	. . . .	15.010	1.251	14.035	1.169	+ 7·0	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	91.453	. . . .	12.205	. . . .	12.205	1.744	14.157	2.022	— 13·7	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. in Liqu. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	149.122	. . . .	22.316	. . . .	22.316	3.719	20.696	3.449	+ 7·8	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	14.583	3.452	5.091	4.000	9.09	649	9.418	675	— 3·8	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	74.904	21.119	17.984	22.469	40.453	1.618	46.233	1.849	— 12·4	25	25
Summe	20.064	19.699	13,047.385	11,110.657	10,896.777	44,476.628	55,373.405	2.760	56,047.472	2.845	— 3·0	19.839	19.538

*) Seit 1. November 1902 im Staatsbetriebe für Rechnung des Staates. Die Bahnlänge, sowie die Betriebsergebnisse sind in jenen der k. k. Staatsbahnen einbezogen.

Vom 1. Jänner bis Ende November 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1902				1901							
Personen Anzahl	Güter Tonnen	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1902	1901	
		Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Localbahnen
56.139	13.789	14.425	17.675	32.100	4.586	15.108	17.922	33.102	4.729	— 3·0	5.003	5.159	Auspitzer Localbahn
394.678	377.537	215.869	852.187	1,068.056	5.534	205.146	986.965	1,192.111	6.177	— 10·4	6.037	6.739	Böhm. Commercialb.
337.014	84.139	454.302	360.950	815.252	26.298	427.868	333.420	761.288	24.558	+ 7·1	28.689	26.791	Bozen-Meraner Bahn
30.062	64.779	11.658	71.786	83.444	5.215	12.425	70.313	82.738	5.171	+ 0·9	5.689	5.641	Brandeis-Neratowitz
38.474	16.755	33.924	65.595	99.519	3.981	32.414	69.162	101.576	4.063	— 2·0	4 343	4.432	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedlander Bezirksb.:
205.325	55.471	68.755	100.054	168.809	6.493	49.975	57.655	107.630	6.331	+ 2·6	7.083	6.907	Friedl.-Gr.(Hermsd.)
													„ (Heinersd.)
32.920	12.874	21.641	45.227	66.868	2.675	22.929	49.133	72.062	2.882	— 7·2	2.918	3.144	Raspenau-Weissbach
107.359	800	73.617	3.070	76.687	12.998	74.170	2.240	76.410	12.735	+ 2·1	14.180	13.893	Gr.-Priesen-W.-Auscha
4.567	1.557	3.312	4.596	7.908	2.636	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.876	. . .	Innsbr. Mittelgebirgsb (Berg Isel-Igls)
. . . .	131.715	. . . .	137.210	137.210	11.434	. . . .	128.866	128.866	10.739	+ 6·5	12.474	11.715	Kühnsdorf-Eisenkappel
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	Königshof-B.-Koněprus
190.846	52.471	32.938	54.560	87.498	29.166	27.048	37.759	64.807	21.612	+ 35·0	31.817	23.566	Kremsthal-Bahn
													Kuttenberger Localb.
35.990	6 535	21.319	17.101	38.420	2.022	21.262	20.041	41.303	2.174	— 7·0	2.196	2.364	Laibach-Oberlaibach
36.456	47.944	14.887	49.921	64.808	5.401	585	6.508	7.093	7.093	— 23·9	5.892	7.738	Lundenburg-Eisgrub
28.195	65.417	22 520	80.461	102.981	3.433	24.789	105 253	130.042	4.325	— 20·8	3.745	4.729	Melnik-Mšeno
15.811	13.143	6.128	19.367	25.495	1.700	6.426	24.192	30 618	2 041	— 16·7	1.854	2.226	Mšeno—Unter-Cetno
121.001	22 240	176.275	73.263	249.538	10 397	168.248	67.445	235 693	9.820	+ 5·9	11.342	10.713	Mori-Arco-Riva a. G.
27.382	73.075	10.636	69.729	80.365	5.358	10.786	66.043	76.829	5.122	+ 4·6	5.885	5.588	Mutenitz-Gaya
139.006	69.435	49.362	109.071	158.433	19.804	49.439	110.769	160.208	20.026	— 1·2	21.604	21.847	Neutitscheiner Localb.
68.609	30.781	46.061	64.226	110.287	2.074	32.016	54 896	86 912	2.287	— 9·3	2.262	2.495	N.-Oe. Waldviertelbahn
87.321	12.111	43.026	42.031	85.057	3 402	43.863	50.885	94.748	3 790	— 10·2	3.711	4.135	Otrokowitz-Wisowitz
110.775	34.512	80.287	94.379	174.666	3.564	82.513	99 088	181.601	3.706	— 3·8	3.888	4.043	Pielachthalbahn
39.755	19.592	23 517	54.063	77.580	5.172	23.953	65.501	89.454	5.964	— 13 3	5 642	6.506	Reichenau a/K.-Solnitz
32.673	25.032	21.806	42.466	64.272	2.571	23.701	31.907	55.608	2.224	+ 15·6	2.796	2.424	Radkersburg-Luttenbg.
87 843	86.357	37.275	138.359	175.616	4.621	38.047	151.733	189.780	4.994	— 7·5	5 041	5.448	Saitz-Göding
109.346	34.428	66 098	65 987	132.085	5.283	69.513	78.908	148.421	5.937	— 11·0	5.764	6.476	Salzburg-Lamprechtsh.
250.457	53.121	341.721	117.027	458.748	6.847	341.512	107.423	448.935	6.700	+ 2·2	7.470	7.309	Salzkammergut-Localb.
256 238	100.806	154 206	174.522	328.728	7.826	161.319	133.111	294.430	7.010	+ 11·6	8.538	7 647	Schneebergbahn
141.855	315.250	48.687	383.258	441.945	24 552	51.801	497.513	549.314	30.517	— 20·0	26.785	33.392	Stauding-Stramberger
118.356	34.241	85.720	96.190	181.910	3.790	85.500	98.490	183.990	3.833	— 1·1	4.135	4.181	Steyrthal-Bahn
11 812	46.791	5.088	56.363	61.541	8.779	6.057	51.548	57.605	8.229	+ 6·6	9.577	8.977	Stramberg-Wernsdorf
31.030	210.285	4.359	272.489	276.848	27.685	4.358	315.826	320.184	32.018	— 13·5	30 202	34.929	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
122.182	123.782	77.918	260.002	303.920	7.793	63.305	194.177	257.482	6.602	+ 18 0	8.496	7.200	Cilli-Wöllan
135.211	82.106	77.897	153.483	231.380	4.722	80.126	132.544	212.670	4.340	+ 8·8	5.151	4.735	Preding-Wdf.-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seewies.
108.454	19 556	77.249	82.159	159.408	10.627	72.792	81.786	154.578	10.305	+ 3·1	11.593	11.241	Ueberetscherbahn
20.128	20.294	6.740	59.664	66.404	8.301	7.317	59.197	66.514	8.314	— 0·2	9 056	9.070	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn
110.547	10.791	120.881	42.401	163.282	6.070	93.159	33.510	126.669	6.333	— 4 5	6.596	6.909	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
948.753	31.905	290.707	38.318	329.025	32.902	274.370	43.373	317.743	31.774	+ 3 6	35.893	34.663	BrünnerLocaleisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
804.252	5.568	770.779	18.526	789.305	18.793	763.936	18.402	782 338	18.627	+ 0·9	20 501	20.320	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
887 873	. . . . .	199.108	. . . . .	199.108	16.592	198.236	. . . . .	198.236	16.520	+ 0·4	18.100	18.021	Innsbruck-Hall i. T.
172.657	. . . . .	171.155	. . . . .	171.155	24.451	197.255	. . . . .	197.255	28.179	— 13·3	26.674	30.741	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
510.142	. . . . .	222.025	. . . . .	222.025	37.004	219.414	. . . . .	219.414	36.569	+ 1·2	40.368	39.893	Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftr. Westbahnlinie Hütteldorf)
304.842	53 592	130.360	73.019	203.379	14.527	137.098	71.822	208.920	14.923	— 2·6	15.847	16.280	Salzburger Eisenb. u. Tr.
783.788	314.545	208.525	328.086	536.611	21.464	199.253	313.106	512 359	20.491	+ 4·7	23 415	22.357	Wr Localb. A.-G. (Wien-Gentrsd.-Baden)
193.571	99,495 235	154,321,936	415,596.489	569,918.425	23.727	150,969.599	417,700.379	568,669.978	29.106	— 1·3	31.339	31.752	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate November 1902	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate November 1901	Im Monate November 1902 wurden befördert: Personen	Im Monate November 1902 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate November 1901: im Ganzen	per Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende November 1902	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende November 1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	6·31	6·31											
Gaisbergbahn*)	5·25	5·25											
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	1.991	20	1.418	58	1.476		1.813				
Schafbergbahn*)	5·83	5·83											
Schneebergbahn*)	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	123.902		13.703		13.703		13.964				
Baden-Vöslau	11·09	11·09	7.927		1.153		1.153		1.338				
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	22 648		2 466		2.466		2.295				
Brünner Strassenbahnen	18·61	18·61	474.483	11.272	55.399	14.164	69.563		66.620				
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	76.051		12.589		12.589		13.856				
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	95.625		9.619		9.619		10.322				
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	21·90	106 519		20.135		20.135		20.859				
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.917		1.177		1.177		1.229				
Grazer elektrische Kleinbahnen	30·96	28·00	580.945		95.106		95.106		87.639				
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	19.967		4.552		4.552		4.685				
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	4 094		727		727		740				
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·33	4·42	319.365		33.307		33.307		23.358				
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20	5·20	62.850		8.422		8.422		8.885				
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	335.131		43.091		43.091		41.186				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	6·04	6·04	153.085		23.253		23.253		20.880				
Marienbader elektr. Stadtbahn	2·31		7.229		1.242		1.242						
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)													
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	81.785		12.443		12.443		13.037				
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10·60	110.049		10.401		10.401		10.649				
Prager elektr. Strassenbahn incl. Prag (Smichow)-Košíř	43·17	43·17	1,576.251		201.483		201.483		216.403				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)*)	1·37	1·37											
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	144.246		17.164		17.164		18.092				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·19	6·19	110.745		14.086		14.086		14.403				
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	91.022	28	13.867	28	13.895		15 357				
Triester Tramway-Gesellschaft	17·30	17·30	561.167		64.303		64.303		63.000				
Triest-Opčina	5·2		7.960		4.625		4 625						
Wiener elektrische Strassenb.**)	121·03	81·42	10,704.377		1,480.913		1,480.913		911.736				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	66.222		10.688		10.688		10.600				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10	15.667		552		552		434				
Auf den Laurenziberg in Prag*)	0·39	0·39											
Auf die Festung Hohensalzburg*)	0·19	0·19											

*) Im Monate November war der Verkehr eingestellt.
**) Die Betriebsresultate beziehen sich auch einschliesslich des Vergleichsjahres 1901 nur auf den elektrischen Betrieb.

Localbahn Raudnitz-Hospozin. Auch bei dieser Localbahn steht die Mindereinnahme von K 9209 (— 4800 t) aus dem Güterverkehre mit der schwächeren Rübencampagne im Zusammenhange. Der Personenverkehr zeigt einen Ausfall von 500 Personen und K 590 Einnahmen.

Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach. Aus der Personenbeförderung ergab sich eine Mindereinnahme von K 294 (— 900 Reisende). Dem Güterverkehre kam nebst anderen Transporten hauptsächlich die Beförderung von Baumaterialien zur Errichtung eines an der Strecke dieser Localbahn gelegenen Kaolin-Schlemmwerkes zu statten, wodurch sich die Einnahme aus dem Frachtengeschäfte um K 3550 (+ 2100 t) besser gestaltete als im November 1901.

Die Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen sind rücksichtlich des Jahres 1901 definitiv, jene des Jahres 1902 jedoch provisorisch, enthalten aber die Ergebnisse der definitiven Abrechnungen für die Zeitperiode Jänner bis August 1902.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Alte Linien. Die für den Monat November 1902 nachgewiesene Mindereinnahme gegenüber dem gleichen Monate 1901 erscheint in dem bedeutend schwächeren Kohlenverkehre, insbesondere zur Elbe, infolge frühzeitiger Einstellung der Schiffahrt begründet.

b) Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die gegen das Jahr 1901 erzielte Mehr-

Vom 1. Jänner bis Ende November 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende November 1902				1901				Differenz per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
Zahnradbahnen.													
38.552	1.654	77.824	7.068	84.892		78.168	7.518	85.686					Achenseebahn
30.252		81.933		81.933		86.523		86.523					Gaisbergbahn
175.084	639	104.146	2.656	106 802		109.963	3.824	113.787					Kahlenbergbahn
11.043		64.966		64.966		74.829		74.829					Schafbergbahn
17.998	169	58.727	1.174	59.901		72.700	2.209	74.909					Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.													
1,422.927		154.532		154.532		157.693		157.693					Aussiger elektr. Kleinb.
613.943		132.225		132.225		146.335		146.335					Baden-Vöslau
413.736		67.680		67.680		68.818		68.818					Bielitz-Zigeunerwald
5,200.801	106.923	656.317	129.886	786.203		630.027	111.754	741.781					Brünner Strassenbahn
880 969		159.033		159.033		66.674		66.674					Brüxer Strassenbahn
1,215.249		128.905		128.905		121.371		121.371					Czernowitzer elektr. B.
1,292.028		247.698		247.698		243.725		243.715					Gablonzer elektr Str.-E.
110.282		27.125		27.125		28 379		28.379					Gmunden Bhf. Stadt
7,251.277		1,179.001		1,179 001		1,040.876		1,040.876					Grazer elektr. Kleinb.
420.997		100.059		100.059		98.749		98.749					Graz-Maria Trost
150.811		29.813		29.813		24.237		24 237					Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
2,594.849		278.380		278.380		265.951		265.951					Krakauer elektr. Kleinb.
729.091		98.623		98.623		35.236		35.236					Laibacher elektr. Str.-B.
3,961.995		496.054		496 054		480.065		480.065					Lemberger Elektr. E.
1,894.445		316.435		316.435		314.727		314.727					Linz-Urf.-Pöstlingberg
183.723		45.967		45.967									Marienbader el. Stadtb.
													Mödling-Brühl (vide
2,110.538		171.456		171.456		159.247		159.247					Gruppe III a Südb.-G.)
2,375.116		132 671		132.671		145.973		145 973					Olmützer elektr. Str.-B.
													Pilsner elektr. Kleinb.
9,051.186		2,425.360		2,425.360		2,169.936		2,169.936					Prager elektr. Str. B. incl. Prag (Smichow)-Košíř
													Prag (Belvedere)-Bubna
2,633.620		196.522		196.522		216 220		216.220					Prag-Vysočan-Lieben
2,619.490		184.675		184 675		183.509		183.509					Reichenberger elektr. St.
1,482.521	619	201.364	680	202.044		212.800	624	213.424					Teplitz-Eichwald
3,037.057		829.733		829.733		843.499		843.499					Triester Tramway-Ges.
44.720		24.701		24.701									Triest-Opčina
2,670.355		15,959.757		15,959.757		7,204.840		7,204.840					Wiener elektr. Strassenb.
848.546		136.301		136.301		133 467		133 467					Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
290.913		10.973		10.973		10.666		10.666					Belvedere in Prag
79.007		11.497		11.497		14.791		14.791					Laurenziberg in Prag
113.634		36.662		36.662		36.353		36.353					Festung Hohensalzburg

einnahme ist auf den stärkeren Güterverkehr zurückzuführen.

Die Einnahmen des Jahres 1901 sind definitiv ermittelt, jene des Jahres 1902 für die Monate Jänner bis August definitiv, ab September jedoch provisorisch.

Böhmische Nordbahn. Die nachgewiesene Mehreinnahme resultirt aus einer lebhafteren Verkehrszunahme im Allgemeinen, besonders im Transport von Kohle.

Bozen-Meraner Bahn. Im Monate November 1902 ergab sich aus dem Personenverkehre infolge stärkerer Frequenz eine Mehreinnahme, wogegen das günstige Ergebniss aus dem Güterverkehre einerseits in der ergiebigen Ernte, andererseits den nahmhaften Materialtransporten für die Etschregulirung begründet erscheint.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate November 1902 hat sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1901 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 7566, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 29.566, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 22.000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 714, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 58.486, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 59.200 ergeben.

Die Mindereinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem Verkehre von diversen Gütern, die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre.

Die Einnahmen des Jahres 1901 sind definitiv, jene des Jahres 1902 provisorisch, jedoch auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende Juli richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate November 1902 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 218.510 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 76.344.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1901, eine Zunahme des Frachtquantums um 30.022 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 19.521.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Getreide aller Art	um	777 t
Mehl und Mahlproducten	„	3.224 t
Kohlen	„	32.669 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Zucker, raffinirt	um	7.387 t
Zucker, roh	„	3.448 t
Holz aller Art	„	3.041 t
Steinen aller Art	„	2.039 t
Erzen und Schlacken	„	5.995 t
Eisen und Stahl	„	5.657 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 24.361 Personen und das Erträgniss um K 2807 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 35.111 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 28.579 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Getreide aller Art	um	878 t
Zucker, raffinirt	„	2209 t
Steinen aller Art	„	3786 t
Erzen und Schlacken	„	3141 t
Eisen und Stahl	„	859 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren bei

Zucker, roh	um	1872 t
Holz aller Art	„	178 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 1396 Personen und das Erträgniss um K 1874 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 25 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 15.228 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Zucker, roh, eine Mehrverfrachtung und die Artikel Steine aller Art, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate November 1901, im Personenverkehre eine Abnahme um 1153 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 94, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 4780 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 6364.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs des Artikels Getreide aller Art eine Mehr- und betreffs der Artikel Mehl- und Mahlproducte, Zucker, roh, sowie Steine aller Art eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1901 im Personenverkehre eine Abnahme um 1483 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 392, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 312 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2994.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im November 1902 gegenüber dem November 1901 im Personenverkehre eine Abnahme um 819 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 152, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 140 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 92.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Mehrbeförderung wahrzunehmen.

Auf der Localbahn Mutenitz-Gaya ergab sich im Personenverkehre eine Abnahme um 370 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 77, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 1610 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2886.

Diesbezüglich weist insbesondere der Artikel Getreide aller Art eine Transportzunahme und die Artikel Mehl- und Mahlproducte, sowie Zucker, roh, eine Transportabnahme auf.

Was schliesslich die Localbahn Lundenburg-Eisgrub betrifft, so wurde diese am 17. November 1901 für den Verkehr eröffnet, daher eine Gegenüberstellung der Einnahmen ab 17. bis 30. November 1901 mit den im ganzen November 1902 erzielten Einnahmen, bezw. den an Massenartikel beförderten Quantitäten keinen richtigen Vergleich ergeben kann.

Die Einnahmen des Jahres 1902 sind auf Grund definitiver Buchungen bis Ende August 1902 richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Strecke. Das im Monate November 1902 erzielte günstige Ergebniss gegenüber dem gleichen Monate 1901 ist hauptsächlich dem lebhafter gewordenen Getreide-, Kohlen- und Erzverkehr zuzuschreiben.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate November 1902 ergab der Personenverkehr bei einer Minderfrequenz von 346 Personen einen Einnahmenausfall von K 67; hingegen weist der Güterverkehr eine um K 423 höhere Einnahme aus, welche einer Mehrverfrachtung von 90 t entspricht.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate November 1902 auf den gesammten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1901 ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern per November 1902, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1901 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz	+ 4.220	Personen	+ K 97.811
Ergänzungsnetz	+ 13.350	„	+ „ 51.975
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	+ 4.482	„	+ „ 26.191

Der grössere Verkehr und die höheren Einnahmen erklären sich dadurch, dass in den November 1902 5 Sonntage fielen.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern per November 1902, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1901 verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz	— 4.820 t	— K 95.496
„ „	Ergänzungsnetz	+ 24.178 t	— „ 6.138
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		— 11.712 t	+ „ 3.140

Das garantirte Netz litt unter der besonders früh geschlossenen Schiffahrt, die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn insbesondere durch den geringeren Verkehr an Niederschlesischer und Schatzlaer Kohle.

Das Plus an gefahrenen Tonnen ist beim Ergänzungsnetz hauptsächlich auf den infolge früh geschlossener Schiffahrt grösseren Bahnverkehr in Braunkohle auf der Strecke Aussig—Tetschen zurückzuführen.

Die ausgewiesenen Einnahmen aller 3 Netze eignen sich infolge grösserer buchhalterischer Richtigstellung nicht zu einem Vergleiche.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1902 ist bereits bis zum Monate Juli vorgeschritten.

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. Im Monate November 1902 wurde bei fallender Personenfrequenz und gesteigerter Güterbewegung gegenüber dem Ergebnisse des gleichen Monates im Jahre 1901 eine Mehreinnahme von K 212 = 4·5 pCt. erzielt.

Die Zeitperioden 1. Jänner bis 30. November 1902 und 1901 gegenübergestellt ergeben für die erstere Periode, bei fallender Personenfrequenz (— 3072 Personen) und gesteigerter Güterbewegung (+ 4494 t) eine Mehreinnahmenziffer von K 3846 = 6·6 pCt.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate November 1902 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Jahres 1901, eine Abnahme um K 104.603 erfahren, indem der Personenverkehr ein Plus von K 5650, hingegen der Frachtenverkehr ein Minus von K 110.253 ergab.

Die Localbahn Spielfeld-Radkersburg wies gleichfalls eine Mindereinnahme von K 297 auf.

Personenverkehr — K 289
Frachtenverkehr — K 8

Dagegen haben die Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben, sowie die elektrische Bahn Mödling-Brühl Mehreinnahmen zu verzeichnen.

Dieselben betrugen:

bei erstgenannter Bahn . . . . . K 99
Personenverkehr — K 3
Frachtenverkehr + K 102
bei letzterer Bahn . . . . . K 432

Von den Pachtbahnen erzielte eine Zunahme des Erträgnisses nur die Localbahn Cilli-Wöllan, und zwar . . . . . K 6.435
Personenverkehr + K 1.696
Frachtenverkehr + K 4.739

Eine Verminderung in den Einnahmen trat hingegen ein bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um . . . . . K 56.964
Personenverkehr — K 111
Frachtenverkehr — K 56.853

Leoben-Vordernberger Bahn um . . . K 8.991
Personenverkehr — K 299
Frachtenverkehr — K 8.692

Graz-Köflacher Bahn um . . . . . K 27.516
Personenverkehr + K 909
Frachtenverkehr — K 28.425

Radkersburg-Luttenberger Bahn um K 342
Personenverkehr + K 54
Frachtenverkehr — K 396

Localbahn Laibach-Oberlaibach um K 1.231
Personenverkehr — K 197
Frachtenverkehr — K 1.034

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate November 1902 wurden gegenüber demselben Monate 1901 im Personenverkehre 6854 Personen weniger befördert und K 2276 weniger eingenommen, welche Abnahme theils durch die ungünstige Witterung, theils aber durch die geringere Benützung der Eisenbahnen aus Anlass des Gräberbesuches zu „Allerseelen“ veranlasst wurde.

Im Güterverkehre zeigt sich hingegen eine Mehrverfrachtung von 3003 t, bei einer Mehreinnahme von K 12.254.

Im Gesammten wurden daher um K 9978 mehr eingenommen.

In den Gesammteinnahmen sind die Ergebnisse der endgiltigen Abrechnung für den Monat Juli 1902 einbezogen.

Schneebergbahn, Adhäsionsstrecke. Der Personenverkehr zeigt eine Zunahme von 3471 Fahrgästen, bei einer Mindereinnahme von K 486.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme von 81 t und K 822 auf.

Im Ganzen verbleiben somit K 336 Mehreinnahmen.

In den Gesammteinnahmen sind die Ergebnisse der endgiltigen Abrechnung für Juli 1902 einbezogen.

Die Zahnradstrecke der Schneebergbahn wurde im Monate November 1902 nicht mehr befahren.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 190. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Jänner gelangte der Dringlichkeitsantrag der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Dienst- und Lohnverhältnisse der Eisenbahn-Bediensteten, zur Verhandlung. Die Dringlichkeit des Antrages wurde bei der Abstimmung abgelehnt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnungsdaten für die neu gebauten elektrischen Linien „Felberstrasse“ und „Linzerstrasse“.) Laut einer Anzeige der Siemens & Halske Actiengesellschaft, Betriebsleitung für die städtischen Strassenbahnen in Wien, wurde die neu gebaute elektrische Linie „Felberstrasse“ Montag den 12. Jänner 1903 eröffnet und verkehren die betreffenden Wagen von der Bellariastrasse über die Westbahnstrasse—Urban Loritzplatz—Neubaugürtel—Felberstrasse bis zur Johnstrasse (Linzerstrasse) und ebenso zurück. An demselben Tage wurde auch die neue Linie „Linzerstrasse“ eröffnet und verkehren die Wagen dieser Linie vom Bahnhofe Vorgartenstrasse über die Kronprinz Rudolfstrasse — Praterstrasse — Franz Josefs-Quai — Bellariastrasse—Mariahilferstrasse — Linzerstrasse bis zur neuen Endstation Lützowgasse und ebenso zurück. [E.-M.-Z. 1524.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung der schmalspurigen Strassenbahnlinie Reichenau bei Gablonz—Johannesberg für den Frachtgutverkehr.) Die in der bisher nur für den Personenverkehr eröffneten schmalspurigen Strassenbahnlinie Reichenau bei Gablonz—

Johannesberg gelegenen Stationen Reichenau bei Gablonz (Anschluss an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn), Puletschnei, Kukan, Seidenschwanz, Gablonz a. N., Grünwald und Johannesberg wurden am 20. November 1902 für den öffentlichen Frachtverkehr eröffnet. Im österreichisch-ungarischen Verkehre sind Frachtgüter nach und von den genannten Strassenbahnstationen mit direct adressirten Frachtbriefen zu übernehmen und finden auf diese Güter rücksichtlich der Beförderung auf der Strassenbahnlinie die Bestimmungen des gemeinsamen Tarifes, Theil I, mit unwesentlichen Abweichungen Anwendung. Eilgüter, explosive Gegenstände und einige der in der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement aufgezählten Gegenstände, insbesondere alle selbstentzündlichen Güter, sind von der Beförderung ausgeschlossen. Lebende Thiere sind in der Anschlussstation zur Neuaufgabe zu bringen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Localeisenbahnlinien mit Dampfbetrieb ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 8. December 1902, Z. 79.319, dem diplomirten Ingenieur und Eisenbahnbau-Unternehmer Eugen Berger in Budapest für eine von der Station Baranya-Monostor der Hauptlinie Budapest—Uj-Dombovár—Pécs (Fünfkirchen)—Baranya-Monostor—Eszék—Bosna-Brod der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Baranya über Szent-István, Petárda, Beremend, Nagyfalu, Nagy-Harsány, Ipácsfa, Baranya-Szerdahely, Piski (Baranya-Piski)—Hidvéy, Vaiszló, Nagy-Csány und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Csány in der Station Baranya-Sellye mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localeisenbahn Baranya-Szent-Lörincz—Baranya-Monostor—Našić—Uj-Kapella-Batrina verbindende normalspurige Localeisenbahn auf die Dauer Jahres.

2. Mit Erlass vom 8. December 1902, Z. 79.974, der Direction der Biharer Comitats-Localeisenbahnen für eine von der Endstation Nagy-Léta—Vértes der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden, als Sackbahn endigenden Linie Debreczen—Nagy-Léta-Vértes (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Debreczen—Marmaros-Sziget—Körösmezö (—Woronienka)—Stanislau) abzweigende und diese im Bereiche des Comitates Bihar in der Station Székelyhid mit den gesellschaftlichen Linien Székelyhid—Margitta—Szilágy-Somlyó und Erminályfalva—Székelyhid—Nagyvárad (Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad [Grosswardein]—Brassó [Kronstadt]—Predeal) verbindende normalspurige Localeisenbahn auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Beschaffung von Locomotiven.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat von den für die südwestliche Grenzbahn Sziszek-Caprag-Topusko-Vrginmost (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 22 ex 1901) seinerzeit bei der Maschinenfabrik der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bestellten fünf Stück nach den Normalien der Type V a hergestellten Dreikuppler-Compound-Locomotiven vorläufig vier zur Ablieferung gelangte Stück in ihr Eigenthum übernommen; die fünfte Locomotive wird demnächst zur Uebergabe gelangen.

— (Bestellung für Specialwagen diverser Typen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass im Rahmen des Investitionscredites für die Ungarischen Staatsbahnen bei den ungarischen Waggonfabriken nachstehende Specialwagen in Bestellung gebracht werden, und zwar: Bei der Eisengiesserei- und Maschinenfabrik-Actiengesellschaft Ganz & Comp. 10 Stück 15 t Tragfähigkeit besitzende, auf zwei Truckgestellen ruhende, vierachsige Möbeltransportwagen ohne Bremse, ferner 208 Stück 10tonnige, zweiachsige Obsttransportwagen mit einstellbaren Vereinsachsen, Westinghouse-Schnellbremse, Hardy-Bremsleitung und Dampfheizungsleitung versehen; bei Johann Weitzer Waggonfabrik in Arad: 95 Stück 10tonnige, zweiachsige gedeckte Lastwagen, mit Kühlvorrichtung und von Wärme vollständig isolirbaren Holzkasten, ebenfalls mit einstellbaren Vereinsachsen, Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, Hardy-Bremsleitung und Dampfheizungsleitung versehen; bei der Ungarischen Waggon- und Maschinenfabrik-Actiengesellschaft in Györ (Raab): 10 Stück vereinigte Eisenbahn-Post- und Conducteurwagen mit Handbremse, Westinghouse-Bremsleitung, completer Dampfheizungs-Einrichtung und Ofenbeheizung; ferner 12 Stück 10 t Tragfähigkeit besitzende, zweiachsige Obsttransportwagen oben bezeichneter Construction; bei der Schlick'schen Eisengiesserei- und Maschinenfabrik-Actiengesellschaft 40 Stück Obsttransportwagen vorbenannter Construction; schliesslich bei der vereinigten Schiffs- und Maschinenfabrik - Actiengesellschaft Danubius-Schoenichen-Hartmann 30 Stück Obsttransportwagen. Die Ablieferung der Wagen hat bis Ende 1904 zu erfolgen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Erweiterung der Werkstätten- und Zugsförderungsanlagen und Vermehrung der Fahrbetriebsmittel im Jahre 1903.) Dem Kostenvoranschlage für das Jahr 1903 gemäss, sind für Erweiterung der Werkstätten- und Zugsförderungsanlagen der ungarischen Staatsbahnen K 3,004.000, ferner für Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln K 10,800.000 vorgesehen, insgesammt sonach K 13,804.000. Der vorerwähnte Betrag von K 3,004.000 wird zur Bestreitung der Bau- und Einrichtungskosten der Budapest-Istvántelker Hauptwerkstätte verwendet werden. An Fahrbetriebsmitteln gelangen 233 Stück Personenwagen im Anschaffungswerthe von K 5,008.000, ferner 1291 Stück Lastwagen im Werthe von K 5,792.000 zur Ablieferung, sonach insgesammt Fahrzeuge im Werthe von K 10,800.000. Von den bereits eingeleiteten Bestellungen an Fahrbetriebsmitteln verbleiben hierauf noch für das Jahr 1904 225 Stück Personenwagen im Preise von K 4,875.000 und 1635 Stück Lastwagen im Werthe von K 5,925.000, sonach ebenfalls Fahrzeuge im Werthe von K 10,800.000.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im November 1902.) Von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen wurden im Monate November 1902 an Fahrbetriebsmitteln übernommen: 7 Stück Locomotiven von der Staatsmaschinenfabrik, von denen 4 Stück für die erste südwestliche Militärgrenzbahn Sziszek-Caprag-Vrginmost, 3 Stück für den Dienst bei Lastzügen auf den Hauptlinien bestimmt sind; ferner 6 Stück zweiachsige Personenwagen I./II. Classe und 20 Stück Personenwagen II. Classe; dieselben sind mit Seitengang versehen, haben Hand- und Westingshouse-Schnellbremse und sind mittelst Accumulatoren elektrisch zu beleuchten; ausserdem wurden 4 Stück zweiachsige Personenwagen III. Classe abgeliefert, welche je 50 Sitzplätze besitzen, einen Mittelgang haben und mit completer Dampfheizungseinrichtung, Hand- und Westinghouse - Schnellbremsenvorrichtung ausgerüstet sind. Schliesslich gelangten 82 Stück gedeckte Lastwagen mit Bremse, 15tonnig, mit 19 Quadratmeter Ladefläche, einstellbaren Vereinsachsen, Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, Hardy-Bremsleitung, Dampfheizungsleirung, 30 Stück gedeckte Lastwagen ohne Bremse und 15 Stück zweiachsige, 10 t Tragfähigkeit besitzende, mit Kühlvorrichtung versehene Fleischtransportwagen zur Ablieferung.

— (Verlegung des die Stadt Temesvár durchschneidenden currenten Geleises der Linie Budapest—Temesvár—Orsova—Verciorova.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat das das Weichbild der Stadt Temesvár durchschneidende currente Geleise der Linie Budapest—Temesvár-Jozsefváros—Orsova, durch welches der Strassenverkehr der Stadt Temesvár unterbunden wurde, mit einem Kostenaufwande von K 350.000 in den Bereich der nördlichen Peripherie der städtischen Gemarkung verlegen lassen; die neue Strecke wurde am 23. December 1902 dem Verkehre übergeben.

Localbahn Ruma-Klenak-Saveufer. (Nachtrag zur gesellschaftlichen Concessionsurkunde.) Die Nummer 2 ex 1903 des „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart den Wortlaut der zufolge Erlasses des kgl. ungarischen Handelsministers, Z. 76.157 V ex 1902, zu Gunsten der Fortsetzung der Localbahn Ruma-Klenak bis zum Saveufer nächst Sabac (vergl. Concessionsurkunde Vrdgs.-Bl. Nr. 78 ex 1901) erflossenen Nachtrages zur Concessionsurkunde der Localeisenbahn-Gesellschaft Ruma-Klenak. Die effectiven Baukosten des Baues der 3610 m langen Linie, sowie der Save-Umschlagsstation sind mit K 198.000 bemessen. Mit Zurechnung dieser Summe wird das ursprünglich mit K 2,000.000 bemessen gewesene Actiencapital der Gesellschaft auf K 2,198.000 erhöht.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Danzig: Stationsnamenänderung.) Ab 15. Jänner erhielt der an der Bahnstrecke Konitz—Neustettin zwischen den Stationen Schlochau und Bärenwalde gelegene Haltepunkt Bischofswalde die nähere Bezeichnung „Bischofswalde i. Wpr.“.

— (Dienstanweisung für Blockwärter.) Der zur Berathung einer Dienstanweisung für Blockwärter eingesetzte Ausschuss hat es in seiner Mehrheit für erforderlich bezeichnet, 1. dass auf Bahnstrecken mit elektrischer Streckenblockung in gleicher Weise, wie dies in den Vorschriften für den Telegraphendienst für die Strecken mit telegraphischem Zugmeldeverfahren vorgeschrieben ist, sämmtliche Züge von Zugmeldestation zu Zugmeldestation abgemeldet werden; 2. dass alle Streckenblockstationen diese Abmeldungen mitlesen, und 3. dass die Abmeldungen von den Streckenblockwärtern in ein Zugmeldebuch eingetragen werden. Ebenso gelangte der Ausschuss, der zur Prüfung der für die Sicherung haltender Züge vorzusehenden Einrichtungen eingesetzt ist, zu der Ansicht, dass die Benachrichtigung der Blockwärter über Nummer und Gattung der zu erwartenden Züge eine sehr willkommene Ergänzung der durch die Blockeinrichtungen bezweckten Sicherung der Zugfolge bilden würde und geeignet sei, etwaigen Fehlern in der Blockbedienung, besonders bei eintretenden Unregelmässigkeiten, vorzubeugen.

Niederlande. (Niederländische Staatseisenbahnen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Bunnik.) Am 16. December 1902 ist die zwischen den Stationen Utrecht und Zeist-Driebergen gelegene, bisher nur dem Verkehre von Personen dienende Haltestelle Bunnik auch für den Gepäcks- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnet worden.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn. (Lieferfristverlängerung.) Wegen aussergewöhnlich starken Güterverkehres infolge geschlossener Schiffahrt wurden die Lieferfristen ab 12. December 1902 auf das Dreifache der reglementsmässigen Dauer festgesetzt.

Sachsen. (Portopflichtigkeit der Benachrichtigung (Avisokarten) vom Eingange der Güter.) Die kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen hat der Gewerbekammer in Dresden bekanntgegeben, dass vom 1. April 1903 ab die Avisokarten, die zur Benachrichtigung vom Eingange der Güter bei den Eilgut- und Güterverwaltungen dienen, den Empfängern als portopflichtige Dienstsachen übermittelt werden.

Frankreich. (Ertheilung von Eisenbahnconcessionen.) Das „Journal Officiel“ verlautbart, dass der Minister für öffentliche Arbeiten der Direction der Eisenbahn-Actiengesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée (Mittelmeerbahn) die Bewilligung zum Baue und Betriebe folgender Eisenbahnlinien ertheilte, und zwar:

1. für eine in Fortsetzung ihrer Flügelbahn Saint-Bonnet—le Château über Cramponne, Jullianges, Boneval und la Souchères les Bains bis Sembadel führende, 40 km lange eingeleisige normalspurige Linie mit Dampfbetrieb;

2. für eine in Fortsetzung ihrer Linie Ambert—Arlane über Saint-Sanveur, Saint-Alyre, La Chapelle-Genestre, La Chaise-Dieu, Sembadel (Abzweigstation der Linie Saint-Bonnet—le Château), Allègre, Mayrès, Moulet, Céaux d'Allègre bis Darsac führende, 50·2 km lange eingeleisige normalspurige Linie mit Dampfbetrieb.

— (Ausbau des vierten Geleises der Theilstrecke Paris—Invisy der Hauptlinie Paris—Orléans und Einführung des elektrischen Betriebes in deren Bereich.) Die Direction der Eisenbahngesellschaft Paris—Orléans lässt im Bereiche der bereits dreigeleisigen Theilstrecke Paris—Invisy ihrer Hauptlinie ein viertes Geleise legen und wird in Anbetracht der überaus günstigen Erfolge der elektrischen Traction auf ihrer Linie „Gare d'Austerlitz—Quai d'Orsay“ auch im Bereiche des vorbenannten Linienabschnittes nach Vollendung des Ausbaues des vierten Geleises den elektrischen Betrieb, und zwar nicht blos für den Personen-, sondern auch für den Güterverkehr einführen.

Türkei. (Europäische und kleinasiatische Eisenbahnen im Jahre 1901.) Einem im „Journal des Transports“ veröffentlichten Berichte über die Längen und Ergebnisse des türkischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1901 wird Folgendes entnommen: Das durch den Bosporus in europäische und kleinasiatische Linien getheilte ottomanische Eisenbahnnetz hatte Ende 1901 — mit Ausschluss der bereits vollendeten Theilstrecken der vom Hafen von Tschedda des Rothen Meeres bis Mekka im Bau begriffenen sogenannten „Pilgerbahn“ — eine Gesammtlänge von 4505 km, wovon 1994 km auf europäisches und 2511 km auf asiatisches Gebiet enttallen. Die Einnahmen des Gesammtnetzes betrugen mit Ende 1901 rund Frcs. 41,505.000 gegen rund Frcs. 35,571.000 im Jahre 1900 und Frcs. 32,571.000 im Jahre 1899. Von den Einnahmen des Jahres 1901 entfielen auf das europäische Netz rund Frcs. 14,538.000 und auf das asiatische Netz rund Frcs. 26,967.000, woraus hervorgeht, dass im Verhältnisse zur kilometrischen Länge das asiatische Netz wesentlich günstigere Erfolge verzeichnet als das europäische. Die Vertheilung der Einnahmen auf die einzelnen Linien war folgende:

	Francs
Europäisches Netz:	
Orientbahnen (Constantinopel—Bellova—Dedeagatsch—Jamboli und Saloniki—Mitrovitza—Zibeftsche) (1264 km)	11,181.249
Saloniki—Constantinopel (511 km)	1,829 648
Saloniki—Monastir (219 km)	1,527.180
Asiatisches Netz:	
Haidar-Passa—Angora (578 km)	7,492.381
Eski-Schehir—Koniah (445 km)	2,423.025
Hamidie—Ada-Bazar (9 km)	109.247
Smyrna—Kassaba (altes Netz) (266 km)	4,107.556
Smyrna—Kassaba (neues Netz) (252 km)	1,198.101
Smyrna—Aïdin (516 km)	7,818.035
Damaskus—Hamah (250 km)	2,312.376
Jaffa—Jerusalem (87 km)	763.169
Mersina—Adona (67 km)	471.881
Mudania—Tharsus—Brussa (41 km)	280.813

Amerika. (Eine Neuerung im Eisenbahn-Signalwesen.) Eine Neuerung im Eisenbahn-Signalwesen, die zunächst — wie das „Dresd. Journ.“ mittheilt — auf einer kurzen Strecke der Chicago-Ost-Illinois-Eisenbahn versuchsweise eingeführt worden ist, wird vom „Elektrotechn. Anz.“ wie folgt beschrieben: Die Erfindung ist namentlich insofern bemerkenswerth, als sie von sämmtlichen bisher in Anwendung gekommenen Verfahren grundsätzlich verschieden ist. Wie bekannt, ist eine Eisenbahnlinie in eine Anzahl von Blockstrecken eingetheilt, die gegen einander durch Signale geschützt sind, damit die nothwendigste Forderung gewahrt bleibt, dass sich höchstens auf je einer Blockstrecke ein Zug befinden darf. Die Signale, die dem Führer des fahrenden Zuges die nöthigen Weisungen ertheilen und nach deren Stellung er erkennt, ob er weiterfahren darf oder halten muss, werden bisher bekanntlich auf besonderen Masten angebracht und theils durch die Stellung eines Hebels oder durch die Farbe von Lampen gegeben. Bei dem neuen System, das vom Ingenieur Miller herrührt, werden dagegen die Zeichen von Lampen abgelesen, die sich auf der Locomotive selbst befinden. Der Locomotivführer hat auf seinem Stand zwei Glühlampen vor sich, eine weisse und eine rothe, von denen immer nur eine brennen kann. So lange die weisse Lampe brennt, weiss er, dass das Geleise wenigstens zwei Blockstrecken vor seinem Zuge frei ist. Leuchtet die rothe Lampe auf, während die weisse erlischt, so erfährt er dadurch, dass sich in der zweiten Blockstrecke vor ihm ein Zug befindet. Bleiben beide (die weisse und rothe) Lampen dunkel, so ist das ebenfalls als ein Zeichen der Gefahr aufzufassen. Der Betrieb dieses Systems kann begreiflicherweise nur dadurch erreicht werden, dass die Locomotive in eine elektrische Verbindung mit der Blockstation gesetzt wird, was durch Schienenleitung leicht erzielt werden kann. Das eine Leitungsende wird mit den Rädern der Locomotive verbunden, das andere mit einem der Tenderräder, das gegen den übrigen Zug isolirt wird. Das Erglühen der einen oder der anderen Lampe beim Passieren einer Station dauert fort, bis die nächste Station erreicht wird, so dass z. B. das rothe Licht auf der Locomotive so lange in Thätigkeit bleibt, bis der Zug an der nächsten Station angelangt ist, wo dann entweder die Fortdauer der Gefahr angezeigt oder durch Aufglühen der weissen Lampe das Signal „Freie Fahrt“ gegeben wird. Ausser der Batterie auf der Blockstation wird zur Sicherheit auch noch der Maschine selbst eine solche mitgegeben. Jeder in einem gewissen Block befindliche Eisenbahnzug schaltet nicht nur die Batterie der zunächst hinter ihm liegenden Blockstation um, sondern auch noch diejenige der dahinterliegenden zweiten. Dies hat den grossen Vortheil, dass der Führer eines Zuges stets eine ganze Blockstrecke vor sich hat, um den Zug zum Stehen zu bringen, nachdem er das Warnungssignal durch die rothe Lampe erhalten hat. Das Hineinfahren in die gefährdete Strecke ist dadurch bedeutend erschwert worden.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Verkehr im Oderhafen Kosel 1902.) Im Jahre 1902 wurden — wie die Zeitschrift „Das Schiff" mittheilt — im Oderhafen zu Kosel umgeschlagen: vom Schiff zur Eisenbahn 1,237.900 Ctr. verschiedene Güter; darunter allein über 500.000 Ctr. Erze, welche von Stettin und Hamburg nach Kosel gebracht wurden. Von der Eisenbahn zu Schiff wurden verladen insgesammt 25,512 250 Ctr.; darunter 22,930.000 Ctr. Kohlen und 2,582.250 Ctr. andere Güter. Der Gesammtumschlag zur Eisenbahn und zu Schiff hat zusammen 26,750 150 Ctr. betragen; es ist dies die grösste Güterbewegung seit dem Bestehen des Kosler Hafens. Die Zahl der im Berichtsjahre in den Hafen angekommenen Schiffe betrug 6500.

Dortmund-Ems-Canal. (Schiffahrts-Güterverkehr 1902.) Im Jahre 1902 konnte der Schiffahrtsverkehr auf dem Dortmund-Ems-Canal fast durch elf Monate betrieben werden. Mit einer kurzen Unterbrechung im Monate Februar wurde der Verkehr vom Jänner bis 20. November aufrecht erhalten. Vom 20. November bis 28. December musste der Betrieb wegen Eisganges gesperrt werden. Während des ganzen Jahres war der Wasserstand normal, so dass die Laderäume bei zwei Meter Tiefgang stets voll ausgenutzt werden konnten.

Wie der „Weser Zeitung" entnommen wird, betrug der Gesammtgüterumschlag auf dem Wasserwege im Dortmunder Hafen 241.600 t (1901: 157 700 t); die Zunahme beträgt demnach 83.900 t (52 pCt.). Von diesem Umschlag entfallen auf die Einfuhr 199.600 t und auf die Ausfuhr 42.000 t. Die Einfuhr ist im Jahre 1902 gegen das Vorjahr um circa 88.000 t (circa 80 pCt.) gestiegen; die Ausfuhr hat dagegen unter dem schlechten Geschäftsgange der Kohlen- und Eisenindustrie zu leiden gehabt. Die Ausfuhr ging von 46.300 t im Jahre 1901 auf 42.000 t im Jahre 1902 zurück; die Ausfuhrsabnahme beläuft sich daher auf 4300 t oder 9 pCt. Die Einfuhr war im Jahre 1902 um 157.600 t (375 pCt.) grösser als die Ausfuhr.

Bei Zusammenstellung der Ein- und Ausfuhr nach den drei Tarifclassen der Regierung ergibt sich in den letzten drei Jahren folgender Umschlag:

Einfuhr.

Güterclasse I	1902	1901	1900
(Getreide, Colonialwaaren, Oel, Holz, Petroleum etc.) . .	34.600 t	33.900 t	23.200 t
Güterclasse II (Heringe, Maschinenöl) . . .	1.500 t	3.000 t	3.800 t
Güterclasse III (Eisenerz, Torfstreu, Sand etc.)	163.500 t	74.500 t	47.300 t
Summe . . .	199.600 t	111.400 t	74.300 t

Ausfuhr.

Güterclasse I	1902	1901	1900
(Müblenfabrikate, Getreide) .	3.000 t	3.100 t	3.300 t
Güterclasse II (Producte der Eisenindustrie)	9.500 t	13.100 t	8.800 t
Güterclasse III (Kohlen, Wegebaumaterial, Ziegelsteine, Thomasmehl) . . .	29.500 t	30.100 t	24.800 t
Summe . . .	42.000 t	46.300 t	36.900 t

Die Einfuhr an Eisenerzen ist von Jahr zu Jahr bedeutend gestiegen; sie betrug 1902: 136.400 t (1901: 61.400 t; 1900: 42.200 t; 1899: 27.400 t). Die Kohlenausfuhr ist pro 1902 nicht in die Höhe gegangen, sie belief sich im Jahre 1902 auf 14.600 t.

Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft zu Dresden. (Errichtung einer Zweigniederlassung in Hamburg.) Wie die „H. N." mittheilen, hat die genannte Gesellschaft am 2. Jänner in Hamburg eine Zweigniederlassung errichtet.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707
Schlacken-Cement
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

K. k. Staatsbahn-Direction Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction beabsichtigt nachstehend angeführte, im Materialmagazine in Stanislau lagernde Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Offert-Concurrenz zu verkaufen, u. zw.:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech, auch Blechabfälle, bis 5 mm Stärke	10.000
2	Altes Plattenblech, auch Kesselbleche, über 4 mm Stärke	1.224
3	Alter Eisendraht und Drahtgewebe	800
4	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	10.000
5	Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken, 1 Dampfcylinder, 1 Herzstück, 3 Wasserleitungsröhren, 3 Weichenständer	1.991
6	Altes Gusseisen (alte Bremsklötze)	10.000
7	„ „ verbrannt	10.000
8	Pauscheisen, unverbrannt	40.000
9	Pauscheisen, verbrannt	5.000
10	Zerreneisen	5.000
11	Alte Stahlradreifen mit Nuth, Tiegelflussstahl	10.241
12	„ „ ohne „ Martinstahl	2.762
13	„ „ mit „ „	2.304
14	Alte Radsterne mit gusseiserner Nabe	1.678
15	Schmiedeisen und Stahldrehspäne	30.000
16	Alter Stahl in grösseren Stücken (Flussstahl), 12 Herzstücke	5.490
17	Alter Blattfederstahl	4.000
18	Alter Volutfederstahl	2.000
19	Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	140
20	Gewöhnliches Bruchmessing	400
21	Bruchmetall (Rothguss ohne Einguss)	1.000
22	Altes Packfong	40
23	Metallspäne von Rothguss	250

Die diesbezüglichen Angebote sind unter Benützung des vorgeschriebenen Offertformulares mit einer Kronen-Stempelmarke versehen, unter Anschluss eines unterschriftlich anerkannten, ebenfalls gestempelten Exemplares der Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen, mit einer das Offert als solches kennzeichnenden Ueberschrift versehen, versiegelt und frankirt bis zum **30. Jänner 1903, 12 Uhr Mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen.

Um 10 Uhr Vormittags erfolgt am nächsten Tage die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Offerenten zugegen sein können.

Vor Ueberreichung des Offertes ist bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Directionscassa ein Vadium von 10 pCt. der Kaufsumme in Baarem oder in Werthpapieren zu erlegen.

In dem Offerte ist die Nummer des Erlagscheines anzugeben.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder nur auf einen beliebigen Theil desselben erstrecken und sind die Preise per je 100 kg loco Waage ab Materialmagazin Stanislau zu erstellen.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Offerte, welche auf dem vorgeschriebenen Formulare nicht verfasst werden oder den obangeführten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Menge oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen oder auch gänzlich abzulehnen.

Stanislau, im Jänner 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Kuchelbad für den beschränkten Eilgutverkehr.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Kuchelbad der Linie Smichow—Pilsen wird am 1. Februar 1903 für den Verkehr von Eilgütern bis zum Höchstgewichte von 50 kg per Collo eröffnet.

Die kilometrischen Entfernungen für Kuchelbad ergeben sich durch Anstoss von 5 km an die Kilometer für Smichow oder Radotin.

Prag, im Jänner 1903. [74]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Ausdehnung der Reexpeditionsbegünstigung in den Siebenbürgischen Lagerhäusern in Kolozsvár.

Die im Nachtrage I zum Tarife, Theil II, Heft 2, auf Seite 20, sub Post-Nr. 11 für das Waarenlagerhaus der Kolozsvárer Sparcassa und Creditbank in Kolozsvár vorgesehene Reexpeditionsbegünstigung, welche bezüglich der Siebenbürgischen Lagerhäuser bisher nur für Holz, Borke und Lohe gewährt war, wird nunmehr in vollem Umfange auf letztere Lagerhäuser ausgedehnt.

Demzufolge sind die bezüglich der Siebenbürgischen Lagerhäuser sub Post-Nr. 11 enthaltenen Bestimmungen zu streichen und in der 2. Colonne nach den Worten: „Waarenlagerhaus der Kolozsvárer Sparcassa und Creditbank“ die Worte: „sowie Siebenbürgische Lagerhäuser“ einzuschalten.

Wien, am 19. Jänner 1903. [75]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung einiger Frachtsätze.

Mit 10. März 1903 werden die nachstehenden Frachtsätze aufgehoben, und zwar:

a) die auf Seite 18, 25, 32, 39 und 46 des Tarifes, Theil III, Heft 1, des österreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Rakonitz k.k.St B. andererseits;

b) die auf Seite 41 des Nachtrages VI zum Tarife, Theil II, Heft 3, des österreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Eger k.k.St.B. einerseits und Iglau Oe.N.W.B. andererseits.

Wien, am 20. Jänner 1903. [76]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den Französischen Ostbahnen über Elsass-Lothringen und via Schweiz.

Einhaltung der erreichbar billigsten Frachten für Güter aller Art zwischen Wien I K.E.B. (Westbahnhof) und Wien-Hauptzollamt einerseits und Paris andererseits.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903 wird bei Zusammenladung von Mode-, Confections- und Tapisseriewaaren, ferner von Stoffen, Garnen Bändern, Teppichen, Geweben, Bekleidungsstücken u. s. w., welche Seide oder Wolle enthalten, mit solchen Frachtgütern, welche in Gemässheit des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. April 1902, Position 186 des Artikelverzeichnisses, der Gruppe 15 b zugewiesen sind, die nach den Bestimmungen auf Seite 11, Ziffer (5) des bezeichneten Tarifes auf Grund des höchsten, für einen Theil der Sendung giltigen Tarifsatzes zu berechnende Fracht im Rückvergütungswege auf jene Beträge zurückgeführt, welche sich zur Zeit der Aufgabe durch Umkartirung der Sendung in Buchs und Delle ergeben hätten.

Die Liquidirung der entfallenden Differenzen erfolgt gegen auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente spätestens zwei Monate nach Ablauf dieses Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 13. Jänner 1903. [77]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.
(Tarif, Theil II, Heft 1 und Heft 2.)

Einführung einer Dienstanweisung Nr. 20.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1903 ist die Dienstanweisung Nr. 20 in Kraft getreten.

Dieselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Verbandstarifes, sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. 11, für Schweinefett in Sendungen von 5000 und 10.000 kg an Stelle der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 I.

Soweit der neue Ausnahmetarif Nr. 11 von einzelnen rumänischen Stationen keine Frachtsätze mehr vorsieht, oder soweit in einzelnen Stationsverbindungen die neuen Frachtsätze für 5000 kg Sendungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 10 I Erhöhungen aufweisen, bleiben die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 I für Schweinefett etc. noch bis zum 28. Februar 1903 bestehen.

Exemplare dieser Dienstanweisung können bei den Verwaltungen der Endbahnen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 19. Jänner 1903. [78]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Tarif-Theil I, Abtheilung B, vom 1. Februar 1902.

Berichtigung des Nachtrages I vom 1. December 1902.

Mit Giltigkeit vom 20. Jänner 1903 erhält die Anmerkung auf Seite 23 des obbezeichneten Nachtrages folgenden Wortlaut:

„*) Wenn es sich nicht blos um einzelne oder zusammengesetzte Röhren, sondern um fertige, wenn auch zerlegte Anlagen handelt, also wenn z. B. den Brennstoffsparern (Economisers) Ventile oder Russschabevorrichtungen beigegeben sind, ist der Ausnahmetarif 2 anzuwenden."

Wien, am 19. Jänner 1903. [79]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Der am 27. December 1902 auch in der Strecke Kołomea—Stefanówka eingestellt gewesene Gesammtverkehr wurde am 1. Jänner 1903 mit dem Zuge Nr. 3952/3953 wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

14. Jänner. Wegen anhaltenden Frostwetters wurde die Aufnahme von Exportgütern nach Schönpriesen-Umschlagplatz bis auf Weiteres eingestellt. Für Lagerhäuser in Schönpriesen-Umschlagplatz bestimmte Güter werden übernommen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

14. Jänner. Wegen Eisganges wurde der Güterverkehr mit Aussig-Landungsplatz bis auf Weiteres eingestellt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

20. Jänner. Der Trajectverkehr zwischen Gombos und Erdöd wurde bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Directionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr. (Einbeziehung der Ladestelle Kranichbruch.) Vom 1. Jänner 1903 ab wurde die an der Strecke Osterode—Insterburg gelegene Ladestelle Kranichbruch des Directionsbezirkes Königsberg i. Pr. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Transportreglement der Schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen vom 1. Jänner 1894. (Ergänzung der Anlage V vom 1. Juni 1899.) In Ziffer XXXV c der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement werden mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1903 an folgende Ergänzungen vorgenommen:

1. Vor „Bautzener Sicherheitspulver" wird eingeschaltet: „Ammon-Carbonit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Mehl und höchstens 4 pCt. Collodiumwolle und Nitroglycerin)".
2. Nach „Dahmenit B" wird eingeschaltet: „Donarit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Mehl, Trinitrotoluol und höchstens 4 pCt. Collodiumwolle und Nitroglycerin)".

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien gelangt die Lieferung und Montirung des eisernen Tragwerkes für eine neue zweigeleisige Eisenbahnbrücke über die Donau nächst Tulln im Zuge der Linie Wien—Eger als Ersatz der bestehenden Bahnbrücke zur Vergebung.

Die gesammte Lieferung beträgt rund 4000 Tonnen und ist in fünf annähernd gleiche Abtheilungen (Baulose) getheilt.

Als Vollendungstermin für die gesammte Brückenconstruction ist der 30. September 1904 festgesetzt.

Der Termin für die Einbringung der Angebote läuft mit **2. März 1903, 12 Uhr Mittags**, ab. Das Vergebungsoperat für diese Lieferung liegt in der Abtheilung für Bahnerhaltung und Bau zur Einsichtnahme auf und sind daselbst auch die vorgeschriebenen Offertformulare, sowie die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte zu beheben.

Wien, am 10. Jänner 1903.

K. k. Staatsbahn-Direction Wien.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Triest.

Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Das in den Materialmagazinen Podgorje (Istrien) und Spalato (Dalmatien) erliegende Altmateriale wird im Offertwege abgegeben.

Die näheren Angaben über die Materialgattungen und Mengen, sowie über die Verkaufsbedingungen sind aus den bei der k. k. Staatsbahn-Direction Triest erhältlichen Offertformularien und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Die vorschriftsmässig adjustirten Offerte sind bis längstens **30. Jänner 1903, 12 Uhr Mittags**, unter Couvert mit der Unterschrift **„Offert für Altmaterial-Verkauf"** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Triest einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 31. Jänner, 10 Uhr Vormittags, stattfindenden commissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Triest, 15. Jänner 1903.

K. k. Staatsbahn-Direction Triest.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

TELEPHON № 13517. ÖSTERR. SCHUTZ-MARKE A. A. Ö. ASPHALT-ACT.-GES. WIEN.
TELEGR.ADR. ASPHALTON WIEN. BUREAU: EBENDORFERSTR.
AUSFUEHRUNGEN: COMPRIMÉ u. COULÉ in NATURASPHALT.
HERSTELLUNG v. FAHRSTRASSEN, PERRONS, TROTTOIRS, HÖFEN, GÄNGEN, TERASSEN, BEDACHUNGEN etc.
SÄUREFESTER ASPHALTBELAG in ACCUMULATORENRÄUMEN.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau beabsichtigt, nachstehend specificirte, im Materialmagazine zu Neu-Sandec angesammelte **Altmaterialien** im Wege einer öffentlichen Concurrenz zu verkaufen, und zwar:

Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
Altes Eisenblech bis 5 mm stark	15.000
„ „ über 5 mm stark	5.781
Alter Eisendraht und Drahtgeflechte	—
Altes Gusseisen, unverbrannt (Lagertheile)	10.000
„ „ „ in grossen Stücken (Herzstücke)	5.485
„ „ Bremsklötze	20.000
„ „ verbrannt	—
„ „ in grösseren Stücken	9.180
Pauscheisen, unverbrannt	30.000
„ „ in grossen Stücken	3.927
„ verbrannt	1.000
Feuerrohre, Eisen	10.000
Zerreneisen	5.000
Alte Stahlradreifen mit Nuthen (Martinstahl)	11.325
„ „ ohne „	1.721
Alte Radsterne mit Nabe aus Schmiedeeisen	2 032
„ „ „ „ „ Gusseisen	4.976
Schmiedeiserne und Stahl-Drehspäne	30.000
Alter Stahl in grösseren Stücken (Herzstücke)	6.554
„ Blattfederstahl	5.000
Alte Stahlachsen	—
Alter Volutfederstahl	4.000
Gewöhnliches Bruchkupfer	1.174
„ Platten-Feuerbox	3.058
„ Bruchmessing	238
Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	58
Bruchmetall-Rothguss	217
Altes Packfong	—
Kupferspäne, rein	887
„	—
Metallspäne von Rothguss, reine	807
„ „ „ verunreinigt	—
Altes Bruchzink, Zinkblech und Zinkblechabfälle	400
Schläuche, imprägnirt	—
„ aus Hanf	—
Jutewaarenabfälle, Stücke und Schnüre	—
Hanfwaarenabfälle, diverse Schläuche mit Kautschukeinlage	—
Kautschukwaarenabfälle mit Einlage	709
„ ohne „	—
Lederwaarenabfälle, gewöhnliche, in kleineren Stücken	—
Leinenwaarenabfälle, verunreinigte	—
Plachenabfälle, getheert und ungetheert	—
Schafwollwaarenabfälle, Vorhänge	—
„ Loden und Kotzen	—
Bruchglas	—
Maculaturpapier	8.000
Linoleumabfälle	—
Theerfässer	—
Packfässer . . . . . Stück	—
Petroleumfässer . . . . . „	—
Alte Dienstkleider	—
Wagenlaternen, theils mit, theils ohne Lampeneinsätze . . . . . Stück	98

Die diesbezüglichen auf dem hiezu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind gesiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Ankauf von Altmaterialien“ versehen, bis zum **30. Jänner 1903, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction einzureichen. Um 10 Uhr Früh am 31. Jänner 1903 erfolgt die commissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind die Bedingnisse B.H., Formular Nr. 109, gestempelt und gefertigt, und ein Vadium, jedoch gesondert in der Höhe von 10 Percent der ganzen Kaufsumme, bei der Cassa der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau, und zwar in Baarem oder in Wertheffecten, letztere 10 Percent unter dem Tagescourse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Theilquantitäten derselben lauten und sind die Preise loco Waage Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen.

Die erstandenen Materialien müssen von dem Ersteher binnen längstens 8 Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme eines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Cassa baar bezahlt werden und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere, wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachte Reclamationen nicht berücksichtigt werden.

Die bezüglichen Offertformularien, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerirten Mengen oder nur auf Theilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen. Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formulares wortlaut nicht enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 7. Jänner 1903.

K. k. Staatsbahn-Direction Krakau.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

Billets

aller Systeme, bedruckt in allen Sprachen der Welt, exacte . . . . . Numerirung; Wiegebillets, Formulare aller Art, Fahrkartenschränke, Controlzangen, ... Datumpressen offerirt billigst und steht mit Kostenanschlägen jederzeit gern gratis zu Diensten . . . . . die . . . . . .

Specialdruckerei der
Papierfabrik Ullmann & Comp.,
Altcarbe a. Ostbahn 709
Lieferantin hoher Staatsbehörden des In- und Auslandes.

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH

WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
541	k. k. österr. Staatsbahnen	Ostgalizischen Localbahnen	Frachtgüter aller Art	Borszczow Iwanie puste Skała und vice versa	Czortków	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen		Localtarif	Verschieden	48 69 48	Verschieden	Im Kartirungswege		
		Ostgalizischen Localbahnen und Neuen Bukowinaer Localbahnen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterclassification	Borszczow Iwanie puste Jezierzany-Piłatkowce Skała Teresin und vice versa	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903		a) b) 151 118 174 136 — 108 157 123 — 114	a) b) 146 106 146 106 — 106 146 106 — 106	a) b) 5 12 28 30 — 2 11 17 — 8			
				Germakówka Iwanie puste und vice versa	Tarnopol				125 96 131 101	122 90 122 90	3 6 9 11			
			Holz der Pos. H—18 der Güterclassification	Brodina Falkeu Karlsberg Ober-Wików Putna Radautz Straża Unter-Wików Wiżnitz Zaleszczyki	Borszczów	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			178 175 164 160 169 144 171 158 135 62	156 153 142 138 147 126 149 136 109 52	22 22 22 22 22 18 22 22 26 10			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
									Heller	Heller	Heller			
542	k. k. österr. Staatsbahnen	Ostgalizischen und der Neuen Bukowinaer Localbahnen	Holz der Pos. H—18 der Güterclassification	Brodina	Iwanie puste	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	193	165	28	Im Kartirungswege		
				Falkeu					190	162	28			
				Karlsberg					179	151	28			
				Ober-Wików					175	147	28			
				Putna					184	156	28			
				Radautz					159	135	24			
				Straża					186	158	28			
				Unter-Wików					173	145	28			
				Wiżnitz					150	118	32			
				Zaleszczyki					77	61	16			
				Brodina	Skała				183	159	24			
				Falken					180	156	24			
				Karlsberg					169	145	24			
				Ober-Wików					165	141	24			
				Putna					174	150	24			
				Radautz					149	129	20			
				Straża					176	152	24			
				Unter-Wików					163	139	24			
				Wiżnitz					140	112	28			
				Zaleszczyki					67	55	12			
543	k. k. österr. Staatsbahnen	Ostgalizischen und der Neuen Bukowinaer Localbahnen	Brennholz aus der Pos. H—19 der Güterclassification	Brodina	Borszczów	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Für weiches Brennholz wird in jenen Fällen, in welchen das Ladegewicht des Wagens nicht zu erreichen ist, unter der Voraussetzung einer rationellen Verladung und vollständigen Ausnützung des Wagenraumes, über welch letzteren Umstand die Partei die bahnseitige Bestätigung auf dem Frachtbriefe einzuholen hat, die Frachtberechnung nach dem Effectivgewichte, mindestens aber für 80 Percent des Ladegewichtes des verwendeten Wagens vorgenommen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	102	85	17	Im Kartirungswege		
				Falkeu					101	83	18			
				Karlsberg					94	79	15			
				Ober-Wików					92	77	15			
				Putna					97	81	16			
				Straża					98	82	16			
				Wiżnitz					76	63	13			
				Zaleszczyki					33	31	2			
				Brodina	Iwanie puste				110	90	20			
				Falkeu					109	88	21			
				Karlsberg					102	84	18			
				Ober-Wików					100	82	18			
				Putna					105	86	19			
				Straża					106	87	19			
				Wiżnitz					84	68	16			
				Zaleszczyki					41	37	4			
				Brodina	Skała				104	85	19			
				Falkeu					103	83	20			
				Karlsberg					96	79	17			
				Ober-Wików					94	77	17			
				Putna					99	81	18			
				Straża					100	82	18			
				Wiżnitz					78	63	15			
				Zaleszczyki					35	33	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
544	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Strakonitz-Březnitz-Kožmitztal und Blatna-Nepomuk	Ziegel des Ausnahmetarifes II der k. k. österr. Staatsbahnen	Pisek-Stadt	Blatna	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Laderewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 3	31 Heller	28 Heller	3 Heller	Im Kartirungswege		
545	k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Siehe nachstehende Tabelle			Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Tarif, Theil II, Heft 2, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen anderseits, giltig vom 1. December 1901		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von Kosten nach	Eilgüter				Frachtgüter						
					Classe						Specialtarif
					I			II			3
					bei Aufgabe von						
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	Sperrige Güter	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg	
					per Frachtbrief und Wagen			per Frachtbrief und Wagen			
	Frachtsätze für 100 kg in Hellern										
Tetschen (B.N.B.) . . . . oder umgekehrt	179	73	71	97	71	63	60	56	54	52	31

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
546	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	Steine, u. zw.: a) der Classe B b) der Classe C	Teltsch	Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Localtarif	a) 180 Heller b) 116 „	a) 129 Heller b) 85 „	a) 51 Heller b) 31 „	Im Kartirungswege		
547	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Brüx (St.B.) und Brüx (A.T.E.)	Traun	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	1088 Heller per Tonne		Im Kartirungswege		
548	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Artikel der in nachfolgender Tabelle angeführten Ausnahmetarife	Reichenberg S.N.D.V.B. oder vice versa	Wichstadtl-Lichtenau	Aufrechthaltung der in dem nebenbezeichneten Tarife hiefür bestehenden Bestimmungen	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Oesterreichischer Grenzverkehr, Tarif, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1903	wie nachstehend angeführt			Im Kartirungswege		

Ausnahmetarif																		
2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	13	14	16	17	18	20	21	22	24
à 5000 kg					à 10.000 kg													
Frachtsätze für 100 kg in Markpfennigen																		
135	133	99	98	110	75	125	60	124	122	110	75	99	98	75	76	68	68	66

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
549	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	a) Holzgeist (Methyl-Alkohol), b) Holzkalk (unreiner holzessigsaurer Kalk)	Uj-Gradiska	Zbirow (Haltestelle)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	ad a) 456 Heller ad b) 404 Heller		Im Kartirungswege		
550	Südbahn-Gesellschaft		Zinn der Pos. Z—4 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Triest	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Mürzzuschlag (excl.), incl. Laxenburg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1	Verschieden	247 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
551	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Manthausen-Grein	Bruchsteine und Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Schwertberg	Manthausen transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	Heller 11	9	2	Im Kartirungswege		
			Ziegel ans gewöhnlichem Ziegelmateriale		Dornach				24	20	4			
					Grein				28	24	4			
552	k. k. österr. Staatsbahnen		Ziegel des Ausnahmetarifes II der k. k. österr. Staatsbahnen	Ober-Laa	Gersthof	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens; das Auf-, bezw. Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	Heller 11	9	2	Im Kartirungswege		
					Hernals				10	9	1			
					Michelbenern				12	9	3			
					Ottakring				10	9	1			
					Penzing				9	7	2			
					Wien-Donau-quaibahnhof				9	8	1			
					Wien I (K.E.B.)				10	7	3			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
553	Oesterreichischen Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Schnittholz der Pos. H—14/4 a) und b) des Theiles I für die Elbe-Umschlagsverkehre		Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1903	Elbe-Umschlagstarif für Gallzien und die Bukowina vom 1. Februar 1902		Pfennige		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	
				Bednarów					231	172	59			
				Bogdanówka-Kamionka					240	180	60			
				Bolechów					221	165	56			
				Borki-wielkie					236	176	60			
				Borysław					215	165	50			
				Brody					226	167	59			
				Buczacz					247	184	63			
				Chodorów					221	165	56			
				Czernowitz					254	184	70			
				Czortków					254	184	70			
				Dolina					224	165	59			
				Drohobycz					213	165	48			
				Hadikfalva					263	184	79			
				Hatna					267	184	83			
				Hliboka					260	184	76			
				Itzkany					267	194	73			
				Kałusz					229	169	60			
				Kolomea					242	183	59			
				Komancza					203	165	38			
				Kopyczynce					258	184	74			
				Krasne					220	165	55			
				Krechowice					226	167	59			
				Kroscienko					203	165	38			
				Lawoczne					229	169	60			
				Lemberg					211	165	46			
				Lemberg-Podzamcze					211	165	46			
				Lisko-Lukawica					198	165	33			
				Lubience					220	165	55			
				Lupków					205	165	40			
				Maxymówka					239	179	60			
				Mikuliczyn					245	184	61			
				Morszyn					220	165	55			
				Nadwórna					240	180 *)	60			
				Nepołokoutz					250	184	66			
				Neu-Lupkow					205	165	40			
				Ottynia					237	178	59			
				Ozydów					221	165	56			
				Podwołoczyska					242	182	60			
				Posada-Chyrówska					200	165	35			
				Przemyśl					195	165	30			
				Rawa ruska					203	165	38			
				Sambor					207	165	42			
				Skole					223	165	58			
				Stanislau					234	174	60			
				Starzawa					202	165	37			
				Stryj					218	165	53			
				Synowódzko-wyzne					221	165	56			
				Tarnopol					234	174	60			
				Tarnowica lesna					239	179	60			
				Tartarów					247	184	63			
				Tłumacz-Pałahicze					237	177	60			
				Ustrzyki					203	165	38			
				Volksgarten					255	184	71			
				Worochta					249	184	65			
				Woronienka					250	184	66			
				Wygoda					233	174	59			
				Zabłotce					224	165	59			
				Zadwórze					216	165	51			
				Zagórz					197	165	32			
				Zhorów					227	167	60			
				Złoczów					223	165	58			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennige für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.
Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die nebenstehenden Frachtsätze um 5 Pfennige für 100 kg. Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 Pfennige für 100 kg zu erhöhen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
554	**Localbahn Otrokowitz-Zlin Wisowitz**		M a l z	Z l i n	Otrokowitz	Auflieferung einer Mindestmenge von 250 Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis Ende December 1903	Localbahntarif, giltig vom Tage der Betriebseröffnung	18 Heller	15 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu erfolgen hat. Die genannten Frachtdocumente werden nicht mehr zurückgestellt	
555	**Oesterr. Nordwestbahn**	betheiligten Bahnen	**Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.** Der im Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 laut Ausnahmetarif Nr. 3 für Zucker aller Art für den Verkehr von Aussig, Nestomitz und Schönpriesen nach Laube enthaltene Frachtsatz von 11 Pfennig für 100 kg findet bei Aufgabe von 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen auch auf solche Rohzuckersendungen im Rückvergütungswege Anwendung, welche nach erfolgter Einlagerung in Tetschen oder Bodenbach von da nach einer Zuckerraffinerie in Aussig, Nestomitz oder Schönpriesen zurückbefördert werden. Dieses Zugeständniss gilt bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903. Die Liquidirung der Frachtdifferenz erfolgt gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate bis spätestens 30. April 1904.												

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 7 vom 15. Jänner 1903	495	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Schnittholz	Bednarów etc.	a) Söll-Leukenthal transit b) Völs transit c) Wilten transit	In der Rubrik 10 sind die Frachtsätze: Czernowitz—Söll-Leukenthal transit von 294 auf 294 Heller, Komancza—Söll-Leukenthal transit von 235 auf 235 Heller, Łupków—Völs transit von 251 auf 351 Heller richtig zu stellen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS EISENBAHN GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 11. **Wien, 24. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate November 1902. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate November 1902. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. Jänner 1903, Z. 2455, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Dänemark.

Mit Zuschrift vom 9. Jänner 1903 hat die General-Direction der dänischen Staatseisenbahnen in Kopenhagen dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnstrecke Soró—Vedde dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Die Länge dieser Strecke beträgt 16 km.

Der zulässige Achsdruck ist für gemischte und Güterzüge 9000 kg.

Das genannte Centralamt hat hievon gemäss Art. 57 (1) des Internationalen Uebereinkommens den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 14. Jänner 1903 Kenntniss gegeben.

Infolge dieser Mittheilung wird die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, bei

Dänemark.

A. Von dänischen Verwaltungen betriebene Strecken

unter Ziffer 2 „Folgende unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnstrecken“ durch Beifügung der Bahnstrecke

c) Soró — Vedde

ergänzt.

Die Angabe, betreffend den auf der neuen Eisenbahnstrecke zulässigen Achsdruck, ist im ersten Nachtrag zum Verzeichniss der Gegenstände, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr keine Anwendung findet, vom Jänner 1903 berücksichtigt.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Umfang der Haftpflicht der Eisenbahnen bei Körperverletzungen: Anspruch der verletzten Ehefrau auf eine Rente für ihre infolge der verminderten Arbeitsfähigkeit nothwendig gewordene Stellvertretung in der Hauswirthschaft; Begriff und Zweck des Schmerzensgeldes.

(Entscheidung vom 4. Juni 1902, Z. 4925.)

Die Bergarbeitersgattin A. erlitt als Fahrgast im Betriebe der beklagten Eisenbahn — durch eine Entgleisung — einen Unfall, durch welchen sich, als Folge des ausgestandenen Schreckens, Neurose einstellte. Sie begehrt nun 1. den Ersatz der aus diesem Anlasse bestrittenen Auslagen für ärztliche Behandlung, Medicamente, Bedienung und Kostaufbesserung per K 493·30, 2. den Ersatz für die Verminderung ihrer Arbeitsfähigkeit mit dem Betrage von jährlich K 500, 3. die Zahlung eines Schmerzensgeldes von K 25.000 und endlich 4. Feststellung, dass ihr Anspruch für ärztliche Behandlung und Apotheke, sowie die nach ärztlichem Gutachten

etwa nothwendig werdenden Auslagen für den Aufenthalt in einem Sanatorium oder Curplatze vom Monate August 1901 angefangen, der Beklagten gegenüber dem Grunde nach zu Recht bestehe, und zwar insoweit diese Auslagen mit der durch den Unfall enstandenen Krankheit verbunden sein werden.

Der erste Richter gab dem Feststellungsbegehren statt, sprach der Klägerin den angesprochenen Betrag von K 493·30, sowie ein Schmerzensgeld in der Höhe von K 3000 zu, wies die Klägerin dagegen mit ihrem Begehren auf Ersatz für die Verminderung ihrer Arbeitsfähigkeit ab.

Das Berufungsgericht sprach der Klägerin die für Heilungskosten und Bedienung begehrten K 493·30, ein Schmerzensgeld von K 10.000, ferner an Verdienstentgang K 500 jährlich, vom August 1901 angefangen bis zur vollständigen Herstellung ihrer Gesundheit, zu, wies dagegen das Feststellungsbegehren der Klägerin ab.

Entscheidungsgründe:

Die Berufung der Klägerin ist begründet; denn der erste Richter hat in so ausführlicher Weise den Umstand, dass die Krankheit der Klägerin nur auf den Unfall vom 4. April 1901 zurückzuführen ist, dargethan und ihn auf eine Reihe von zuverlässigen Gutachten gestützt, dass das Berufungsgericht diesen Umstand nach § 498 C.-P.-O. seiner Judicatur zur Grundlage nehmen konnte, weshalb der Antrag der Beklagten, ein neues klinisches Gutachten einzuholen, vom ersten Richter mit Recht verworfen wurde.

Mit Rücksicht jedoch auf die erlittenen qualvollen Schmerzen, deren Ende derzeit nicht vorausgesehen werden kann, erscheint das zugemessene Schmerzensgeld per K 3000 viel zu niedrig bemessen und wurde auf K 10.000 erhöht, zumal erfahrungsgemäss Nervenschmerzen den seelischen Zustand bis zur Verzweiflung herabsetzen und den Vergleich mit physischen Schmerzen in der Regel gar nicht aushalten. Irrelevant für die Höhe des Schmerzensgeldes erscheint der Umstand, ob Klägerin vermöge ihres Gesundheitszustandes und als Bergarbeitersfrau diese Folgen etwa leichter ertragen konnte als eine dritte Person, weil dadurch und durch ihre sociale Stellung die seelischen und physischen Schmerzen, welche durch das Schmerzensgeld gesühnt werden sollen, nicht geringer geworden sind, und die allein entscheidende Ursache derselben eben nur der Unfall vom 4. April 1901 war. Ebenso erscheint das Begehren auf Zahlung einer Rente von K 500 jährlich bis zur vollständigen Herstellung der Gesundheit der Klägerin begründet, und zwar auf Grund nachstehender Erwägungen: Der § 1325 b. G.-B. spricht allerdings von dem künftig entgehenden Verdienste bei einem Beschädigten, der zum Erwerbe unfähig wurde. Nun ist es sichergestellt, dass Klägerin ihre Pflichten nach § 92 b. G.-B. infolge dieses Unfalles nicht zu erfüllen vermag. Den Ersatz hat der erste Richter der Klägerin unter dem Titel „für Bedienung" ohnehin bis zum Monate Juli inclusive zugesprochen und das mit Recht, weil nach § 1323 b. G.-B. der Ersatz eines verursachten Schadens in der Zurückversetzung der beschädigten Person in den Stand vor der Beschädigung, resp. in der Leistung des Schätzungswerthes besteht. Diese restitutio kann daher, soweit sie die verminderte Pflichterfüllung der Klägerin nach § 92 b. G.-B. betrifft, in der Weise erfolgen, dass bis zur Herstellung ihrer Gesundheit ein Ersatz für die Klägerin in der Haushaltung geschaffen, und als solcher eine Rente ausgemessen wird, welche mit Rücksicht auf die Kosten der als Stellvertreterin im Hauswesen aufgenommenen Quote, mit K 500 per Jahr nicht zu hoch bemessen erscheint, wenn berücksichtigt wird, dass sich hiebei die monatlichen Auslagen für die stellvertretende Haushälterin nur auf K 41—42 für Unterkunft, Kost und Monatslohn stellen.

Die Ausmessung der Rente kann aber auch mit dem im gegebenen Falle nach § 7 b. G.-B. analog anzuwendenden § 1325 b. G.-B. gerechtfertigt werden; denn, da die Ehegattin in der Mehrzahl der Fälle ihren Pflichtenkreis lediglich in der Besorgung der Haushaltung suchen muss und dadurch den Erwerb ihres Ehemannes ermöglicht, resp. wesentlich fördert, zumal durch das Halten und Betreuen von Aftermiethern das Einkommen im Haushalte vermehrt wurde, so stellt sich der Verlust dieser Leistung der Ehegattin, welche als ihre specielle Erwerbsthätigkeit aufzufassen ist, wie ein Verdienstentgang einer zum Erwerbe theilweise unfähig gewordenen Person dar, welche sonach bis zur vollständigen Herstellung der Gesundheit nach § 1325 b. G.-B. schadlos zu halten ist. Abgesehen von der praktischen Erwägung, dass fortgesetzte Processe wegen Rückersatz der ausgelegten Kosten der Bedienung erspart werden, und absehend von der Analogie mit § 406 C.-P.-O. bei Alimenten, spricht für die Ausmessung einer Rente auch der Umstand, dass die Beschädigte nur auf diese Weise in den vorigen Stand versetzt, resp. nach § 1323 und 1325 b. G.-B. schadlos gehalten werden kann, während sie sonst mangels eines eigenen Vermögens nicht selten die Vorauslagen für die Bedienung gar nicht zu bestreiten vermöchte und factisch ohne Bedienung bleiben müsste, daher schlechter gestellt wäre, als sie nach dem Gesetze sein sollte. Ueberdies hat Beklagte die Resolutivbedingung zu beweisen (§ 35 und 36 E.-O.). Was nun den Feststellungsantrag bezüglich der vom August 1901 an laufenden Kosten des Arztes, der Apotheke und eines eventuellen Aufenthaltes in einem Curorte oder Sanatorium anbelangt, so gehören diese Kosten gewiss zu den Heilungskosten des § 1325 b. G.-B., für welche die Beklagte aufzukommen hat, wobei auch nicht geleugnet werden kann, dass die Kosten für den Aufenthalt in einem Sanatorium, eventuell in einem Curorte, sich mit Rücksicht auf den Charakter der Krankheit als zweckdienlich herausstellen können.

Ein Feststellungsantrag, resp. die so geartete Klage, hat jedoch gemäss § 228, 236 und 393 C.-P.-O. nur die Fixirung eines streitigen Rechtsverhältnisses, das ist den Klagsgrund, zum Zwecke, also im gegebenen Falle die Constatirung, dass Beklagte auf Grund des Haftpflichtgesetzes der Klägerin gegenüber für allen Schaden ersatzpflichtig ist, während die gegenwärtige Klage schon eine Leistungsklage auf Grund des Haftpflichtgesetzes für Eisenbahnen ist, indem die Heilungskosten pro praeterito, Schmerzensgeld und Verdienstentgang bereits zugesprochen wurden, und nur ein Theil der Heilungskosten, nämlich jene pro futuro, offenbar deshalb, weil er in dem bestimmten Betrage noch nicht begehrt werden kann, im Wege eines Feststellungsantrages fixirt werden soll, was gewiss mit der Fixirung eines Rechtsverhältnisses nicht identisch ist und gar nicht nöthig erscheint, da mit etwaigen künftigen Processen, betreffend die Zahlung dieser Kosten, nur über deren Zweckmässigkeit zu erkennen sein wird, da für die Ersatzpflicht der Beklagten das Urtheil in diesem Processe

präjudiciell wirkt und das Feststellungsbegehren auch gar nicht exequirbar ist. Wenn es auch der Klägerin freistand, bei der Streitverhandlung das Begehren auf Zahlung der bis zur Urtheilsschöpfung fällig gewesenen Heilungskosten nach Zulass der §§ 235 und 406 C.-P.-O. zu erweitern, was nicht geschah, so muss derzeit nach § 483 C.-P.-O. doch nur der Feststellungsantrag und das demselben stattgebende Erkenntniss der Beurtheilung des Berufungsgerichtes unterzogen und dieses Erkenntniss mangels eines nachgewiesenen Interesses an der alsbaldigen Feststellung und aus den bereits hervorgehobenen Gründen zurückgewiesen werden.

Der Oberste Gerichtshof setzte das Schmerzensgeld auf K 5000 und die Verdienstentgangsrente auf K 300 jährlich herab.

Entscheidungsgründe:

Der Revisionsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Sache wird einestheils hinsichtlich der Ausmessung des Schmerzensgeldes, anderentheils in Betreff der Klägerin in zweiter Instanz zugesprochenen Verdienstentgangsrente an sich, resp. in Betreff der Höhe derselben geltend gemacht. Die Revision ist theilweise begründet, insoweit die Höhe des Schmerzensgeldes und der Rente angefochten wird, unbegründet dagegen, insoweit sie gegen den Zuspruch der Rente an und für sich gerichtet ist. Das nach § 1325 b. G.-B. gebührende Schmerzensgeld soll nach der Absicht des Gesetzes eine billige Entschädigung für die anlässlich der Körperverletzung erlittenen Schmerzen, also für physische Schmerzen sein. Uncontrolirbare, jeglicher Feststellung sich völlig entziehende, lediglich auf die Angabe des Verletzten hin angenommene Seelenzustände können bei Bestimmung dieser Entschädigung nicht in Betracht kommen. Das Schmerzensgeld soll eine billige Entschädigung sein. Seine Bestimmung in einer Höhe, welche den Verletzten mit einem Schlage in eine wesentlich günstigere wirthschaftliche Lage versetzen würde, entspreche dem Grundsatze der Billigkeit gewiss nicht.

Beides hat das Berufungsgericht, indem es das Schmerzensgeld mit K 10.000 festsetzte, ausseracht gelassen. Dagegen war allerdings die lange Dauer des krankhaften Zustandes zu berücksichtigen. Das Recursgericht erachtet demnach, in dem Betrage von K 5000 die der Klägerin gesetzlich gebührende angemessene Entschädigung für die ihr aus dem Unfalle entstandenen körperlichen Schmerzen erblicken zu sollen. In Ansehung der der Klägerin mit Rücksicht auf ihre derzeitige Erwerbsunfähigkeit zuerkannten Rente ist der berufungsgerichtlichen Begründung des diesfälligen Urtheilsspruches grundsätzlich beizutreten. Es genügt, die Revisionswerberin auf diese Begründung zu verweisen. Dagegen ist die Höhe der Rente als übermässig zu bezeichnen, wenn einestheils die wirthschaftliche Lage der Klägerin, anderentheils aber auch in Betracht gezogen wird, dass die Aufnahme und Unterbringung einer Dienstperson die Klägerin keineswegs in die Nothwendigkeit versetzte, eine grössere Wohnung zu beziehen, dass ferner die Verpflegung einer solchen im Haushalte billiger zu bewerkstelligen ist, als wenn sich der Dienstbote ausser Hause selbst verpflegen müsste. Aus diesen Erwägungen wurde eine Rente von K 300 jährlich den obwaltenden Verhältnissen für angemessen erachtet.

[„Centralblatt für die Juristische Praxis, Nr. 10 ex 1902.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 190. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15., 16., 17. Jänner wurde seitens der Regierung die kaiserliche Verordnung vom 30. December 1902, R.-G.-Bl. Nr. 247, betreffend die Forterhebung der Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1903 vorgelegt (vide Nr. 2 vom Jahre 1903).

In derselben Sitzung stellten die Herren Abgeordneten Lindner und Genossen einen Antrag, betreffend den Bau des Donau-Odercanales.

Weiters wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Justizministeriums und den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens der Herren Abgeordneten Hueber und Genossen, betreffend das gerichtliche Schätzungsverfahren bezüglich der zu Zwecken der Bahnhofanlagen in Salzburg enteigneten Realitäten.

II. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Stein, Kliemann und Genossen, wegen der durch die Buschtěhrader Eisenbahn-Direction verfügten 25percentigen Erhöhung der Fahrpreise;

2. der Herren Abgeordneten Steiner und Genossen, betreffend die Behandlung der zum Milchtransporte bestimmten Kannen beim Ein- und Ausladen aus den Eisenbahnwaggons;

3. der Herren Abgeordneten Šusteršič, Pogačnig und Genossen, betreffend die Vergebung von Baumaterialien für die Wocheiner Bahn an bäuerliche Besitzer im Selzachthale;

4. der Herren Abgeordneten Primavesi und Genossen in einer Eisenbahntarifangelegenheit (Tarifirung von Zündwaaren);

5. der Herren Abgeordneten Kubik und Genossen wegen Erbauung einer Durchfahrtsbrücke der Nordbahn für die Gemeinde Brzeczinka in Galizien;

6. der Herren Abgeordneten Malik und Genossen, betreffend die Verstaatlichung oder Sequestrirung der Südbahn.

III. An den Herrn Handelsminister und den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens der Herren Abgeordneten Erb und Genossen, betreffend die Erhöhung der Frachtsätze für Eisenwaaren bei den Staatsbahnen.

IV. An den Herrn Handelsminister.

Seitens der Herren Abgeordneten Lindner und Genossen, betreffend Mittheilungen über den derzeitigen Stand des Wasserstrassenbaues und des Wasserstrassenbaufonds.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project für die Theilstrecke „von der Innstrasse durch die Dresdnerstrasse bis zur Stromstrasse" der unter Post Nr. 94 der Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, concessionirten städtischen Kleinbahnlinie „vom Nordwestbahnhofe durch die Nordwestbahnstrasse und Schwedengasse bis zur Jubiläumsbrücke, eventuell von der Taborstrasse durch die Dresdnerstrasse und Schwedengasse bis zur Jubiläumsbrücke": Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung; Ertheilung des Bauconsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 10. Jänner 1903, Z. 48.657 ex 1902, das von der k. k. Statthalterei in Wien mit dem Berichte vom 30. October 1902, Z. 106.932, mitgetheilte Ergebniss der am 9. October 1902 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung rücksichtlich des Projectes der Gemeinde Wien für die Theilstrecke „von der Innstrasse durch die Dresdnerstrasse bis zur Stromstrasse" der unter Post Nr. 94 der Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, concessionirten städtischen Kleinbahnlinie „vom Nordwestbahnhofe durch die Nordwestbahnstrasse und Schwedengasse bis zur Jubiläumsbrücke, eventuell von der Taborstrasse durch die Dresdnerstrasse und Schwedengasse bis zur Jubiläumsbrücke", sowie die erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die begangene Theilstrecke nach Massgabe der von der Commission getroffenen Bestimmungen, genehmigend zur Kenntniss genommen.

[E.-M.-Z. 48.657 ex 1902.

Localbahn Světla-Ledeč-Kácow. (Vorlage der Detailprojecte für die Eisenconstructionen der Brücken in km 3·6/7, 14·6/7, 15·2/3, 19·2/3, 23·2/3, 34·0/1, 34·1/2, 40·5/6 und 46·4/5.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 15. Jänner 1903, Z. 49.078 ex 1902, die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojecte für die Eisenconstruction der Brücken in km 3·6/7, 14·6/7, 15·2/3, 19·2/3, 23·2/3, 34·0/1, 34·1/2, 40·5/6 und 46·4/5 der in Bauausführung begriffenen Localbahn Světla-Ledeč-Kácow, unter Vorschreibung gewisser Aenderungen, beziehungsweise Ergänzungen, zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 49.078 ex 1902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Station Keblau für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.) Nachdem ein Verbindungsweg zu der an der Localbahn Wlaschim—Unter-Kralowitz gelegenen Station Keblau hergestellt ist, wird dieselbe, vom 25. Jänner 1903 angefangen, für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet werden. Die Eröffnung dieser Station für den Gesammtverkehr erfolgt erst nach Fertigstellung der Zufahrtsstrasse.

— (Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Personenhaltestelle Bruch.) Am 25. Jänner 1903 wird die zwischen den Stationen Wiesa-Oberleutensdorf und Ossegg-Riesenberg der Linie Prag — Moldau gelegene Haltestelle „Bruch" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Südbahn-Gesellschaft. (Localbahn Laibach-Oberlaibach: Auflassung der I. und Einführung der II. Wagenclasse bei den gemischten Zügen.) Seit 1. Jänner 1903 verkehren die gemischten Züge der Localbahn Laibach-Oberlaibach statt mit Wagen I. und III. Classe mit Wagen II. und III. Classe.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 24. December 1902, Z. 58.232, dem Grossgrundbesitzer Eduard Almásy, dem Badedirector von Tarcsa Dr. Aladár Rohrer und dem Civilingenieur Ludwig Fábián und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt für eine von der zukünftigen Endstation Felsölövö der projectirten Localeisenbahn Felsö-Eör—Tarcsa-füred (Badeort)—Felsölövö (Flügelbahn der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Szombathely [Steinamanger] — Felsö-Eör — Pinkafö [Pinkafeld]) (vgl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 74 ex 1900) ausgehende, im Bereiche des Comitates Vas:

a) entweder über Fcbérpatak und die Gemarkung der Gemeinde Hamvasd bis zur ungarisch-österreichischen (steiermärkischen) Grenze nächst Hochneukirchen;
b) oder über Máriafalva, Borostyánkö, Bánya, Gáborfalva, Alsö-Szinégetö, Hoszuszeg, Léka, Német-Szent Grót, Lantosfalva und die Gemarkung der Gemeinde Pergelén im Bereiche des Zöbernbachtbalzuges gleichfalls bis zur ungarisch-steiermärkischen Grenze nächst Kirchschlag führende normalspurige Localeisenbahn mit Dampfbetrieb.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate November 1902.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November 1902 folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. November die 18·650 km lange Reststrecke Zechlau—Neubraa der Nebenbahn Schlochau-Reinfeld im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig mit den Stationen Sampohl, Prechlau und Neuguth für den öffentlichen Verkehr; diese Stationen dienen dem Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehre; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die 17·6 km lange Theilstrecke Schlochau—Zechlau der Nebenbahn Schlochau-Reinfeld im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig mit den Haltestellen Woltersdorf (Westpr.), Pollnitz und Zechlau, welche am 1. September für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet wurde, für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Viehverkehr; die 18·842 km lange Theilstrecke Reinfeld—Neubraa der Nebenbahn Schlochau-Reinfeld im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig mit den Haltestellen Flötenstein, Bölzig und Neubraa, welche am 1. October für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet wurde, für den Personen-, Gepäcks, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Viehverkehr; die 43·37 km lange vollspurige Nebenbahn Neustadt a/D.—Herzberg i/Mark der Ruppiner Kreisbahn mit den Stationen Neustadt a/D., Barsikow, Metzelthin, Dessow, Emilienhof, Wildberg, Gottberg, Werder, Bechlin, Neuruppin K.W.E., Altruppin, Wulkow und Herzberg i/Mark für den Personen-, Güter- und Thierverkehr; Neustadt a/D. ist Gemeinschaftsbahnhof mit der brandenburgischen Städtebahn, Neuruppin K.W.E. ist Gemeinschaftsbahnhof mit der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn und Herzberg i/M. ist Gemeinschaftsbahnhof mit der Löwenberg-Lindower Kleinbahn; ferner die Kleinbahn Jauer-Maltsch mit den Stationen Jauer-Kleinbahnhof, Grögersdorf, Ober-Hertwigswaldau, Nieder-Hertwigswaldau, Mertschütz, Klein-Wandriss, Gross-Wandriss, Berndorf, Prinsnig, Gross-Tinz-Dürschwitz, Royn, Gross-Lässwitz und Maltsch-Kleinbahnhof für den Personen- und Güterverkehr;

am 9. November in Cassel die elektrische Bahn vom Staatsbahnhofe Wilhelmshöhe durch das Druselthal bis zum Herkules für den öffentlichen Verkehr; auf dieser Bahn findet mit besonderen Zügen auch Güter-, namentlich Kohlenbeförderung, statt;

am 15. November die 14·651 km lange Theilstrecke Skurz—Czerwinsk der normalspurigen Nebenbahn Pr. Stargard-Czerwinsk im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig mit den Stationen Altjahn, Mirotken und Skurz, welche am 1. October für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet wurde, für den Gesammtverkehr;

am 16. November die Kleinbahnstrecke Dargeröse—Zezenow in Verlängerung der Stolper Kreisbahn (Stolp-Dargeröse) mit den Stationen Wollin (Kreis Stolp) und Zezenow für den gesammten Personen-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr;

am 25. November die Nebenbahn Siegersdorf-Lorenzdorf im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche an die Strecke Liegnitz—Kohlfurt anschliesst, mit den Haltestellen Thommendorf, Prinzdorf und Lorenzdorf, sowie mit dem Bahnhofe III. Classe Webrau-Klitschdorf für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Eil- und Frachtstückgut-, dann Wagenladungsverkehr; Fahrzeuge und Vieh können nur in Wehrau-Klitschdorf und Lorenzdorf abgefertigt werden; die Abfertigung von Sprengstoffen ist auf allen Verkehrsstellen ausgeschlossen; ferner die 30·60 km lange, der Kleinbahn-Actiengesellschaft Neustadt-Prüssau gehörige Kleinbahn von Neustadt i. Westpr. nach Prüssau mit den Stationen Neustadt i. Westpr., Bohlschau, Gohra, Uiberbrück, Rieben, Schluschow, Hummu-Chinow, Lissow, Kolkau-Gnewin, Fredrichsrode, Bürgsdorf-Bychow und Prüssau für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr; die Beförderung von Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Station Bohlschau dient dem Güterverkehre nicht; die Stationen Gohra, Schluschow, Lissow und Fredrichsrode dienen nur dem Güterverkehre in Wagenladungen.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen während der Dauer des Sommerfahrplanes für 1902.) Nach der Nachweisung über die auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) während der Dauer des Sommerfahrplanes (Mai—September 1902) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen beträgt die Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete 51, deren Gesammtlänge Ende September 1902 43.349 km; davon waren zweigeleisig 15.864 km. Befördert wurden 181.974 Schnellzüge, 1,331.446 Personenzüge und 735.753 gemischte Züge. Von sämmtlichen beförderten Zügen wurden insgesammt 105,712.505 Zugkilometer geleistet, das sind 690.931 im Tagesdurchschnitte und 2439 Zugkilometer auf 1 km Betriebslänge im fünfmonatlichen Durchschnitte. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich insgesammt 13.122 Züge (gegen das Vorjahr — 4779) verspätet, und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 7638 (— 2558), durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 5484 (— 2221). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1000 Züge 2·4 (— 1·1) und auf 1,000.000 Zugkilometer 51·9 (— 24·1). Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug 4906 (— 2121).

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Breslau: Verkehrsbeschränkung auf der Station Lorenzdorf.) Einer Verlautbarung der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau zufolge ist die Ver- oder Entladung von Fahrzeugen jeder Art auf der Station Lorenzdorf ausgeschlossen.

— (Ministerielle Verfügung, betreffend die Anpflanzungen auf den Bahnböschungen.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahn-Directionen auf die Bedeutung der Anpflanzungen der Bahnböschungen auch für die Förderung der Bienenzucht aufmerksam gemacht. Gegebenenfalls sollen hiebei die Vorschläge der Bienenzuchtvereine beachtet werden.

— (Specialzug von Nizza und der Riviera nach Berlin zum Transporte von Obst, Gemüse und Blumen.) Wie das „V.-Bl. d. H. N." mittheilt, wird beabsichtigt, von Nizza und der Riviera einen Specialzug nach Berlin mit besonders grosser Fahrgeschwindigkeit für den Transport von Obst, Frühgemüsen und Blumen abzulassen. Der grosse Umweg über Paris soll vermieden und der neue Zug über Lyon und Belfort nach Berlin geleitet werden, so dass die Fahrzeit auf 27 Stunden herabgemindert wird.

— (Beschaffenheit der in die Schnellzüge einzustellenden Fahrzeuge.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den „H. N." zufolge über die Beschaffenheit der in die Schnellzüge einzustellenden Fahrzeuge Nachstehendes bestimmt:

1. In Schnellzügen sind nur solche Fahrzeuge einzustellen, die sich im besten Zustande befinden, mit durchgehender Bremse, Aborten, Lüftungsaufbauten versehen sind und die Bezeichnung „für Schnellzüge" tragen. Diese Bezeichnung ist von solchen Fahrzeugen zu entfernen, die nach nochmaliger Prüfung als nicht geeignet für die Verwendung in Schnellzügen befunden werden.

2. Für Schnellzüge ist die Verwendung von vier- und sechsachsigen Drehgestellwagen anzustreben.

3. In Schnellzügen sind nur solche dreiachsige Fahrzeuge einzustellen, die in ihren Abmessungen, Gewichtsverhältnissen und Einrichtungen den diesseitigen Normalien entsprechen, mindestens jedoch einen Radstand von 6 m und ein Eigengewicht von 16 t haben. Es ist strenge darauf zu halten, dass die Postwagen und Gepäckswagen gleichmässig beladen werden.

4. Bei Schnellzügen, die versuchsweise aus Drehgestellwagen zu bilden sind, ist durch den Zugbildungsplan die Mitnahme dreiachsiger Fahrzeuge nach Möglichkeit einzuschränken und ihre Einstellung zwischen Drehgestellwagen verboten. Dreiachsige Personenwagen, die nicht im regelmässigen Cours laufen, dürfen nur in Ausnahmefällen, dreiachsige Gepäcks- und Gepäcksbeiwagen, die nicht im regelmässigen Cours laufen, nur dann eingestellt werden, wenn es unmöglich ist, das Gepäck in den eigentlichen Gepäckswagen zu verladen.

5. So lange der Bestand an Drehgestellwagen zur Bildung aller Schnellzüge noch nicht ausreicht, sind die minder wichtigen Schnellzüge thunlichst vollständig aus dreiachsigen Fahrzeugen zusammenzusetzen. Die in solchen Schnellzügen etwa laufenden Drehgestellwagen sind thunlichst hinter dem Schutzwagen einzustellen, keinesfalls aber durch dreiachsige Fahrzeuge von einander zu trennen.

6. Zweiachsige Fahrzeuge dürfen in Schnellzüge nicht eingestellt werden.

Nach diesen Vorschriften ist spätestens vom 1. Mai 1903 ab, soweit die erforderlichen Fahrzeuge jedoch vorhanden sind sofort zu verfahren.

Sachsen. (Rentabilität der Staatseisenbahnlinien im Jahre 1901.) Die im Anschlusse an den Rechnungsabschluss erschienene Rentabilitätsberechnung für die einzelnen Linien des sächsischen Staatseisenbahnnetzes auf das Jahr 1901 spiegelt im Einzelnen nur die ungünstigen Ergebnisse der Gesammtheit wieder. Nur in wenigen Ausnahmefällen ergibt sich eine Verbesserung der Rentabilität, bei weitaus den meisten Linien ist ein mehr oder weniger starker Rückgang der Verzinsung eingetreten. Der gesammte Ausfall in den Einnahmen gegen das Vorjahr betrug im Personenverkehre Mk. 562.028, im Güterverkehre Mk. 5,120.131, im Ganzen unter Berücksichtigung der Mehreinnahmen aus sonstigen Quellen Mk. 4,910.825. Im Personenverkehre ist der Ausfall durch den Rückgang des Reiseverkehres im eigenen Bahnbereich mit Mk. 432.000 hauptsächlich entstanden. Ein Ausfall von Mk. 340.000, der infolge Verlängerung der Giltigkeit der Rückfahrkarten auf 45 Tage im Rundreiseverkehre entstand, wurde durch Mehreinnahmen in verschiedenen Verbandsverkehren ausgeglichen. Im Güterverkehre brachten Mindereinnahmen: Mk. 1,330.000 der Binnenverkehr, Mk. 3,020.000 der directe Verkehr, Mk. 610.000 der Durchgangsverkehr. Bei dem letzteren ergaben unter Anderem Ausfälle: Mk. 259.000 der Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarische Verbandsverkehr, Mk. 210.000 der Böhmisch-Sächsische und Böhmisch-Norddeutsche Kohlenverkehr, Mk. 86.000 der Schlesisch-Süddeutsche Verbandsverkehr, Mk. 64.000 der Ostdeutsch-Oesterreichische Verbandsverkehr. Die Betriebsausgaben sind um Mk. 26.070 niedriger als im Vorjahre. Der Betriebsüberschuss blieb gegen das Vorjahr um Mk. 4,884.755 zurück. In der Gesammtheit betrug die Verzinsung des Anlagecapitales 3·035 pCt., gegen 3·702 pCt. im Vorjahre. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Bayern. (Beeinträchtigung der Sichtbarkeit der Signale durch Bäume und Sträucher.) Vielfach werden durch Bäume und Sträucher die längs den Bahnlinien geführten Telegraphen- und Fernsprechleitungen insofern beeinflusst, als durch ständig anliegende oder zeitweise vom Winde zur Berührung gebrachte Aeste Stromableitungen hervorgerufen werden, welche die sichere Wirkungsweise der in Frage kommenden elektrischen Apparate beinträchtigen; in gleicher Weise wird oftmals durch den Baumwuchs auch die Sichtbarkeit der Mast- und Vorsignale ungünstig beeinflusst. Zur Hintanhaltung dieser schädlichen Einflüsse weist die General-Direction der Bayerischen Staatseisenbahnen ihre einschlägigen äusseren Dienststellen an, das Ausschneiden und Ausästen derjenigen Bäume und Sträucher auf Bahneigenthum vorzunehmen, welche in besagten Richtungen störend wirken, und bemerkt hiebei ausdrücklich, dass gegen diese im Interesse der Betriebssicherheit gelegene Anordnung die Rücksichtnahme auf jede andere Erwägung zu entfallen habe und dass daher nöthigenfalls auch die Zierpflanzungen in den Stationen, sowie auch die Obstbäume nicht zu schonen seien. Was die Ausästung der werthvolleren Bäume anbelangt, so soll diese thunlichst so lange der Saft ruht, also im Spätherbste oder Winter, vorgenommen werden, bei vorkommendem Einwuchse neuer Triebe soll jedoch auf die angegebenen Jahreszeiten keine Rücksicht genommen werden. Die Bahnmeister sind angewiesen, durch Fahrten auf den Locomotiven sich zu überzeugen, ob der freie Ausblick auf die verschiedenen Signale nicht durch derartige Pflanzungen behindert ist, und haben sie in dieser Richtung vorgefundene Mängel nach eingeholter Zustimmung des zuständigen Staatsbahningenieurs alsbald zu beseitigen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Niederlande. (Niederländische Staatseisenbahnen, Niederländische Central-Eisenbahn, Holländische Eisenbahn, Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn: Aufhebung verlängerter Lieferfristen.) Ab 5. Jänner 1903 sind die mit Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 6 vom 13. Jänner, Seite 284, verlautbarten Lieferfristverlängerungen wieder aufgehoben worden.

Schweiz. (Elektrische Eisenbahn Freiburg-Murten: Betriebseröffnung.) Am 1. Jänner 1903 ist der Betrieb auf der elektrischen Eisenbahn Freiburg-Murten eröffnet worden.

— (Gesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Transportanstalten.) Dieses Gesetz ist nunmehr, nachdem es verschiedene Parlamentstagungen beschäftigt hatte und wiederholt mit Abänderungen zwischen Nationalrath und Ständerath gewandert war, endgiltig zur Annahme gelangt.

— (Kreiseintheilung der Bundesbahnen.) Mit dem freihändigen Rückkaufe der Centralbahn, der Nordostbahn und der vereinigten Schweizerbahnen waren in den letzten beiden Jahren vorläufig Kreise für die Bundesbahnverwaltung gebildet worden; diese Kreise II, III und IV — Kreis I bleibt für die demnächst zu verstaatlichende Jura-Simplonbahn — entsprachen dem bisherigen Bestande der vorgenannten Bahnnetze. Mit dem 1. Jänner 1903 begann nun die neue endgiltige Kreiseintheilung. Kreis II mit dem Sitze in Basel umfasst die Nordwestschweiz; Kreis III mit dem Sitze in Zürich einen grossen Theil der Centralschweiz; Kreis IV mit dem Sitze in St. Gallen die Nordostschweiz und den Bodensee.

Frankreich. (Aufstellung von Buffet-Kiosks in Stationen der Staatseisenbahnlinien.) Die Direction der Französischen Staatseisenbahnen hat der „Compagnie des Kiosques-Buffet" die Bewilligung zur Aufstellung von Buffet-Kiosks auf den Perrons ihrer Stationen ertheilt. In denselben werden nicht nur Lebensmittel, sondern auch Kurz- und Galanteriewaaren für den Bedarf des reisenden Publicums verkauft werden. Die Gesellschaft ist verpflichtet, ausschliesslich Frauen, Töchter und Witwen von Eisenbahnbediensteten als Verkäuferinnen anzustellen.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1902				Einnahmen 1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.031·0	8.031·0	3,857.300	2,138.500	3,694.600	15,457.500	19,152.100	2.385	18,800.539	2.341	+ 1·9	8.031·0	8.031·0
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	207.600	246.300	243.707	1,323.636	1,567 343	2.226	1,588.331	2.256	— 1·3	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	54.595	108.067	31.412	219.035	250.447	2.091	238.275	1.989	+ 5·1	119·8	119·8
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	143.484	264.073	157.132	925.744	1,082.876	2.830	1,041.043	2.720	+ 4·0	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	7.277	53.448	5.858	95 850	101.708	1.504	94 850	1.403	+ 7·2	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	28.800	36.300	14.700	85.500	100.200	1.471	97.241	1.428	+ 3·0	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.373·3	9.373·3	3,299.056	2,846.688	4,147.409	18,107.265	22,254.674	2.374	21,860.279	2.332	+ 1·8	9.373·3	9.373·3
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	56.140	88.040	73.770	276.280	350.050	897	378.250	969	— 7·4	390·5	390·5
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	4.474	16.772	3.798	19.293	23.091	288	33.916	422	— 31·8	80·3	80·3
Budapester Localbahnen	56·6	56·6	168.293	19 581	64.290	8.321	72.611	1.283	67.892	1.199	+ 7·0	56·6	56·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	79 556	. . . .	15.228	. . . .	15.228	1.750	14.594	1.678	+ 4·3	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	170.597	361	24.667	173	24.840	2.123	22 151	1.893	+ 12·1	11·7	11·7
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.550	2.746	4.980	10.326	15 306	341	15.453	344	— 0·9	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.789	12.077	469	9.928	10.397	3.058	10.146	2.984	+ 2·5	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	4.373	1.615	2.872	4.847	7.719	796	8.227	848	— 6·1	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·0	58·0	15.283	17.274	3.932	40.074	44.006	759	45.962	793	— 4·3	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B.	84·6	84·6	5.010	2 940	3.580	13.563	17.143	203	19.566	231	— 12·1	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	4.805	1.658	3.284	6.086	9.370	187	10.670	213	— 12·2	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	34.382	20 417	42.000	96.000	138.000	544	148 000	584	— 6·8	253·6	253·6
Szatmár-Erdöder Localbahn	27·7	27·7	15 578	2.095	3.571	4.161	7.732	279	8.145	294	— 5·1	27·7	27·7
Tövét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	. . .	5·7	5·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	8.400	13.300	6.491	26.878	33.369	778	30 131	702	+ 10·8	42·9	42·9
Zágráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·6	19·6	7.873	188	3.882	913	4.795	245	3.807	194	+ 26·3	19·6	18·7
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges.	64·3	64·3	5.572	9.583	2.085	14.465	16.550	257	15.435	240	+ 7·1	64·3	64·3
Borossebes-Menyházaer Localb.	21·1	21·1	535	1.892	330	3.200	3.530	167	2.020	96	+ 74·0	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn	27·3	27·3	16.611	6.518	7.247	3.521	10.768	395	10.743	393	+ 0·5	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	10.863	16.635	8.583	40.454	49.037	398	50.497	410	— 2·9	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17·3	17·3	8.830	966	4.098	2.604	6.702	387	6.953	402	— 3·7	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	12 512	21.902	6.289	36.476	42.765	392	35.401	324	+ 21·0	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·3	70·3	11.224	2.970	8.139	8.925	17.064	243	16.315	232	+ 4·8	70·3	70·3
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	3.938	11.841	2.200	38.924	41.124	1.246	34.583	1.048	+ 18·9	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B.	8·6	8·6	2.518	2.933	744	1.507	2.251	262	2.689	313	— 16·3	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.703	2.044	2.621	2.885	5.506	434	5.749	453	— 4·2	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	6.032	5.529	3.074	7.541	10.615	758	11.506	822	— 7·8	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.573	1.767	717	1.137	1.854	169	2.623	238	— 29·0	11·0	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.-B.	9·3	9·3	2.375	5.247	964	3 691	4.655	501	3.923	422	+ 18·7	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Localbahn	21·3	21·3	6.767	1.431	2.693	2.235	4.928	232	5.169	243	— 4·5	21·3	21·3
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	4.036	1.813	4.023	5.126	9.149	117	8.678	111	+ 5·4	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate November 1902.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November													Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen								Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		
		1902				1901							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
,986.600	18,532 300	46,639.883	137,523.932	184,163.815	22.932	44,665.701	137,813.114	182,478 815	22.722	+ 0 9	25 016	24.787	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
,090.019	2,258 304	3,566.668	11,867.681	15,434 349	21.921	3,495.966	11,963.925	15,459.891	21.958	— 0·2	23.914	23.952	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
640.643	543.082	368.734	1,408.665	1,777.399	14 836	377.959	1,479.890	1,857.849	15.508	— 4·4	16.184	16.917	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
,727.356	2,706.809	2,012.720	9,247.103	11,259 823	29 422	1,968.508	9,161.322	11,129.830	29.082	+ 1·2	32.096	31.722	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
82.248	545.328	64.610	859.164	923.774	13.665	58.272	1,158.868	1,217.140	18.005	— 24·1	14 907	19 641	Mohács-Fünfkirchner Bahn
358.200	327.000	197.200	834.200	1,031.400	15.145	180.828	810.797	991.625	14.561	+ 4·0	16 521	15.884	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
,885 066	24,912.823	52,849.815	161,740.745	214,590.560	22.894	50,747.234	162,387 916	213,135.150	22.739	+ 0·7	24.975	24.806	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
900.990	714.973	804.210	2,288.010	3,092 220	7.918	769.510	2,390.930	3,160.440	8.093	— 2·2	8.638	8 828	Arader u. Csánader E.
51.775	173.239	44.802	232.400	277.202	3.452	43.413	281.695	325.108	4.049	— 14·7	3.765	4.417	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
,964.989	195.580	771.694	84 057	855.751	15.119	753 517	81.143	834.660	14.746	+ 2·5	16.493	16.087	Budapester Localbahnen
929.253	. . . .	180.535	. . . . .	180 535	20.751	170.542	. . . . .	170.542	19.603	+ 5·9	22.577	21.385	Budapest-Budafok
,861.454	8.472	275.574	4.015	279.589	23.896	259.877	6.456	266.333	22 764	+ 5·0	26.068	24.833	Budapest-Szt. Lörincz
63.743	31.664	96.580	118.074	214.654	4.781	96.075	117.641	213.716	4.760	— 0·4	5.215	5.192	Eperjes-Bartfeld
20.426	40.174	5.926	36.042	41.968	12.344	5.931	39.713	45.644	13.425	— 8·0	13.464	14.645	Holics-Gödinger Localbahn
55.097	16.912	41.476	46.674	88.150	9.088	39.414	49.187	88.601	9.104	+ 0·2	9.914	9.931	Keszthély—B.-Szt. György
182.395	154.923	47.632	334.765	382.397	6.593	45.505	374.728	420.233	7.245	— 9·1	71.92	7.903	Marmaroser Salzb. A.-G.
56.771	34.803	42.178	140.585	182.763	2.160	41.190	124.685	165.875	1.961	+ 10·2	2.356	2.128	Nagy-Károly—Somkut
64.138	21 527	37.569	48.682	86.251	1.725	37.082	69.880	106.962	2.139	— 19·3	1.882	2.333	Segesvár—Szent-Agota
422.267	190.822	501.633	885.014	1,386.647	5.467	511 718	906.087	1,417 805	5 591	— 2·2	5.964	6 100	Szamosthal-Bahn
181.014	22.810	45.853	46.159	92.012	3.318	49 898	43.895	93.793	3.386	— 2·0	3.619	3.692	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . . .	57.890	. . . .	23.100	23.100	4.052	. . . .	23.100	23.100	4.052	. . .	4.420	4.420	Terret-Kovásznaer Bahn
107.500	141.616	74 340	267.597	341.937	7.971	65.876	263.739	329.615	7.683	+ 3·7	8.695	8.381	Ungthalbahn
106.126	5.319	51.864	15.328	67.192	3.428	49.363	7.340	56.703	3.032	+ 13 1	3.739	3.307	Zágráb-Samoborer Localb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
55.276	67.520	21.670	93.272	114.942	1.787	17.725	69.460	87.185	1.356	+ 31·7	1.949	1.478	Erste Niederungar. landw Eisenb.-Act.-Ges.
7.440	19.404	4.770	27.140	31.910	1.512	4.810	19.820	24.630	1.167	+ 29·5	1.649	1.273	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
167.466	60.279	72.351	29.382	101.733	3.726	70.276	29.841	100.117	3.667	+ 1·6	4.068	4.000	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
110.014	211.764	117.879	497.014	614.893	4.991	119.764	509.023	628.787	5.104	— 2·2	5.444	5.568	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
107.631	10.495	53.701	30.560	84.261	4.871	54.007	31.491	85.498	4.942	— 1·4	5.314	5.391	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
157.603	75.862	81.924	154.088	236.012	2.161	79.438	142.120	221.558	2.029	+ 6·5	2.357	2.213	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
124.757	28.432	95.810	89.028	184.838	2.629	84.300	87.724	172.024	2.447	+ 7·5	2.868	2.669	Arvathalbahn
50.923	111.567	25.020	315 012	340.032	10.304	24.380	315.071	339.451	10 286	+ 0·2	11 241	11.221	Gölnitzthal-Bahn
32 941	37.329	9.853	21.017	30.870	3.590	9.725	23.508	33.233	3.864	— 7·1	3.915	4.215	Késmark—Szepes-Bélá
56.948	20.172	29.625	31.906	61.531	4.845	32.188	27.980	60.168	4.738	+ 2·3	5.286	5.168	Löcsethal-Bahn
8.591	436	7.· 83	730	8.613	946	8.437	301	8.738	960	— 1·5	1 032	1.048	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
85.070	63.201	43.388	89.201	132.589	9.471	41.663	86.881	128.544	9.182	+ 3·2	10.332	10 016	Poprádthal-Bahn
20.460	23.431	9.481	19.781	29.262	2.660	9.806	21.851	31.657	2.878	— 7·6	2.902	3.140	Szepes-Béla—Podoliner B.
28.751	50.279	11.741	34.901	46.642	5.015	10.127	22.435	32.562	3.501	+ 43·2	5.471	3.819	Szepes Olaszi-S. Varalja
86.859	13.269	36.307	23.233	59.540	2.795	35.895	26.357	62.252	2.923	— 4·4	3.048	3.189	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
42.317	16.314	44.476	44.408	88.884	1132	45.644	57.641	103.285	1.316	— 13·9	1 235	1 435	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen						Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
					1902				1901				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer			
	1902	1901										1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·8	129·8	29.900	10.000	20.000	14.700	34.700	267	32.900	253	+ 5·5	129·8	129·8
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	36.500	8.900	28.500	26.600	55.100	380	55.343	382	− 0·5	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	7.200	3.800	4.600	11.300	15.900	268	14.751	24[illegible]	+ 8.1	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	23·900	4.600	18.900	14.600	33.500	308	35 060	323	− 4·6	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	12.700	7.300	7.100	13.300	20.400	247	20 579	249	− 0·8	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	11.000	3.200	6.500	7.900	14.400	181	13.404	169	+ 7·1	79·5	79·5
Bihárer Vicinalbahnen	177·7	177·7	30.200	10.300	26.900	34.200	61.100	344	59.920	337	+ 2·1	177·7	177·7
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	10.400	4.200	5.500	7.800	13.300	230	12.229	212	+ 8·5	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Localbahnen	102·0	102·0	30.900	16.400	24.100	40.300	64.400	631	62.988	618	+ 2·1	102·0	102·0
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	49.400	42.700	24.700	79 500	104 200	1.056	106.842	1.082	− 2·4	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	12.800	4.700	12.000	12.300	24.300	384	23 457	371	+ 3·5	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	3.500	5.100	1.200	8.600	9.800	412	11.69[illegible]	491	− 16·1	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	8.700	3.400	4.700	5.500	10.200	260	10 969	279	− 6·8	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	23.200	10.300	16.000	33.100	49.100	361	47.922	352	+ 2·6	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	20.000	6.600	11.200	14.400	25.600	451	27.116	477	− 5·5	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	64.500	55.000	43.200	179.200	222.400	654	232.864	684	− 4·4	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	15.100	7.300	12.200	15.900	28.100	264	28.412	267	− 1·1	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.300	1.400	4.200	4.300	8.500	164	8.580	165	− 0·6	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	4.000	400	1.900	900	2.800	112	2.890	116	− 3·4	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	11.700	4.000	8.800	10.400	19.200	290	71.445	264	+ 9·8	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	30.000	21.000	21.600	58.600	80.100	394	78.820	388	+ 1 5	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	5.200	5.700	4.400	14.300	18.700	444	17.761	422	+ 5·2	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	8.500	2.100	6.000	5.900	11.900	214	10.450	188	+ 13·8	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.400	2.600	5.400	5.800	11.200	317	10.309	292	+ 8·6	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	900	600	600	1.300	1.900	152	1.740	139	+ 9·4	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·4	40·4	3.500	1.900	2.300	3.700	6.000	149	7.033	174	− 14·4	40·4	40·4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	6.700	4.500	5.400	9.000	14.400	267	15 125	280	− 4·6	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	5.000	2.800	2.400	4.100	6.500	248	5.651	216	+ 14·8	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	5.600	1.300	3.200	2.400	5.600	126	6.211	140	− 10·0	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	11.900	5.700	8.900	15.100	24.000	406	22.375	379	+ 7·1	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	7.100	1.200	5.100	2.800	7.900	205	7.794	202	+ 1·5	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·3	30·3	4.300	700	2.300	1.400	3.700	122	4.388	144	+ 15·3	30·3	30·3
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	7.100	4.700	5.000	12.600	17.600	172	17 703	173	− 0·6	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	11.000	2.300	7.500	3.800	11.300	212	10.828	204	+ 3·9	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.100	2.200	300	1.800	2.100	112	2.480	133	− 15·8	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	5.100	700	2.200	1.300	3.500	152	3.639	158	− 3·8	23·0	23·0
Körös-Belovár Localbahn	97·4	97·4	19.200	7.800	11.900	17.800	29.700	305	28.158	289	+ 5·5	97·4	97·4
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·5	. . .	4.500	1.700	2.900	3.400	6.300	127	. . .	. . .	. . .	6·0	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	4.500	900	2.500	2.100	4.600	207	5.356	241	− 14·1	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	12 400	5.100	10.800	11.400	22.200	194	21.721	190	− 2·1	114·3	114·3
Losonczvidéker Localbahn	28·5	8·6	4.700	4.300	2.000	6.500	8.500	298	1.242	182	+ 63·6	28·5	0
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	26.600	15.200	19.400	42.200	61.600	329	60.216	322	+ 2·2	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	26.200	23.300	17.000	55.800	72.800	638	71.106	623	+ 2·4	114·1	114·1
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.000	4.300	5.000	13.600	18.600	169	19.368	176	− 4.0	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	11.700	5.800	7.600	11.900	19.500	604	19.580	606	− 0 3	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	34.500	22.700	22.800	54.300	77.100	249	75.720	244	+ 2·0	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5 200	800	1.700	1.000	2.700	176	3 238	212	− 17 0	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	6.700	3.900	3.200	10.900	14.100	344	13.601	333	+ 3·3	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	9.500	3.100	6.200	5.800	12.000	423	11.945	421	+ 0 5	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	2.000	400	700	700	1.400	246	1.571	276	− 0·9	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	9.600	9.200	5.400	14.300	19.700	383	19.448	378	+ 1·3	51·5	51·5
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	15.800	13.100	12.200	29.800	42.000	360	40 728	349	+ 3·2	116·7	116·7
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	23.200	7·800	19.000	27.500	46.500	414	46.691	415	− 0·2	112·4	112·4

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1902 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1902 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1902 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1902 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
364.300	91.000	254.400	148.800	403.200	3.106	236.304	128.319	364.623	2.807	+ 10·7	3.389	3.062	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
400.400	77.300	208.800	224.400	533.200	3.677	302.220	228.859	531.079	3.663	+ 0·4	4.010	3 996	Baja-Zombor-Neusatz
92.000	27.400	59.500	81.500	141.000	2.374	55.338	76.787	132.125	2.224	+ 6.7	2.590	2.425	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
278.700	47.800	216.200	148 700	364.900	3.360	212.941	158.398	371 339	3.419	— 1·7	3.666	3.730	Bács-Bodrogher Comitatsb
161.100	52.100	83.700	94.000	177.700	2.149	86.517	96.558	183.075	2.213	— 2·9	2.344	2.414	Békés-Csanáder Bahn
137.700	30.500	82.300	78 600	160.900	2 024	78.181	69.633	147.814	1.859	+ 8 9	2.208	2.028	Bicske—Sárbogárd
355.600	85.900	316.300	297 100	613.400	3.452	307.715	285.891	593.606	3.340	+ 3·4	3.765	3.644	Bihárer Vicinalbahnen
118.300	37.100	66.100	68.400	134.500	2.327	63.615	64.055	127.670	2.209	+ 5·3	2.538	2.410	Boldvathalbahn
387.000	164.400	307.400	476.000	783.400	7.680	294.997	390 933	685 930	6.725	+ 14·2	8.379	7.336	Brassó-Háromszéker L.B.
544.800	481.200	275.700	842.700	1,118.400	11.331	272.250	878.254	1,150.504	11.657	— 2·8	12.361	12.716	Budapest-Gran Localb.
135.900	41.300	127.500	113.600	241.100	3.815	125.260	108.328	233.588	3.696	+ 3·2	4.162	4.032	Budapest-Lájosmizse
43.600	57.200	14.100	80.900	95.000	3.992	14.252	108.592	122.844	5.162	— 22·7	4.355	5.631	Csetnekthal-Bahn
105.100	20.400	56.700	34.500	91.200	2.321	58.962	37.754	96.721	2.461	— 5 7	2.532	2.684	Debreczin—Nagy-Léta
268.400	94.100	188.800	305.100	493.900	3.629	180.974	298.663	479.637	3.524	+ 3 0	3.959	3.844	Debreczin-Füzesabony
240.400	64.800	132.500	121.500	253.600	4.465	133.840	148.135	281.975	4.964	— 10·1	4.871	5.416	Debreczin-Hajdu-Nánás
373.100	455.100	578.600	1,454.900	2,033.500	5.977	577.612	1,509.982	2,087.594	6.136	— 2·6	6.510	6 693	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
57.400	62.400	127.900	132.300	260.200	2.445	124.877	137.765	262.642	2.468	— 0 9	2.667	2.693	Weissenb. und Tolnaer C.-B
68.000	13.200	61.500	39.800	101.300	1.952	63.441	37 017	100.458	1.936	+ 0·8	2.130	2.112	Felek-Fogaraser Bahn
42.300	4.400	20.400	9.800	30 200	1.208	21.048	10.576	31.624	1.265	— 4·5	1.318	1.380	Félegyháza-Majsaer L.B.
53.700	39 300	119.900	109.600	229.500	3.472	111.665	101.173	212.838	3.220	+ 7 8	3.786	3.513	Garamberzencze-Léva L.B
387.400	180.700	292.100	520.200	812.300	3.998	275.353	511.301	786.654	3.871	+ 3·3	4.362	4.223	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
58.500	40.100	47.700	109.800	157.500	3.741	48.548	99.489	148.037	3.516	+ 6·4	4.081	3.835	Gyula-Fehervar-Zalathna
83 200	17.100	60.800	52.900	113.700	2.045	55.027	44.900	99.927	1.797	+ 13·8	2.231	1.960	Hegyes-Feketeh.-Palanka
93.200	32.100	65.900	77.400	143.300	4 059	64.341	66.678	131.019	3.712	+ 9·3	4.428	4.049	Székler Bahn
11.200	4.300	7.200	10.200	17.400	1.392	7.803	10.419	18 222	1.458	— 4·5	1.518	1.591	Hidegkut-Gyönk-Tamási
48.800	18.300	32.400	35.600	68.000	1.683	32.887	40.451	73.338	1.815	— 7·3	1.836	1.980	Honter Localbahn
85 500	29.800	71.200	61.200	132.300	2.450	67.413	60.299	127.712	2.365	+ 3·6	2.673	2.576	Kaposvár-Fonyod
45.400	22.800	22.400	34.700	57.100	2.179	20.637	30.494	51.131	1.952	+ 11·6	2.377	2 129	Kaposvár-Mocsolad
77.400	14.700	42 300	28.700	71.000	1.599	43.676	29.355	73.031	1.645	— 2·8	1.744	1.794	Karczag-Tiszafüred
43.700	64.400	109.600	195.300	304 900	5.159	102.707	173.976	276.683	4.682	+ 10 2	5.628	5.107	Kaschau-Torna
77 100	8.100	54.500	18 300	72.800	1.891	53.102	19.442	72.544	1 884	+ 0·4	2.063	2.055	Kecskemét-Füllöpszállás
47.700	5 200	25.200	8.300	33.500	1.106	24.575	9.510	34.085	1.125	— 1·7	1.207	1.227	Kecskemet-Tisza-Ugher
97.000	29.100	67.900	80.300	148.200	1.452	65.397	80.028	145.425	1.424	+ 2.0	1.584	1.553	Kis-Küküllöthalbahn
17.500	21.600	80.800	35.400	116.200	2.184	75.763	37.742	113.505	2.134	+ 2·3	2.382	2.328	Komoru-Dunaszerdahely
14.900	21.800	4.000	15.100	19.100	1.021	3.774	21.590	25.364	1.356	— 24·7	1.114	1.479	Komló—Bakócza-Felsöm.
64.800	7.700	26.700	12.800	39.500	1.717	27.362	12.820	40.182	1.747	— 1·7	1.873	1.905	Körmend-Németujvár
19.300	73.900	147.600	179.500	327.100	3.358	132.176	160.179	292.355	3.002	+ 11·9	3.663	3.275	Körös-Belovár Localb.
6.000	2.300	3.900	4.600	8.500	1.417	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.546	. . .	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
57.400	10.900	30.000	26.400	56.400	2.541	32 103	27.414	59.517	2.681	— 5·2	2.771	2.925	Kun-Szt. Márton-Szentes
31.100	69.400	160.000	142.400	302.400	2.646	154.464	161.322	315.786	2.763	— 4·2	2.887	3.014	Lonjathalbahn
53.800	52 900	22.500	66.700	89.200	3.130	389	853	1.242	2.070	+ 51·2	3.414	2.258	Losoncz-Videkér L.B.
01.800	144.300	232.200	413.000	645.200	3.448	215.180	414.515	629.695	3.366	+ 2·4	3.762	3.672	Ungarische Südostbahn
21.950	118.800	215 500	290.000	505.500	4.430	192.492	261.652	454.144	3.980	+ 11 3	4.823	4.342	Ungar. Nordwestbahn
55.000	33.100	66.100	104 500	170.600	1.547	64.305	108.693	172.998	1.568	— 1·3	1.688	1.710	Máros-Ludás—Bistritz
36.800	47.200	90.300	97.200	187.500	5.805	84.873	101.738	186.611	5.777	+ 0·5	6.333	6.302	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
18.100	211.100	296.400	551.300	847.700	2.736	286.166	463 695	749,861	2.420	+ 13·1	2.985	2.640	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
56.900	16.900	18.900	17.200	36.100	2 359	20.122	23.212	43.334	2.832	— 16·7	2.574	3.089	Mezötur-Turkeve
77.600	42 900	38.200	122.300	160.500	3.924	36.762	121.246	158.008	3.863	+ 1·6	4.281	4.214	Muránythalbahn
96.100	22.600	60.800	43 300	104.100	3.665	59.278	43.900	103.178	3.633	+ 0·9	3.998	3.963	Nagy-Belicz—Privigye
34.400	4.500	10.800	7.100	17.900	3.140	12 283	6.937	19.220	3.372	— 6·9	3.425	3.678	Hermannstadt—N.-Disznod
92.300	60.700	70.700	102.800	173.500	3.369	22.780	33.118	55.898	3.451	— 2·4	3.675	3.762	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
01.300	113.400	171.100	289.200	460.300	3.944	157.776	252.126	409.902	3.512	+ 12·3	4.303	3.831	Grosswardein-B.-Vaskoh
70.300	70.500	224.300	236.800	461.100	4.102	215.110	257.551	472.661	4.205	— 2·4	4.475	4.587	Nógráder Comitatsb.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate November		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen						Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates November	
					1902				1901			
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer	Differenz per Kilometer in Percenten	1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	8.900	6.100	7.000	23.700	30.700	539	30 089	528	+ 2·1	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102·6	102·6	24.800	1.800	18.600	6.600	25.200	246	23.983	234	+ 5·1	102 6	102·6
Pancsova-Petrovoszello Localb. .	33·6	33·6	6.200	4.200	5.300	5.300	10.600	315	9.942	296	+ 6·4	33·6	33·6
Pápa-Bánnida	93·2	. . .	4.800	4.200	3.800	11.300	15.100	102	. . .	. . .	. . .	22·4	. . .
Pápa-Csornaer Localbahn . . .	36·4	36·4	8.000	2.200	3.900	3 700	7.600	209	6.909	190	+ 10·0	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb. . . .	18·1	18·1	10.300	51.000	3.400	65.800	69.200	3.823	68.152	3.765	+ 1 5	18·1	18·
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	15.600	4.400	10.300	11.800	22.100	502	23.358	531	— 5 5	44·0	44
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34 6	11.000	4.800	6.400	11.100	17.500	506	18.204	526	— 3·8	34·6	34·
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	4.700	3.600	2.300	6.600	8 900	240	8.261	223	+ 7·6	37·1	37·
Ruma Klenák Localbahn	30·8	30 8	4.300	1.700	2.200	5.400	7.600	249	7.461	246	+ 1·2	30·8	7·
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	1.100	6.300	500	5.000	5.500	316	5 201	299	+ 5·7	17·4	17·
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	7.800	4.600	4.200	10.900	15.100	321	14.635	311	+ 3·2	47·1	47·
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	22.400	8.900	11.000	21.500	32.500	451	33.578	466	— 3·2	72·0	72·
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.800	1.000	4.900	3.100	8.000	202	8.206	207	— 2 4	39·6	39·
Szatmár-Nagybanyaer L.-B. . .	60·3	60·3	9.000	7.400	9.400	24.700	34.100	566	34.742	576	— 1·7	60·3	60·
Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek	134·7	134·7	32 700	4.800	29.800	22.000	51.800	385	52.076	387	— 0·5	134·7	134·
Szegzárd-Bättaszék L.B.	19·2	19·2	9.200	1.000	3.600	1.800	5.400	281	5.011	261	+ 7·7	19·2	19·
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	9.800	1.100	6.000	2.600	8.600	249	9.447	273	— 8·8	34·6	34·
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B. .	95·7	95·7	17.900	14.300	11 300	31.800	43.100	450	41.583	434	+ 3·7	95·7	94·
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	6.400	1.500	3.600	2.600	6.200	116	7.209	135	— 14·1	53·5	53·
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	9.600	8 100	10.700	27.400	38.100	353	38.520	357	— 1·1	107·8	107·
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	17.300	24.200	15.400	51.500	66.900	552	65.198	538	+ 2·6	121·1	121
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	9.000	1.200	5.300	2.800	8.100	125	7.988	123	+ 1·6	65·0	65·
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	52·4	52·4	12.900	4.200	10.800	13.100	23 900	456	24.048	459	— 0 7	52·4	52
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.500	3.000	2.400	2.500	4.900	233	5.675	270	— 13·7	21·0	21
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.300	900	2.900	2.000	4.900	160	5.156	168	— 4·8	30·6	30
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	12.400	2.200	7 300	6 300	13 600	212	13 097	204	+ 3·9	64·1	64
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·4	52·4	7.600	800	7.100	3.200	10 300	197	10.863	207	— 4·8	52·4	52
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	12.500	2.800	9.000	7.300	16.300	259	16.631	264	— 1·9	62·9	62
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	7.800	2.400	3.900	5.000	8 900	160	7.611	136	+ 17·6	55·8	55
Torontáler Localbahn	346·9	346·9	50.400	9.400	38.800	35.600	74.400	214	71.857	207	+ 3·4	346·9	346
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	8.900	4.600	3.900	6.500	10.400	329	9.601	304	+ 8·2	31·6	31
Warasdin-Golubovecer Localb. .	36·5	36·5	7 000	7 000	3.300	8.000	11.300	310	10.345	283	+ 9·5	36·5	36
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	15 300	3.100	11.300	9.000	20.300	240	19.588	232	+ 3·5	84·6	84
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.200	9.500	6.800	26.100	32.900	620	33.524	631	— 1·7	53·1	53
Vinkovce-Zupanje Localbahn . .	33·4	33·4	3.200	1.600	2.200	3.900	6.100	183	4.031	120	+ 52·5	33·4	5
Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	6.700	5.500	3.200	14 900	18.100	420	18.701	434	— 3·2	43·1	43
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	7.400	800	3.100	1.500	4.600	95	5.349	111	— 14·4	48·3	48
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	6.500	9.400	4 400	18.000	22.400	502	21 671	486	+ 3·3	44·6	44
Localbahnen zusammen . .	8.419·8	8.255·4	1,863.992	931.995	1,125.021	2,201 134	3,326.155	395	3,316.147	402	— 1·7	8.305·5	8.159
Hauptsumme . . .	17.793·1	17.628·7	5,163.048	3,778.683	5,272.430	20,308.399	25,580.829	1.438	25,176.426	1.428	+ 0·7	17.678·8	17.533

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mi

K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	17.386	9.909	11.924	46.182	58.106	553	50.731	483	+14·49	105·0	10
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	770·0	770·0	95.602	85.836	131.419	584.132	715.551	929	658.139	855	+ 9·0	770·0	69

Eisenbahn mi

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	126.736	8.724	8.634	7.791	16.425	2.882	15.155	2.659	+ 8·0	5·7	
Summe . . .	880·7	880·7	239.724	104.469	151.977	638.105	790.082	897	724.025	822	+ 9·1	880·7	80

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1902 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1902 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1902 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1902 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
114.600	44.700	89.900	182.300	272.200	4.775	88.929	172.869	261.798	4.593	+ 4·0	5.209	5.010	Nyiregyháza M.-Szalka
282.400	15.300	210.100	62.600	272.700	2.658	202.029	55.431	257.460	2.509	+ 5·9	2.899	2.737	Ó-Becse—Neusatz—Titel
69.300	46.900	58.500	59.900	118.400	3.524	56.223	58.944	115.167	3.428	+ 2·8	3.841	3.740	Pancsova-Petrovoszello
15.800	11.800	12.600	31.700	44.300	1.978	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.158	. . .	Pápa-Bánhida
93.800	14.600	47.900	23.200	71.100	1.953	44.221	24.604	68.825	1.891	+ 3·3	2.131	2.063	Pápa-Csornaer Localbahn
116.100	346 600	39.500	482.600	522.100	28.845	37.076	468.499	505.575	27.932	+ 3·3	31.467	30.471	Petroszény-Lupény
186.200	44.800	122.800	118.700	241.500	5.489	124.448	130.419	254.867	5.792	— 5·2	5.988	6.318	Pressburg-Dunaszerdahely
126.200	40.100	73.200	93.700	166 900	4.824	73.295	95.576	168.871	4.881	— 1·2	5.262	5.325	P. Tenyö—K.-Szt. Marton
56.200	26.500	29.200	52.200	81.400	2.194	25.839	47.916	73.755	1.988	+ 10·4	2.393	2.169	Püspökladány - F. Gyarmat
58.000	14.700	27.700	25.000	52.700	1.711	5.987	16.805	22.792	3.210	— 46·7	1.867	3.502	Ruma-Klenaker Localb.
11.300	48.800	5.300	36.500	41 800	2.402	5.087	36.120	41.207	2.368	+ 1·4	2.620	2.583	Ruma-Vrdnik
99 300	29.700	53.500	72.000	125 500	2.665	51.801	67.438	119.239	2.531	+ 5·3	2.907	2.761	Somogy-Szobb—Barcs
285.800	56.700	131.900	133.200	265.100	3.682	137.989	135.941	273.930	3.805	— 3·2	5.017	4.151	Oedenburg-Pressburg
98.100	10.700	55.400	30.500	85 900	2.169	53.277	36.709	89.986	2.272	— 4·5	2.366	2.478	Szatmár-Fehérgyarmat
94 900	70.900	107.000	215.600	322.600	5.350	100.886	256.777	357.663	5.931	— 9·8	5.836	6.470	Szátmar-Nagybánya
374.500	41.600	321.800	192.700	514 500	3.820	315.322	195.176	510.498	3.790	+ 0·8	4.167	4.134	Szeged — Nagy - Kikinda — Nagy-Becskerek
93.900	6.800	34 900	13.800	48.700	2.536	33.086	12.480	45.566	2.373	+ 6·9	2.767	2.589	Szegzard-Báttaszek
120.600	10.500	70.500	22.400	92.900	2.685	71.858	25.908	97.766	2.826	— 5·0	2.929	3.083	Szentes—H.-M.-Vasárhely
216.600	144.100	140.100	315.700	455.800	4.763	131.334	308.464	439.798	4.679	+ 1·8	5.196	5.104	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
73.600	20.500	43.100	30.400	73.500	1.374	39.629	40.117	79.746	1.491	— 7·8	1.499	1.626	Szigetvár-Kaposvár
117.100	62.600	136.600	196.400	333.000	3.089	129.660	217.495	347.155	3.220	— 4·1	3.370	3.518	Szilágyságer Eisenbahn
210.500	244.100	193.500	518.500	712.000	5.879	182.274	510.518	692.792	5.721	+ 2·8	6.413	6.241	Slavonische Localbahn
94.900	11.800	55.500	30.000	85.500	1.315	55.146	29.671	84.817	1.305	+ 0·8	1.434	1.424	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
160.300	55.000	136.900	159.800	296.700	5.662	134.271	169.172	303.443	5.791	— 2·2	6.176	6.317	Steinamanger-Pinkafeld
65.100	12.400	27.800	10.600	38.400	1.829	29.019	12.115	41.134	1.959	— 6·6	1.995	2.137	Steinamanger-Rum
57.600	10.300	49.300	20.200	69.500	2.271	51.670	25.664	77.334	2.527	— 10·1	2.477	2.756	Temesvár—Buziás
159.300	19.600	96.700	52.700	149.400	2.331	90.894	54.272	145.166	2.265	+ 2·9	2.543	2.471	Temesvár—Lippa-Radna
91.200	14.300	85.000	47.700	132.700	2.532	86.058	55.563	141.621	2.703	— 6·3	2.763	2.949	Temesvár-Modos
142.700	27.300	100.900	70.500	171.400	2.725	100.271	71.428	171.699	2.730	+ 0·2	2.972	2.978	Temesvár—N.-Szt. Miklos
82.500	22.000	43.600	68.600	112.200	2.011	40.517	40.688	81.205	1.455	+ 38·2	2.194	1.587	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
541 600	120.800	434.600	456.600	891.200	2.568	401.971	431.750	833.721	2.402	+ 6·9	2.801	2.621	Torontáler Localbahn
82.900	46.700	38.400	66.400	104.800	3.316	36.693	70.393	107.086	3.389	— 2·2	3.617	3.697	Ujszász—Jasz-Apáti
71.700	68.900	33.800	89.200	123.000	3.370	30.894	79 861	110.755	3 034	+ 11·1	3.676	3.310	Varasdin-Golubovec
167 500	34.200	121.700	98.000	219.700	2.597	120.035	99.558	219.593	2.596	. . .	2.833	2.832	Versecz—Kubin-Dunapart
63.200	66.000	69.100	154.000	223.100	4.201	67.918	194.341	262 259	4.939	— 15·0	4.583	5.388	Vinkovce-Brčka
32.300	24.100	23.400	52.400	75.800	2.269	4.279	3.126	7.405	1.322	+ 71·6	2.475	1.441	Vinkovce-Zupanje
73.500	73.900	34.500	176.600	211.100	4.898	34.547	215.768	250.315	5.808	— 15·7	5.343	6.336	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
92 700	11.900	38 700	22.400	61.100	1.265	37.268	24.066	61.334	1.270	— 0·4	1.380	1.386	Zsebely-Csákovár-Bóka
72.000	65.100	49 700	128.200	177.900	3.989	48.845	132.877	181.722	4.074	— 2·1	4.352	4.444	Zsitvathal-Bahn
,117.988	8,217.878	13,400.645	19.536.875	32.937.520	3.966	12,844 275	19,438.564	32,282.839	3,956	+ 0·3	4.326	4.316	**Localbahnen zusammen**
,003.054	33,130.701	66,250.460	181,277.620	247,528.080	14.001	63,591.509	181,826.480	245,417.989	13.997	+ 0·03	15 273	15.269	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate November 1902.

Dampfbetrieb.

171.289	81.398	136.342	388.541	524.883	4.999	132.577	372.674	505.251	4.812	+ 3·88	5.453	5.249	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
,314.774	818 053	1,514.785	5,189.992	6,704.777	8.708	1,467.935	4,935.792	6,403.727	9.227	— 6·0	9.500	10 066	Bosn.-Herceg. Staatsb

elektrischem Betriebe.

,369.899	51.010	108.172	63.861	172.033	30.181	107.000	64.729	171.729	30.128	+ 0·3	32.925	32.867	Stadtbahn in Sarajevo
,855.962	950.461	1,759.299	5,642.394	7,401.693	8.404	1,707.512	5,373.195	7,080.707	8.799	— 4·5	9.168	9.599	Summe

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 21. bis 27. Jänner 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

21. Jänner, *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A).
Dampfer „Almissa", Capitän M. Braticevich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Vegiia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

22. „ *) um 8 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

23. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro),
Dampfer „Thetis", Capitän V. Carmelich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

24. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B),
Dampfer „Danubio", Capitän S. Tominich,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

27. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Leda", Capitän N. Tomanovich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Vegiia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) in Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

22. Jänner, Dampfer „Venus", Capitän D. Mandich } um
26. „ Dampfer „Venus", Capitän D. Mandich } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

21. Jänner, um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Vorwärts", Capitän U. Laneve,
mit Berührung von Brindisi, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Constantinopel.

22. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Capitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

22. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Aglaja", Capitän N. Chersich,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candieu, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

25. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Daphne", Capitän D. Dabovich,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Kbios, Cesmè, Mytilene und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Jaffa und Caifa.

27. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Thalia", Capitän G. Wessely,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

29. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Capitän A. Petris,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

27. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan),
Dampfer „Maria Valerie", Capitän P. Berberovich,
[von Fiume†) am 22. Jänner] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

3. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),**)
Dampfer „Imperatrix", Capitän C. Bellen,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän G. Martinolich,
[von Fiume†) am 1. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Marq. Bacquehem", Capitän T. Rassevich,
[von Fiume†) am 8. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Ost-Afrika.

25. Februar, Dampfer „Cleopatra", Capitän M. Dabcevich,
mit Berührung von Fiume,†) Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabay und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Krakauer Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 12. Juni 1902 fand in Krakau unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Anton Ritter von Oborski, und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkscommissärs Ladislaus Kowolikowski, die vorjährige (zweite) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Krakauer Tramway-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 10 Actionäre anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 4771 Actien mit 477 Stimmen vertraten.

Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1901 die Betriebseinnahmen K 291.062·44, die Betriebsausgaben K 149.650·61, der Betriebsüberschuss K 141.411·83. Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1900 per K 13.387·34, dann diverser Einnahmen per K 9161·42 und endlich eines Zinsenerträgnisses von K 3593·45 belief sich der Gesammt-Bruttogewinn auf K 167.554·04.

Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt, dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt, und sohin im Sinne der Anträge des Verwaltungsrathes beschlossen, aus dem vom obigen Bruttogewinne per K 167.554·04 nach Abzug einer Rückstellung in den Erneuerungsfonds per K 22.000, einer Abschreibung vom Pferdeconto per K 8502 und der statutenmässigen Dotirung des gesellschaftlichen Reservefonds per K 6183·24 verbleibenden Nettogewinn von K 130.868·80 zunächst eine vierpercentige Actiendividende per K 70.328 zu vertheilen, und von dem hienach noch verbleibenden Reste per K 60.540·80 hierauf zuerst die statutenmässige Tantième an den Verwaltungsrath und die Direction mit K 6483·60 und dann noch eine einpercentige Actien-Superdividende per K 17.582 hieraus zu bezahlen. Der endgiltig verbleibende Restbetrag per K 36.475·20 wurde schliesslich als Gewinnvortrag auf das Jahr 1902 übertragen.

Ad Punkt 4 der Tagesordnung wurden die ausscheidenden Mitglieder Friedrich Nonnenberg und Anton Ritter von Oborski in den Verwaltungsrath wieder- und der Procurist der Firma: „Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg" Heinrich Rosenbaum neu hinzugewählt.

Mit der zu Punkt 5 der Tagesordnung erfolgten Wahl des Gustav Swoboda und Max Kind zu Revisoren, sowie des Martin Haim zum Ersatzrevisor schloss die Generalversammlung.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Februar:

Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. 4 pCt. Obligationen. Für je K 200 Capital K 4.—.

Bregenzerwaldbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Localbahn Deutschbrod-Saar. 4 pCt. Prioritäten K 8.—,

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1898. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau). 4 pCt. Prioritäten K 8.—.

Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Localbahn Lambach-Haag. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1900. Für je Frcs. 500 Capital Frcs. 10.—.

Localbahn Triest-Parenzo. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Localbahn Wolframs-Teltsch. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Ybbsthalbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1896. Für je fl. 200 Capital K 8.—. — 4 pCt. Prioritäten v. J. 1898 K. 24.—. — 4 pCt. Prioritäten v. J. 1902 K 8.—.

Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. 4 pCt. Prioritäten K 8.—.

Verlosungen.

Am 1. Jänner:

Localbahn Güns-Steinamanger. 4 pCt. Prioritätsactien v. J. 1883 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. Jänner:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April).

Gmundner Elektricitäts-Actiengesellschaft. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Landesbank für Galizien und Lodomerien. 4 pCt. Eisenbahn-Obligationen (Rückzahlung ab 1. April).

Popradthaler Vicinaleisenbahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 10. Juli).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten v. J. 1883 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Steiermärkische Landeseisenbahn-Anleihe. 4 pCt. (Rückzahlung ab 1. April).

Ueberetscher Bahn. 4½ pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung sofort).

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli 1903 und ab 2. Jänner 1904).

Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. Februar:

Pinzgauer Localbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen.

Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. 4 pCt. Obligationen (Schuldverschreibungen), Kategorie A und B, und staatsgarantirte Kategorie.

Generalversammlung.

24. Jänner. (Graz.) Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf (ausserordentliche).

Capitalseinzahlung.

Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor. Die Zeichner von Stammactien dieser Bahn, welche die volle Einzahlung auf diese Actien noch nicht geleistet haben, werden aufgefordert, die rückständigen Beträge nebst 6 pCt. Verzugszinsen — gerechnet vom 1. Jänner 1895 — bis längstens 28. Februar 1903 einzuzahlen, da andernfalls die bis nun erfolgten Einzahlungen verfallen und die ausgegebenen Interimsscheine ungiltig werden.

Literatur.

Kennt Ihr Euer Schiff? Eine einfache Auseinandersetzung über Stabilität, Trim, Construction, Tonnage und Freibord der Schiffe, nebst vollständiger Ausführung der gewöhnlichen Schiffsberechnungen nach gegebenen Plänen. Von Thomas Walton, Schiffbau-Ingenieur, zuletzt Lehrer des Schiffbaues an der kgl. Navigationsschule in Leith. Autorisirte Uebersetzung nach der sechsten Auflage des englischen Originals von Capt. C. Fesenfeld, grossherzogl. Oldenburgischer Navigationslehrer in Elsfleth, Mitglied des kaiserl. Oberseeamtes und der kaiserl. Technischen Commission für Seeschiffahrt. 1903. Berlin. Oldenburg. Leipzig. Druck und Verlag von Gerhard Stalling. Preis geb. 6 Mark.

Handcommentar zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Aus der Praxis für die Praxis bearbeitet von Dr. jur. W. Hertzer, Berlin 1902. Verlag von Otto Liebmann, Buchhandlung für Rechts- und Staatswissenschaften. Preis geb. Mk. 4·—.

Offert-Ausschreibung

Der gewölbte Viaduct der Prager Verbindungsbahn in Vyšehrad ist für die Anlage des zweiten Geleises um 4·0 m zu erbreitern, und die Vergebung der betreffenden Bau-, sowie der damit im Zusammenhange stehenden Reconstructionsarbeiten an dem bestehenden Viaducte wird vorläufig für die Partie zwischen der Brücke über die Vyšehrader Strasse (Wratislavgasse) und der Moldaubrücke (8 Oeffnungen) in öffentlicher Concurrenz erfolgen.

Die Grundlagen für die Offertstellung, als: die allgemeinen und besonderen Baubedingnisse, die Baubeschreibung und die vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Baupläne, ferner die Formularien für die Preisliste und das Angebot, sowie die Bestimmungen für die Einbringung der Letzteren erliegen im Bureau der hierseitigen Abtheilung für die Bahnerhaltung und den Bau und können während der Amtsstunden, d. i. an Wochentagen von 8 Uhr Früh bis 3 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr Vormittags dort eingesehen werden. Dortselbst werden den Offerenten auch alle gewünschten Aufklärungen ertheilt, und die für die Offertstellung erforderlichen Formularien für das Angebot, sowie die Formularien für die Preisliste und die Baubeschreibung, welche zwei Beilagen integrirende Bestandtheile des Angebotes bilden, ausgefolgt.

Das Vadium beträgt K 7000 und ist entweder in Baarem oder in solchen Werthpapieren zu erlegen, welche bei den k. k. Staatsbahnen zum Vadien-, sowie Cautionserlage zugelassen werden.

Die Angebote sind sammt den vorerwähnten, denselben anzuschliessenden zwei Beilagen vorschriftsgemäss, d. i. mit einer Krone per Bogen zu stempeln und sind in einem versiegelten, mit der Aufschrift: **„Angebot auf die Erbreiterung des Vyšehrader Viaductes"** versehenen Couverte bis **7. Februar 1903, 12 Uhr Mittags**, im **Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag**, Hybernergasse Nr. 1564/II, zu überreichen oder frankirt dahin abzusenden.

Den Offerenten wird es freigestellt, der commissionellen Eröffnung, welche am 7. Februar 1903, um 2 Uhr Nachmittags, stattfinden wird, beizuwohnen.

Ausdrücklich wird hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Angebote, deren Steller die Offertgrundlagen nicht unterschrieben haben, dann jene, denen die vorstehend als integrirende Bestandtheile derselben bezeichneten zwei Beilagen nicht beigeschlossen werden, sowie jene, welche nicht zum vorbezeichneten Einreichungstermine eingebracht werden oder deren Einbringung ohne Erlag des Vadiums erfolgte, und schliesslich jene, in denen eine gänzliche oder auch nur theilweise Aenderung der Grundlagen des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Die k. k. Staatsbahn-Direction behält sich schliesslich ausdrücklich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, oder eventuell auch die sämmtlichen Angebote zurückzuweisen.

Prag, im Jänner 1903.

K. k. Staatsbahn-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

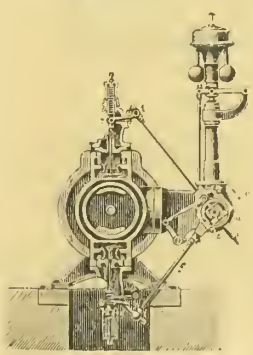
Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.

G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei

Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665



Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Seitens der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction wird das beim Materialmagazine in Pilsen sich im Laufe des I. Quartales 1903, das ist vom 1. Jänner bis 31. März 1903, voraussichtlich ansammelnde Altmateriale hiemit zum Verkaufe offerirt, und zwar:

Abfälle von Hanf, Jute-, Kautschuk, Leder, Schafwoll, Posamentir- und Tuchwaaren, alte Fussstahlachsen, alter Stahl in grossen Stücken, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nuth, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfedern-, Feilen-, Volutfedern, Werkzeug- und Zerrenstahl, altes Bruchglas, Makulatur-, Stampf- und Korbpapier, Telegraphenstreifen, alte Feuerboxe, alte Bouilleurs, altes Pech, Platten und galvan. Kupfer.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direction eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden kann.

Die in die Offerten einzusetzenden Preise haben sich per 100 kg franco Waage Materialmagazin Pilsen zu verstehen.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum, oder auch nur auf einen Theil desselben erstrecken und behält sich die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums, oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen „1 Krone"-Stempelmarke per jeden Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für den Ankauf von Altmaterial" bis längstens den 30. Jänner 1903, 12 Uhr Mittags,** bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direction einzubringen und ist darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass der Offerent mit den ihm bekannten Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vollkommen einverstanden ist.

Die Eröffnung der Offerte erfolgt am 31. Jänner um 10 Uhr Vormittags im Directionsgebäude in Pilsen und kann jeder Offerent oder dessen gehörig ausgewiesener Stellvertreter dieser Eröffnung beiwohnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen, oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen sollten, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im Jänner 1903.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Patent-Anwalt

Ingr. V. MONATH

Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.

Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Ingenieur

derzeit bei einem **Bahnbau thätig,** sucht für Frühjahr Stelle bei grösserer **Bahnbau-Unternehmung.** Gefl. Antr. unter **„L. 8496"** an HAASENSTEIN & VOGLER, WIEN I. 721

FRITZ & MASCHKE

Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713

Holz und Kohle

„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.

Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

„COURIER"

Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau

NAGEL & WORTMANN 702

Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832. 697

WIEN

I. Bezirk.

Stefansplatz Nr. 11

Parterre

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wien-Hauptzollamt.

Die mittelst Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 135 vom 25. November 1902 auf Seite 3176, sub [1085] veröffentlichte Einschränkung der Güter-Auf- und Abgabe in der Station Wien-Hauptzollamt wird mit Giltigkeit vom 22. Jänner 1903 an bis auf Weiteres abgeändert, wie folgt:

A. Von der Auf- und Abgabe als Eil- und Frachtgut sind mit den unten bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Explosive, feuergefährliche, leicht entzündliche, ätzende, im besonderen Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände;
b) Leichen;
c) lebende Thiere.

B. Von der Aufgabe als Frachtgut sind mit den unten bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Alle sperrigen Güter, Möbel und Möbelbestandtheile, sowie Emballagen als: Käfige, Steigen, Körbe, auch Latten-Geflügelkörbe etc.;
b) Stückgüter in Wagenladungen, sowie alle sonstigen Wagenladungsgüter,
c) Fahrzeuge aller Art.

C. Von der Abgabe als Frachtgut sind mit den unten bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Fahrzeuge aller Art,
b) folgende Güter in Wagenladungen: Mineralische Kohle und Kokes, Brenn- und Langholz, Steine, Ziegel, Schotter, Sand, Erden, Erze und schwere Maschinen.

Sämmtliche unter A. B. und C. angeführten Beschränkungen gelten nicht für Zollgüter, welche an das k. k. Hauptzollamt Wien angewiesen sind, sowie auch nicht für jene Güter, welche daselbst der Zollamtshandlung zugeführt wurden und dann zur Neuaufgabe gelangen.

Die unter B. b) angeführten Beschränkungen gelten nicht hinsichtlich solcher Güter, welche nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen oder transit derselben nach dem Auslande zur Aufgabe gelangen, ferner nicht für den Verkehr nach Triest Südbahn, sofern die betreffenden Wagenladungen mindestens 50 Percent Zollgut enthalten.

Wien, am 20. Jänner 1903. [80]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Tarif-Heft 1.

Erhöhung der Frachtsätze nach Stationen der Zsitvavölgyer Localbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1903 erhöhen sich die Frachtsätze für Kohle, Coaks etc. im Verkehre mit den Stationen Aranyos-Maróth, Kis-Tapolcsány, Mánya, Taszár und Verebély der Zsitvavölgyer Localeisenbahn im obgenannten Kohlenverkehre um einen Heller per 100 kg.

Budapest, am 20. Jänner 1903. [81]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

(Kohlenverkehr.)

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Der in der vom 1. Jänner 1902 giltigen Zusammenstellung von Frachtsätzen für die frachtgutmässige Beförderung von Kohlen, mineralischen, der Pos. K—25 der Güterclassification von, resp. nach Stationen des Localverkehres enthaltene Frachtsatz für die Relation Bruch-Haag von 1030 Hellern per Tonne wird mit sofortiger Giltigkeit auf 1000 Heller per Tonne berichtigt.

Wien, am 21. Jänner 1903. [82]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Rheinisch-Westphälisch-Hessisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit dem Berichtigungsblatte II zu dem Tarif für den obgenannten Verkehr gelangen von Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen directe Fahrpreise und Gepäckstaxen über Aschaffenburg mit sofortiger Giltigkeit zur Einführung.

Wien, am 21. Jänner 1903. [83]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Umgestaltung der Abfertigungsstelle Chrzanów-Frachtenstation in eine Station für den Gesammtverkehr mit der Bezeichnung „Chrzanów“ und Auflassung der Personenhaltestelle Chrzanów.

Die Erweiterung der Abfertigungsstelle Chrzanów-Frachtenstation und die Auflassung der Personenhaltestelle Chrzanów, welche laut Kundmachung in der Nummer 134 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 22. November 1902, sub [1067], auf den 1. December 1902 festgesetzt waren, jedoch gemäss dem Erlasse der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vom 27. November 1902, Z. 20.472/A, laut Bekanntmachung in der Nummer 138 des genannten Blattes vom 2. December 1902, sub [1111], auf unbestimmte Zeit verschoben werden mussten, werden hiemit zufolge herabgelangter Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Jänner 1903, Z. 58.088/19 ex 1902, auf den 1. Februar 1903 anberaumt.

Der Inhalt der vorerwähnten Kundmachung tritt sohin mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1903 in Kraft.

Wien, im Jänner 1903. [84]

Localbahn Cilli-Wöllan.

Einführung eines Nachtrages zum Localgütertarife.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1903 tritt der Nachtrag I zum Localgütertarif, Theil II (giltig vom 1. Jänner 1898) für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der Localbahn Cilli-Wöllan in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes. Preis: 10 Heller. Der Nachtrag kann bei der gesellschaftlichen commerciellen Direction in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 20. Jänner 1903. [85]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als betriebführende Verwaltung der Localbahn Cilli-Wöllan.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Südwest - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Erweiterung der Reexpeditionsbegünstigung für das öffentliche Lagerhaus in Czegléd.

In den obbezeichneten Verbänden wird die Reexpeditionsbegünstigung für die im Lagerhause in Czegléd eingelagerten Sendungen von Getreide etc. auch dann angewendet, wenn die Sendungen von solchen in den Tarifen der vorgenannten Verbände enthaltenen Stationen proveniren, welche laut der bestehenden Instradirungsvorschriften ausschliesslich über Ujszász-Rákos instradiren.

Für derartige Sendungen wird die Reexpeditionsgebühr mit 6 Heller per 100 kg berechnet.

Das gleiche Zugeständniss findet auch im Rückvergütungswege für solche im Lagerhause in Czegléd eingelagerte und nach Stationen des westlichen Zollauslandes (Deutschland, Niederland, Luxemburg, Frankreich und Schweiz) reexpedirte Sendungen von Getreide etc. Anwendung, welche von solchen in den Tarifen der ausländischen Verbandsverkehre enthaltenen Stationen stammen, welche laut den bestehenden Instradirungsvorschriften über Ujszász-Rákos instradiren.

Wien, am 21. Jänner 1903. [86]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen und Aenderung der Preise für Hundefahrkarten.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 gelangen für alle Züge giltige Rückfahrkarten von Fürth nach Marienbad über Eger zum Preise von

Mk. 38·30 in I. Classe
„ 21·60 in II. Classe
„ 14·90 in III. Classe,

ferner directe Gepäckstaxen zwischen Bad Reichenhall einerseits und Bruck-Fusch und Lend-Gastein über Salzburg, sowie Landeck über Kufstein - Innsbruck andererseits zur Einführung. Gleichzeitig werden die Preise der Hundefahrkarten abgeändert.

Wien, am 20. Jänner 1903. [87]

K. k. österr. Staatsbahnen namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Deutsch-Englischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil II, Heft G.

Wiedereinführung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 gelangen für den Verkehr zwischen Karlsbad (B.E.B.) und London über Hoek van Holland-Harwich, sowie über Vlissingen-Queenboro directe Schnellzugsfahrpreise in I. und II. Classe für die einfache Fahrt und die Hin- und Rückfahrt, ferner Gepäckstaxen in diesen Verbindungen, sowie für den Verkehr zwischen Karlsbad (B.E.B.) und Harwich über Hoek van Holland zur Einführung.

Wien, am 18. Jänner 1903. [88]

K. k. österr. Staatsbahnen namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Keblau für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.

Nachdem ein Verbindungsweg zu der Station Keblau fertiggestellt ist, wird diese, auf der Localbahn Wlaschin — Unter-Kralowitz gelegene Station vom 25. Jänner 1903 angefangen für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Die Eröffnung dieser Station für den Gesammtverkehr erfolgt erst nach Fertigstellung der Zufahrtsstrasse.

Die Fahrkartenausgabe findet in der Station statt, Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

Prag, am 20. Jänner 1903. [89]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

22. Jänner. Wegen Umgestaltung des Bahnkörpers wurde zwischen Klenak und Klenak-Szávapart der Linie Ruma—Klenak-Szávapart der Gesammtverkehr auf circa 14 Tage eingestellt.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten
Fabrik: VI 2, Hirschengasse 25
Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.
Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.
Illustrirte Kataloge frei. 668

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
556	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter der Classe I II A	Böhm.-Trübau St.E.G.	Floridsdorf K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg 10 000 kg 5000 kg 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Bei Inanspruchnahme der in der Rubrik 10 mit *) bezeichneten Frachtsätze obliegt das Auf- und Abladen der Partei oder umgekehrt	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif, Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Heller 293 293 217 217 185	256*) 228*) 216 204*) 179*)	37 65 1 13 6	Im Kartirungswege		
557	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethe ligten Verwaltungen	I. Rübenschnitze, getrocknet, der Tarif-Pos. Z—10 II. Zuckerrübenschnitte, getrocknet, der Tarif-Pos. Z—11	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Absdorf-Hippersdorf Allentsteig Klosternenburg-Weidling Oberhollabrunn Stockerau Tulln Vitis Ziersdorf	Bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung a) ad I. und II. für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, b) ad I. für mindestens das Ladegewicht des Wagens, c) ad II. für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Bei Anwendung der Frachtsätze sub b) obliegt das Auf- und Abladen dem Absender, bezw. Empfänger. Bei Anwendung der Frachtsätze sub c) obliegt das Aufladen dem Absender	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	ad a) b) c) 76 39 54 138 58 84 56 33 41 106 43 63 80 38 50 69 37 49 152 62 90 90 44 63		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
558	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter aller Art	Blansko	diversen Stationen	Die Sendungen müssen in Wagenladungen von mit der Station Blansko in Geleiseverbindung stehenden Etablissements zur Aufgabe gebracht, resp. bezogen werden. Verwiegung auf der Geleisewaage. Der Zuschub der zu verwiegenden Wagen auf die Geleisewaage, bezw. das Abziehen der verwogenen Wagen von der Waage obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif, Theil I	120 Heller Wägegeld in Blansko per Wagen	80 Heller Wägegeld in Blansko per Wagen	40 Heller Wägegeld in Blansko per Wagen	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
559	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holzgeist (Methylalkohol)	Usora	Neschwitz	a) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller a)	b)	Im Kartirungswege		Für das Umladen in Busna-Brod wird für je angefangene 100 kg an Umladegebühr 2 Heller eingehoben
					Ober-Laa (Industriegeleise)					636	632			
					Oderberg					376	372			
					Passau					446	442			
					Teplitz-Waldthor					572	556			
										647	607			
			Holzkalk (unreiner, bulzessigsaurer Kalk)		Neschwitz					636	454			
					Ober-Laa (Industriegeleise)					376	272			
					Oderberg					446	312			
					Passau					572	418			
					Teplitz-Waldthor					647	466			
560	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, ermässigte	Holleschau	Politz-Sandau (B.N.B.)	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 573		Im Kartirungswege		
				Kojetein						544				

Fortlaufende Nummer	561	562	563
1			
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	Leoben-Vordernberger Eisenbahn
und im Namen der			
2	3	4	5
Das Zugeständniss wird gemacht	Landwirthschaftliche Maschinen der Pos. M—14 der Güterclassification	Gyps der Pos. G—26 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Getreide
für Artikel			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Prag St.E.G., Oe.N.W.B. und k.k.St.B. Lieben St.E.G. und Oe.N.W.B.	Kapfenberg	Leoben S.B.)
nach	Budapest	Bielitz Brünn K.F.N.B. und St.E.G. Friedek-Mistek Iglau Stadt k.k.St.B. Iglau Oe.N.W.B. Krakau Kremsier Mähr.-Ostrau Olmütz Teschen Troppau Znaim Oe.N.W.B. und St.E.G.	Trofayach
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut a) in Gewichtsmengen unter 5000 kg, b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
6	7	8	9
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Locaigütertarif der Leoben-Vordernberger Eisenbahn
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 549 Heller b) 260 Heller	20 Heller	20 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 466 Heller b) 242 Heller	19 Heller	19 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 83 Heller b) 18 Heller	1 Heller	1 Heller
Art der Durchführung	im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Die nebenstehenden Frachtsätze finden auf nachbenannte Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti téberpályaudvár, fővámbáz, fővárosi közraktárak, Józsefváros, kiterő, Lipótváros, nyugoti pályaudvár, Keleníöld, déli vásut, Ó-Buda filatorigát u. Buda-Császárfürdő-kiterő		

Fortlaufende Nummer	564	565	566
Die Publication erfolgt von der und in der Namen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	betheiligten Verwaltungen		
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Holz des Ausnahmetarifes a und b des in der 8. Rubrik angegebenen Tarifes	Getreide der Pos. G—9 und Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification	Trass und Tuffsteine
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Steinabrückl, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Triest-S. Andrae	Plaidt
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Stationen der königl. Sächsischen Eisenbahnen	Rovigno	Kruft
		oder umgekehrt	
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen des in der 8. Rubrik angegebenen Tarifes	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Gablonz-Brandl
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Februar bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 5, vom 1. März 1898	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 9 (Ausnahmetarif Nr. 88), des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, vom 1. Februar 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	70 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die für den Verkehr mit der Station Wöllersdorf der k. k. österr. Staatsbahnen bestehenden Frachtsätze	55 Heller	1·58 1·59 in Mark
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		15 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	567	568
1		
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
2		
3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Maschinentheile und zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche, von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen	Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—16 a des Theiles I für die Elbe-Umschlagsverkehre, ferner für Schleifholz bis zu 2·5 m Länge
4		
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Anssig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz
nach	Bubna	Hliboka
5		
bei Erfüllung nach stehender Bedingungen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Transporte müssen zum Bane einer Baumwollspinnerei in Holescbowitz bestimmt sein und diesem Zwecke thatsächlich auch zugeführt werden, was von der Station Bubua auf den bezüglichen Frachtbriefen bestätigt sein muss. Das Abladen bat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens
6		
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902
8		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	85 / 75 / 125 Pfennig	218 / 188 *) / 193 *) Pfennig
9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	66 *) / 61 *) / 106 Pfennig	
10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	19 / 14 / 19 Pfennig	
11		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Haarburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	
13		
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfg. für 100 kg.	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfg. für 100 kg bei Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag.
14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
569	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Fassdauben aus Buchenholz der Pos. H—14/2 des Theiles I für die Elbeumschlagsverkehre	Bóbrka-Chlebowice	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1903	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902	216	165	51	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Anfgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag. Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die nebenstehenden Frachtsätze um 5 Pfennig für 100 kg. Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 Pfennig für 100 kg zu erhöhen.	
				Bolechów					221	165	56			
				Hadikfalva					263	184	79			
				Hatna					267	184	83			
				Hlboka					260	184	76			
				Kolomea					242	183	59			
				Komaúcza					203	165	38			
				Krościenko					203	165	38			
				Lawoczne					229	169	60			
				Lubieńce					220	165 *)	55			
				Łupków					205	165	40			
				Nen-Łupków					205	165	40			
				Olszanica					200	165	35			
				Potntory					232	184	48			
				Skole					223	165	58			
				Stryj					218	165	53			
				Synowódzko wyzne					221	165	56			
				Ustrzyki					203	165	38			
				Złoczów					223	184	39			
570	Böhmischen Nordbahn		Für die zum Bau, bezw. zur Erweiterung von Industrie-Etablissements in Haida, Hainspach-Wölmsdorf, Schönlinde, Soijan-Podol und Zwickau i. B. dienenden Banmaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903 die laut Ausnahmetarif 15 des Local-Gütertarifes der Böhm. Nordbahu festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.											

Fortlaufende Nummer	571	572	573	574	575	576	577	578	579	580
	Stauding-Stramberger Localbahn									
Die Publication erfolgt von der										
und im Namen der										
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kalkstein, Bruchstein und Schotter	Kalk, gebrannter	Kalk, gebrannter, als Düngmittel der Pos. D—13	Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 bis E—6	Eisen und Stahl der Pos. E—7 bis E—9	Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 bis E—9	Holz der Pos. H—18 bis H—20	Holz aller Art unter 7 m Länge	Kalk, gebrannter	
	der Güterclassification im Tarif-Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1902									
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Stauding	Stramberg	Stramberg	Stramberg (für Sendungen von Baschka via Wernsdorf)			Standing (für Sendungen von Lipina-Carlshütte)	Stramberg (für Sendungen von Friedek-Mistek oder Friedland via Wernsdorf)	Stramberg	Standing oder Stramberg
nach	Nesselsdorf									allen übrigen Stationen der Stauding-Stramberger Localbahn
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	mindestens a) 50.000 q b) 100.000 q c) 200.000 q	mindestens 200 Waggons à 10.000 kg	mindestens 100 Waggons à 10.000 kg	unter 5000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg	mindestens 10.000 kg	mindestens 5000 kg
	per Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen									
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis zum 31. December 1903			vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis zum 31. December 1903						
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Allgemeiner Tarif, Theil II (Localtarif), giltig vom 1. Jänner 1903									Allgem. Tarif, Theil I, Abth. B, vom 1. Jänner 1902
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	a) 18 b) 18 c) 18	18	18	27	21	21	20	21	22·8	für Deckenmiethe 1000
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 14 b) 13 c) 12	14	14	16	16	16	16	11	19	für Deckenmiethe 200
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 4 b) 5 c) 6	4	4	11	5	5	4	10	3·8	für Deckenmiethe 800
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege			Im Kartirungswege						
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Documente, vorzulegen bis spätestens 30. Juni 1904	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 30. Juni 1904	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 30. Juni 1904							
Besondere Bemerkungen										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
581	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Eisen und Eisenwaaren, auch Maschinentheile der Tarif-Position E—5 und E—6, lit c) und d)	Schimitz	Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen für die Maschinenanlage der nächst der Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände zu errichtenden Centralen der städtischen Elektricitätswerke bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	53 Heller*)		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf das Central-Gaswerk oder die städtischen Elektricitätswerke als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende Februar 1904, widrigenfalls jeder Anspruch auf Vergütung erlischt	*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von K 12·— per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Betriebsausweiche Wien-Erdbergerlände zu den städtischen Elektricitätswerken in Anrechnung
582	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kokes	Segen Gottes via B.-Brod—Prag-Hrabovka	Schlan	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Kokes bestehenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	1042 Heller per 1000 kg		Im Kartirungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
20	Nr. 5 vom 10. Jänner 1903	408	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligte Verwaltungen	Rohzucker aus Oesterreich durch das deutsche Zollgebiet	Müglitz Raitz	Aussig Landungsplatz	In der dritten Rubrik der Tabelle sind folgende ausgebliebene Frachtsätze nachzutragen: Müglitz-Aussig Landungsplatz **143 Pfennig.** Raitz-Aussig Landungsplatz **145 Pfennig**	
	Nr. 7 vom 15. Jänner 1903	465	K. k. österr. Staatsbahnen	Kremsthalbahn	Circa 40 Wagen Schotter der Pos. S—55a) der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I	Ober-Micheldorf	Wartberg a. K.	In der Rubrik 10 ist der zugestandene Frachtsatz von **„8 Heller“** einzusetzen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 12. **Wien, 27. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Erkenntnissen der k. k. Landesgerichte. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 5 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 29. November 1902,*) giltig für die gefürstete Grafschaft Görz und Gradisca, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstrassen zu den Eisenbahnstationen.

Ueber Antrag des Landtages Meiner gefürsteten Grafschaft Görz und Gradisca finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Eisenbahnzufahrtsstrassen sind jene öffentlichen, bereits bestehenden und zweckentsprechend hergerichteten oder neuerbauten Strassen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Haltestellen einer Eisenbahn mit der nächst erreichbaren geeigneten öffentlichen Strasse oder mit dem nächst gelegenen bewohnten Orte in einer den Verkehrsbedürfnissen vollkommen entsprechenden Weise vermitteln.

Zu jedem Bahnhofe, sowie zu jeder Haltestelle hat nur eine den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes unterliegende Eisenbahnzufahrtsstrasse zu führen.

Plätze vor den Bahnhöfen und Haltestellen, welche für den Personen- und Wagenverkehr nothwendig sind, sowie die Verbindungsrampen und Auffahrten zwischen den höher gelegenen Bahnhöfen, Haltestellen oder den nothwendigen Plätzen vor denselben einerseits und den tiefer liegenden Zufahrtsstrassen andererseits oder umgekehrt, werden zu den Bestandtheilen der Bahn und nicht zu den Zufahrtsstrassen gerechnet.

§ 2.

Die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstrassen zu den Bahnhöfen und Haltestellen, deren Standpunkt behördlich festgestellt wurde, erfolgt, wenn nicht die betreffende Eisenbahnunternehmung oder eine andere physische oder juristische Person durch die Bedingungen der Concessionsertheilung oder vertragsmässig hiezu verpflichtet ist, durch die Concurrenz:

a) der Eisenbahnunternehmung;
b) der Strassenbezirke, durch welche die Zufahrtsstrasse führt, oder deren Gebiet sie auch nur berührt;
c) der Gemeinden, deren Gebiete von der Zufahrtsstrasse durchzogen oder auch nur berührt wird;
d) der Besitzer von Handels- und Industrialunternehmungen, Berg- und Hüttenwerken, dann Waldungen, welche an dem Bestande der Eisenbahnstation ein hervorragendes Interesse haben, auch wenn diese Unternehmungen und Besitzungen ausserhalb eines der unter die Bestimmung lit. b) fallenden Strassenbezirke gelegen sind.

Insofern eine anderweitige Vereinbarung nicht stattfindet, haben die unter a) und b) genannten Concurrenzfactoren je $^1/_3$, die unter c) und d) genannten zusammen $^1/_3$ der Auslagen, wozu auch jene für den Grunderwerb gehören, zu tragen. Bei Zufahrtsstrassen, welche vermöge ihrer Lage den Nachbarbezirken oder Nachbargemeinden, selbst wenn sie deren Gebiet nicht berühren, besondere Vortheile gewähren, können auch diese Bezirke oder Gemeinden zur Concurrenz zum betreffenden Drittel der Auslagen herangezogen werden.

*) Enthalten in dem am 12. Jänner 1903 ausgegebenen I. Stücke des „Gesetz- und Verordnungsblatt für das österreichisch-illirische Küstenland“ unter Nr. 1.

§ 3.

Die Zufahrtsstrassen sind gemäss den für die Bezirks-Concurrenzstrassen jeweils bestehenden gesetzlichen Vorschriften, durch den Strassenausschuss, in dessen Bezirk die Strassenstrecke liegt, zu bauen, zu erhalten und zu verwalten, und finden die jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen über die Herstellung und Erhaltung der nichtärarischen öffentlichen Strassen überhaupt auf die Eisenbahnzufahrtsstrassen Anwendung, insofern in dem gegenwärtigen Gesetze nicht etwas Anderes angeordnet ist, oder insofern die Statthalterei einvernehmlich mit dem Landesausschusse mit Rücksicht auf besondere Verkehrsverhältnisse nicht etwas Anderes bestimmt.

§ 4.

Bei der Anlage neuer Eisenbahnen, neuer Bahnhöfe oder Haltestellen ist über die Nothwendigkeit, Richtung, Länge, Breite und andere Baubedingungen der Eisenbahnzufahrtsstrasse von der politischen Begehungs-Commission, wozu ein Abgeordneter des Landesausschusses, die Vertreter der betreffenden Strassenbezirke und Gemeinden, sowie die übrigen Interessenten einzuladen sind, eine Vereinbarung anzustreben; wenn dieselbe nicht zustande kommt, hat die Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landesausschusse zu entscheiden.

Bezüglich der Zufahrtsstrassen, welche zu bereits im Betriebe stehenden Bahnhöfen oder Haltestellen errichtet werden sollen, hat die politische Bezirksbehörde die Vorerhebung zu pflegen; wenn hiebei eine Vereinbarung zwischen den Interessenten nicht zustande kommt, ist über die Nothwendigkeit, Richtung, Länge und Breite, sowie über andere Baubedingungen der Zufahrtsstrasse, von der Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landesausschusse zu entscheiden.

Dieselben Behörden entscheiden auch nach Anhörung der Interessenten darüber, ob zur Herstellung und Erhaltung einer Zufahrtsstrasse auch solche Strassenbezirke und Gemeinden heranzuziehen seien, deren Gebiet von der Zufahrtsstrasse nicht unmittelbar berührt wird; welche Privatinteressenten hiezu auf Grund der Bestimmung des § 2, lit. d) zu concurriren haben; ob hiezu blos die Privatinteressenten verpflichtet seien, weiters ob eine bereits bestehende Strasse als öffentliche Eisenbahnzufahrtsstrasse anzusehen sei, endlich über die Nothwendigkeit der Umlegung der Reconstruction der bestehenden Zufahrten.

§ 5.

Ist bezüglich einer Zufahrtsstrasse die Vereinbarung zwischen den Interessenten zustande gekommen, oder hierüber die Entscheidung gefällt worden, so ist durch den Strassenausschuss jenes Strassenbezirkes, in dem der betreffende Stationsplatz liegt, über die Auftheilung der Bau- und Erhaltungskosten gemäss den Bestimmungen des § 2 eine Concurrenzverhandlung zu pflegen.

Wenn hiebei eine gütliche Vereinbarung nicht erzielt wird, so ist diese Auftheilung durch die Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landesausschusse derart zu bestimmen, dass dieselbe innerhalb jedes Concurrenz-Drittheiles nach Massgabe des Nutzens abgestuft wird.

§ 6.

Innerhalb der Grenzen der Landeshauptstadt Görz obliegen der Gemeinde die dem Strassenausschusse zukommenden Rechte und Pflichten.

§ 7.

Wenn nach der Vollendung einer Zufahrtsstrasse neue Handels- oder Industrialunternehmungen, Berg- oder Hüttenwerke entstehen, welche die Zufahrtsstrasse stark in Anspruch nehmen, so sind dieselben nachträglich in die bezüglich der Strassenerhaltung bestehende Concurrenz einzubeziehen.

Die Entscheidung hierüber erfolgt durch die Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landesausschusse.

§ 8.

Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten auch bezüglich jener Zufahrtsstrassen, welche interimistisch als solche erklärt wurden und bezüglich welcher die Verhandlung noch nicht durchgeführt ist.

§ 9.

Wenn das nach diesem Gesetze erforderliche Einvernehmen zwischen der Statthalterei und dem Landesausschusse nicht zustande kommt, hat das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium die Entscheidung zu fällen.

Diese letzteren Behörden entscheiden auch über Recurse gegen die von der Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landesausschusse auf Grund der §§ 3, 4, 5 und 7 dieses Gesetzes gefällten Erkenntnisse.

§ 10.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind Meine Minister des Innern und der Eisenbahnen beauftragt.

Schönbrunn, am 29. November 1902.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Wittek** m. p.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. Jänner 1903, womit für den Monat Februar 1903 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Februar 1903 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Seilbahn von Nusle nach Königliche Weinberge.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat die dem Fabrikanten Johann Stětka in Königliche Weinberge mit dem Erlasse vom 12. Jänner 1901, Z. 300/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 13 vom 29. Jänner 1901), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte und mit den Erlässen vom 2. Juli 1901, Z. 29.011/2, vom 3. Jänner 1902, Z. 58.562/2 ex 1901, und vom 3. Juli 1902, Z. 29.904/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 85 vom 23. Juli 1901, dann Nr. 5 vom 16. Jänner 1902 und Nr. 81 vom 3. Juli 1902) verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Seilbahn mit einer Mittelzahnstange (System R. Abt) von Nusle längs der Nusler Stiege nach Königliche Weinberge neuerlich auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 8. Jänner 1903. E.-M.-Z. 58.226/2 ex 1902.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Skalitz-Boskowitz zur Stadt Boskowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. k. Professor i. R. August Kopetzky in Brünn im Vereine mit dem Bauunternehmer Emil Czeczowiczka in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Skalitz-Boskowitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Stadt Boskowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. Jänner 1903. E.-M.-Z. 55.050/2 ex 1902.

Aus den Erkenntnissen der k. k. Landesgerichte.

Eine der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses, bezw. dem Zeitpunkte der Enteignungsanmerkung nach § 20 Ent.-Ges. nachfolgende Veräusserung oder Belastung der enteigneten Realität vermag die lastenfreie Abschreibung des enteigneten Grundstückes nicht zu hindern und ist zu letzterem Zwecke die Beibringung von Aufsandungserklärungen seitens späterer Eigenthümer, sowie von Hypothekauflassungs-Erklärungen seitens späterer Belastungsberechtigten nicht mehr nothwendig.

Das k. k. Landesgericht in Troppau hat als Recursgericht in der Eisenbahngrundbuchsache der k. k. Eisenbahnbauleitung in Troppau durch den dortamtlichen Grundeinlösungs-Commissär um Einleitung des Verfahrens zur Ermittlung der im Gerichtsbezirke Freiwaldau gelegenen Eisenbahngrundstücke der k. k. Staatsbahnlinie Niederlindewiese—Barzdorf, Heinersdorf, Gemeinde Niederlindewiese, über den Recurs der k. k. Staatsbahn-Direction in Olmütz gegen einen Theil des Punktes I a) und die ganzen Punkte I b), I c), I e), I g) und I h) des Bescheides des k. k. Bezirksgerichtes in Freiwaldau vom 4. April 1901, Nr. c II $\frac{89/00}{1}$ zu erkennen befunden:

Es wurde dem Recurse Folge gegeben, der angefochtene Beschluss, der in seinen übrigen Punkten als nicht in Beschwerde gezogen, unberührt bleibt, dahin abgeändert, dass daraus alle jene Bestimmungen, mit welchen die Beibringung von Aufsandungsurkunden, bezw. Hypothekauflassungs-Erklärungen seitens jener, welche nach durchgeführter bücherlicher Anmerkung der Enteignung das Eigenthumsrecht, bezw. Belastungsrecht auf die enteigneten Flächen erworben haben, angeordnet wurde, zu entfallen habe.

Entscheidungsgründe:

Vorerst muss bemerkt werden, dass das Recursgericht die meritale Prüfung der Sache trotz der verspäteten Einbringung des Recurses gemäss § 11 des kaiserlichen Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208 (welche Bestimmung gemäss § 43 des Gesetzes vom 9. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, auch im Verfahren zum Zwecke der Anlegung der Eisenbahnbücher zu gelten hat), vornahm, weil sich die Verfügung des ersten Richters ohne Nachtheil eines Dritten abändern lässt und weil die präjudicielle Bedeutung der Angelegenheit zu einer Stellungnahme des Recursgerichtes Veranlassung bietet.

Uebergehend auf die meritale Seite selbst, so muss vorerst der Grundsatz des § 365 a. b. G.-B., wonach ein Mitglied des Staates zum Zwecke des allgemeinen Besten das vollständige Eigenthum einer Sache abtreten muss, im Auge behalten werden, als dessen Ausfluss sich die Bestimmungen des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, und des Gesetzes über die Anlegung der Eisenbahnbücher vom 19. April 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, darstellen.

Es ist ein unbestrittener Grundsatz, dass die Enteignung ihrem Wesen nach eine originäre, auf einem einseitigen Acte der Staatsgewalt beruhende Eigenthumserwerbungsart sei und dass die Wirkung derselben schon mit dem Momente des Beginnens der Expropriationsverhandlung eintritt. (§ 5, letzter Absatz, Ent.-Ges.)

Schon in diesem letzteren Momente wird der zu enteignende Eigenthümer in seiner Verfügungsbefugniss über den Gegenstand der Enteignung beschränkt und kann an dem zu enteignenden Objecte nur mehr unter der Resolutivbedingung Rechte übertragen oder bestellen, dass die Enteignung thatsächlich nicht erfolgt (§ 35 Ent.-Ges. und § 23 Eis.-Grundb.-Ges.).

Wird aber das Enteignungserkenntniss wirklich gefällt und rechtskräftig, so verlieren alle nach dem Beginne der Expropriationsverhandlung erworbenen, der Expropriation entgegenstehenden Rechte ihre Wirksamkeit (§§ 15, 20, 35 Ent.-Ges).

Mag man auch nicht die strengere Ansicht theilen, welche der Anmerkung des Expropriationserkenntnisses nach § 20 Ent.-Ges. gar keine juristische Wirkung zuschreibt, sondern dieselbe nur Evidenzzwecken dienen lässt, so ist doch soviel gewiss, dass, wenn das Ent-

eignungserkenntniss bücherlich angemerkt wurde, und der Anmerkung die allgemeinen Publicitätswirkungen beigelegt werden, dieselben wenigstens vom Momente der Eintragung der Anmerkung eintreten.

Solche Wirkungen sind, wie oben bemerkt, der Eigenthumsübergang vom Expropriaten auf den Enteigner und das Erlöschen aller dinglichen Rechte Dritter, soweit selbe mit dem Zwecke der Enteignung nicht vereinbar sind (§§ 22, 34 Ent.-Ges.).

Sie werden aber auch nicht alterirt durch den Umstand, dass nach dem Enteignungserkenntnisse ein freiwilliges Uebereinkommen zwischen den Expropriaten und dem Enteigner bezüglich des Eigenthumsüberganges und mit etwaigen Realberechtigten bezüglich der Auflassung ihrer Rechte getroffen würde (§§ 20, 29, 39 Eis.-Grundb.-Ges.).

Das Enteignungserkenntniss, und seien es auch mehrere an der Zahl, wirkt trotz dieses Uebereinkommens weiter und es wird nur die Durchführung der politischen Execution durch das private Uebereinkommen suspendirt.

Aus den vorliegenden Acten und den amtlichen Bestätigungen des Bezirksgerichtes Freiwaldau ist ersichtlich, dass alle rechtlichen Veräusserungen, bezüglich deren der angefochtene Beschluss die Remedur durch Beibringung von Aufsandungsurkunden begehrt, erst nach der Anmerkung des Enteignungserkenntnisses (bei mehreren Erkenntnissen nach der Anmerkung des ersten derselben) erfolgen.

Es müssen also nach § 20 Ent.-Ges., wie dies auch das Justizministerium in seinem im XI. Stück des Justizministerial-Verordnungsblattes vom Jahre 1900 enthaltenen Erlasse vom 9. Juni 1900, Z. 4541, ausgesprochen hat, die mit dem zur Zeit der Enteignung bücherlich eingetragenen Eigenthümer geschlossenen Uebereinkommen ihre rechtliche Wirkung behalten, und ebenso jene Belastungsrechte, welche nach jener Zeit zur Eintragung gelangten, bezüglich der enteigneten Flächen wirkungslos werden.

Aus diesem Grunde musste in Stattgebung des Recurses von der Beibringung der Aufsandungserklärungen späterer Eigenthümer und der Hypothekauflassungs-Erklärungen späterer Belastungsberechtigter Umgang genommen werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Kimpolung - Dorna watra. (Endtheilstrecke Valeputna—Dorna watra: Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung: Ertheilung des Betriebsconsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 31. December 1902, Z. 53.029, das von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mit dem Berichte vom 22. November 1902, Z. 18 201, mitgetheilte Ergebniss der am 25. October 1902 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung für die Endstrecke Valeputna—Dorna watra der Localbahn Kimpolung-Dorna watra, sowie die auf Grund des im Allgemeinen anstandslosen Resultates der obgenannten Amtshandlung von der Commission im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des Betriebsconsenses ex commissione genehmigend zur Kenntniss genommen.
[E.-M.-Z. 53 029 ex 1903.]

Localbahn Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde. (Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung: Ertheilung des Betriebsconsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 2. Jänner 1903, Z. 50.562, das von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mit dem Berichte vom 10. November 1902, Z. 17.466, mitgetheilte Ergebniss der am 25. October 1902 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung für die Localbahn Nixdorf Rumburg mit der Abzweignng von Herrnwalde nach Schönlinde, sowie die auf Grund des günstigen Resultates der obgenannten Amtshandlung von der Commission im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Ertheilung des Betriebsconsenses ab 29. October 1902 genehmigend zur Kenntniss genommen.
[E.-M.-Z. 50.562 ex 1902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Haltestelle Kuchelbad für den beschränkten Eilgutverkehr.) Am 1. Februar wird die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Kuchelbad der Linie Smichow—Pilsen auch für den Verkehr von Eilgütern bis zum Höchstgewichte von 50 kg per Collo eröffnet werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate November 1902.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates November 1902 folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. November der Haltepunkt Manternach an der Bahnlinie Luxemburg—Wasserbillig der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen auch für den Gepäcks- und Expressgutverkehr; der Haltepunkt Ardey zwischen den Stationen Frömern und Fröndenberg an der Bahnstrecke Unna-Fröndenberg im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr; der Haltepunkt Bürgeln zwischen den Stationen Anzefahr und Cölbe an der Bahnstrecke Cassel—Giessen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Cassel für den Personenverkehr; eine Gepäcksabfertigung von Bürgeln findet nicht statt; nach Bürgeln darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt; der Haltepunkt Profen zwischen den Stationen Pegau und Reuden an der Bahnstrecke Leipzig—Zeitz im Bezirke der kgl preussischen Eisenbahn-Direction zu Halle an der Saale für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr; der Haltepunkt Lippelsdorf an der Bahnstrecke Probstzella—Bock-Wallendorf im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, als Haltestelle auch für den Gepäcks- und Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen); die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Privatdepeschen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Fahrkartenverkauf findet zu den Zügen 947 und 948 durch die Zugführer statt, während die Gepäcksabfertigung von Lippelsdorf bei diesen Zügen ausgeschlossen ist; nach Lippelsdorf kann Gepäck abgefertigt werden, doch müssen die Reisenden das Gepäck am Zuge selbst abnehmen; zu allen übrigen Zügen erfolgt die Abfertigung von Personen und Gepäck in gewöhnlicher Weise; die Annahme und Auslieferung von Gütern ist auf die Zeit von 9—12 Uhr Vormittags und von 4—6 Uhr Nachmittags beschränkt; der Haltepunkt Münster bei Bingen zwischen der Station Bingerbrück und dem Haltepunkte Laubenheim a. d. Nahe an der Bahnstrecke Bingerbrück—Kirn im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzoglich-hessischen Eisenbahn-Direction zu Mainz für den Verkehr von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte bis zu 150 kg; der Haltepunkt Lauken im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig für den Personenverkehr; die Haltestelle Schrepau zwischen den Stationen Gramschütz und Glogau an der Bahnstrecke Schmiegrad—Glogau im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Stückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Rosbach (Sieg zwischen den Stationen Schadern und Au an der Bahnstrecke Wetzlar—Deutz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn Direction zu Frankfurt a. M., welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Verkehr in Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewichte bis zu 100 kg; die Haltestelle Barkoschin zwischen den Stationen Gr. Liniewo und Klinsch an der Bahnstrecke Hohenstein W./Pr.—Berent im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu

Danzig, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Voerde zwischen den Stationen Dinslaken und Wesel im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Essen, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den unbeschränkten Güter- und Thierverkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen; die Station Vosswinkel zwischen den Stationen Neheim-Hüsten und Wickede an der Bahnstrecke Scherfede—Frondenberg im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Cassel für den unbeschränkten Thierverkehr; die Haltestelle Wüstenfelde zwischen den Stationen Miltzow und Stralsund an der Bahnstrecke Pasewalk—Stralsund im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Stettin, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf Weiteres ausgeschlossen; ferner die Haltestelle Alfershausen an der Localbahn Roth-Greding der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den unbeschränkten Güterverkehr;

am 10. November der Haltepunkt Clotten zwischen den Stationen Carden und Chochem an der Bahnstrecke Coblenz—Trier im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken, der bisher nur der Abfertigung von Eil- und Frachtstuckgütern im Einzelgewichte von höchstens 150 kg diente, für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte bis zu 250 kg;

am 15. November die Stationen Altjahn, Mirotken und Skurz an der Bahnstrecke Czerwinsk—Skurz im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig, welche bereits für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet waren, auch für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Viehverkehr; Sprengstoffe können auf keiner dieser Stationen ver-, bezw. entladen werden; dagegen können Fahrzeuge und schwerwiegende Gegenstände, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, angenommen, bezw. ausgeliefert werden; die Station Posen-Gerberdamm an den Bahnstrecken Posen-Thorn und Posen-Stralkowo im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Posen, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern und lebenden Thieren in Wagenladungen, sowie von Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken und Leichen; der Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auch für die Folge ausgeschlossen; die Haltestelle Gohfeld zwischen den Stationen Oeynhausen N. und Löhne an der Bahnstrecke Wunstorf—Löhne im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn Direction zu Hannover für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Verladestelle Kranichbruch zwischen den Stationen Bokellen und Mathenbinken an der Bahnstrecke Osterode—Insterburg im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den öffentlichen Holzverkehr in Wagenladungen; ferner die Haltepunkte Machern (zwischen den Stationen Po thausen und Altenbach) und Weintraube (zwischen den Stationen Kötzschenbroda und Radebeul) an der Bahnlinie Leipzig—Dresden der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Eilstückgutverkehr;

am 18. November die Haltestelle Grossenbehringen an der Bahnstrecke Buttleben—Grossenbehringen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Erfurt auch für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art;

am 22. November der Haltepunkt Dielmissen zwischen den Stationen Eschershausen und Kirchbrack der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn für den Personenverkehr; schliesslich

am 25. November die Haltestelle Solpke zwischen den Stationen Mieste und Gardelegen an der Bahnstrecke Lehrte—Stendal im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Kattowitz: Errichtung einer besonderen Kohlenabfertigungsstelle auf der Mathildegrube.) Ab 1. Februar wird auf der Mathildegrube bei Morgenroth eine besondere Kohlenabfertigungsstelle für die daselbst zur Auflieferung gelangenden Kohlensendungen errichtet werden.

Preussen. (Verkauf von Briefmarken durch die Bahnhofbuchhändler und Bahnwirthe. Um Reisenden den Bezug von Briefmarken während der Reise zu erleichtern, hat eine kgl. preussische Eisenbahn-Direction die Bahnhofbuchhändler ihres Bezirkes ersucht, jederzeit eine Anzahl Briefmarken u. s. w. zum Verkaufe vorräthig zu halten und ihre Abgabe zum Selbstkostenpreise durch Aushang bekanntzugeben. Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat nun angeordnet, dass im Interesse des reisenden Publicums in derselben Weise auch von den übrigen kgl. Eisenbahn-Directionen zu verfahren und das nämliche Ersuchen auch an die Bahnwirthe zu richten ist.

— (Entwicklung der Kleinbahnen.) Am 1. October 1892 bestand das preussische Kleinbahnnetz aus nur 90 Bahnen mit 1034·8 km Länge, es ist in den folgenden vier Jahren um 96 Bahnen mit 2256·8 km und in den folgenden $4^1/_2$ Jahren um weitere 154 Bahnen und 5162 km, in dem $8^1/_2$ jährigen Zeitraume also um 250 Bahnen und 7418·8 km gewachsen. Die Zahl der Kleinbahnen hat sich demnach beinahe vervierfacht, die Länge aber mehr als verachtfacht. Die Ursache der Erscheinung, dass die Kilometerzahl viel stärker als die Zahl der Bahnen stieg, ist in dem Umstande zu suchen, dass der Zuwachs überwiegend aus nebenbahnähnlichen Kleinbahnen bestand, nämlich aus 190 Kleinbahnen dieser Art mit 6078·9 km Länge, während der Zuwachs an Strassenbahnen nur 60 Unternehmungen mit 1340 km Länge betrug. Unter den am 1. October 1892 vorhandenen Kleinbahnen überwogen umgekehrt die Strassenbahnen an Zahl und Bedeutung weit.

Dass von dem Zuwachs nicht weniger als 124 Bahnen mit 4649·1 km Länge auf die östlichen, 126 mit 2770 km auf die westlichen Provinzen entfielen, zeigt, dass die verkehrspolitische Absicht des Kleinbahngesetzes in weiterem Umfange erreicht ist. So wird z. B. in der Provinz Pommern das Staatsbahnnetz, welches im Jahre 1900 1526·58 km umfasste, durch nicht weniger als 1257·9 km Kleinbahnen ergänzt. Auf je 10.000 Einwohner treten den 9·45 km Staatsbahnen 7·66 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen, auf je 10.000 ha den 5·07 km Staatsbahnen 4·06 km Kleinbahnen dieser Art hinzu.

Schliesslich ist für die Beurtheilung der Wirkungen des Kleinbahngesetzes von Interesse, dass von den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 102 mit 4275 km vorzugsweise der Landwirthschaft, 29 mit 892 km annähernd in gleichem Masse ihr und dem Handel und der Industrie dienen, sowie dass von den vorzugsweise der Landwirthschaft dienenden Bahnen 75 mit 3417 km Länge, von den Bahnen letztgedachter Art 11 mit 389 km Länge auf die östlichen Provinzen entfallen.

Diese lebhafte Förderung der Verkehrseinrichtungen gerade der verkehrsschwächeren Landestheile kommt allerdings nicht allein auf Rechnung des Kleinbahngesetzes, sondern zu einem guten Theile auf Rechnung der thatkräftigen Unterstützung des Kleinbahnbaues aus öffentlichen Mitteln. Zu dem Anlagecapital der am 1. April 1901 im Betriebe befindlichen oder mindestens doch genehmigten Kleinbahnen hatten Staat und Provinzen je rund Mk. 37,500.000, die Kreise rund Mk. 92,500.000 beigesteuert. Inzwischen sind für den Kleinbahnbau noch weitere staatliche Mittel bereitgestellt worden, so dass für diesen Zweck jetzt im Ganzen Mk. 69,000.000 flüssig gemacht sind.

Württemberg. (Fürsorge für Unterkunft und Verpflegung des Unterpersonales.) Die General-Direction der Württembergischen Staatseisenbahnen hat neuerdings ihren Dienststellen die schon früher ergangenen Weisungen, wonach in Beziehung auf das gesammte Unterpersonal einschliesslich der Arbeiter für ausreichende Unterkunft und Verpflegung, insbesondere auch im Nachtdienste, zu sorgen ist, in Erinnerung gebracht. Es ist in der Verfügung gesagt, dass diese Weisungen noch keine volle Beachtung gefunden haben. Das Bedürfniss der Einrichtung von Unterkunftsräumen, sowie der Einrichtung von Wärme- und Kocheinrichtungen in den Aufenthalts- oder sonstigen Gelassen soll erneut geprüft und dem Personale dabei zur Geltendmachung von Wünschen Gelegenheit gegeben werden. Die Stationsvorsteher haben auch mit den Pächtern der Bahnhofswirthschaften wegen der Verpflegung des Personales in der Richtung sich zu benehmen, dass die Abgabe von alkoholhältigen Getränken eingeschränkt wird, dagegen nach Bedarf warme Speisen, Kaffee, Milch in guter Beschaffenheit zu billigen Preisen verabreicht werden. Der Preis von $^3/_{10}$ l Kaffee oder Milch ohne Brot soll für das Personal allgemein 10 Pfennig nicht übersteigen. In der Verfügung ist bemerkt, dass durch die Abgabe von Kaffee zu dem erwähnten Preise in einer Anzahl von Bahnhofswirthschaften, darunter Stuttgart, der Verbrauch von alkoholhaltigen Getränken nicht unwesentlich abgenommen hat.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Trieste" von Kobè.) Dieser Dampfer von 3203 Tonnen Gehalt ist am 16. December 1902 nach 74tägiger Fahrt mit 13 Passagieren und 3622 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 25 Tonnen nach Fiume und 911 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 7 der Kobè-Linie von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waaren aus: Kobè 57.050 kg (wovon 25.000 kg Kupfer für Fiume), Yokohama 490 kg Curiositäten, Hongkong 23.251 kg (wovon 3500 kg Quassia für das Ausland), Singapore 768.980 kg (wovon 375.600 kg für das Ausland), Soerabaya 13.683 kg Häute, Batavia 49.989 kg Ricinussamen (für das Ausland), Canton 20.864 kg Quassia, Penang 37.694 kg, Calcutta 1,129.300 kg (wovon 201.793 kg für das Ausland), Colombo 182.539 kg (wovon 9000 kg Cocosnussöl für das Ausland), Bombay 455.275 kg (wovon 221.750 kg für das Ausland), Aden 22.302 kg, Suez 1933 kg und aus Port Said 39.257 kg. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 6,784.870.

— (Abfahrt des Dampfers „Austria" nach Kobè.) Dieser Dampfer von 4879 Tonnen Gehalt ist am 6. December 1902 mit 20 Passagieren und 3042 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 1863 Tonnen Zucker, nebst 1594 Stück Holz, von Triest in der Ausreise Nr. 11 der Linie Triest—Kobè nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waaren u. A nach: Port Said 3739 kg, Soerabaya 2260 kg Papier, Suez 987 kg Baumwollwaaren, Gedda 27.789 kg (worunter 27.072 kg Zucker), Aden 1807 kg (worunter 1400 kg Zucker), Hodeidah 2770 kg, Colombo 79.394 kg, Sydney 1233 kg, Penang 179.095 kg (worunter 97.260 kg Zucker), Singapore 249.385 kg (worunter 128.025 kg Zucker), Bangkok 3623 kg, Manila 12 704 kg, Samarang 74.281 kg, Cheribon 3644 kg, Soerabaya 45.937 kg, Batavia 6693 kg, Amboina 930 kg Seife, Gorontalo 1859 kg Baumwollwaaren, Macassar 2897 kg, Hongkong 319.910 kg (worunter 240.413 kg Zucker), Shanghae 2647 kg, Yokohama 1,076.063 kg (worunter 802.530 kg Zucker), Yokohama or Kobè 23.877 kg Papier, Kobè 711.325 kg (worunter 360.250 kg Zucker), Kobè or Moji 205.600 kg Zucker und nach Port Said 310 kg Spielkarten. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,578.529.

— (Abfahrt des Dampfers „India" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 1797 Tonnen Gehalt ist am 12. December 1902 ohne Passagiere mit 874 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 143 Tonnen Zucker, nebst 2704 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 9 der Calcutta-Linie von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waaren nach: Port Said 19.893 kg (worunter 1250 Stück Zucker) nebst 2529 Stück Holz, Batavia 675 kg Seife, Suez 1355 kg, Gedda 10.452 kg, Aden 87.943 kg (worunter 65.085 kg Zucker), Hodeidah 9208 kg, Djibouti 2345 kg, Massaua 17 029 kg, Karachi 163.615 kg (worunter 46.260 kg Zucker) Colombo 82.955 kg (worunter 30 840 kg Zucker), Melbourne 33 kg Glaswaaren, Rangoon 73.731 kg, Calcutta 308.342 kg und nach Madras 96.537 kg. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,362.050.

Der Freudenauer Hafen in Wien. Am 28. October 1902 wurde in feierlicher Weise der Freudenauer Winterhafen eröffnet, welcher zu dem Zwecke angelegt wurde, um der Donauschiffahrt eine sichere Zufluchtsstätte gegen Hochwasser oder Eistreiben zu bieten.

Aus Anlass der Eröffnung des Freudenauer Hafens hat die Donauregulirungs-Commission in Wien eine Denkschrift herausgegeben, welcher in Betreff der Hafenanlage selbst Nachstehendes entnommen wird:

Die Ausführung der Hafenherstellungen (Ausbaggerung der Hafenbecken, Anschüttung des Hafenplateaus, Herstellung der Hafenufer, Strassen, Siele und Haftstöcke, Reconstruction und Erhaltung der Schutzdämme) wurde von der Donauregulirungs-Commission im Wege einer öffentlichen Offertausschreibung der Allgemeinen österreichischen Baugesellschaft übertragen und fand die Uebergabe der Bauarbeiten an die genannte Gesellschaft am 8. August 1899 statt. Wenige Tage darauf wurde mit den Bauarbeiten begonnen und wurden diese Arbeiten am 30. September 1902 zu Ende geführt.

Der Freudenauer Winterhafen mit dem dazu gehörigen Territorium liegt in dem Zwickel zwischen der Donaucanalausmündung und dem Donaustrome. Gegen den Freudenauer Wettrennplatz ist derselbe durch den Freudenauer Rückstaudamm abgeschlossen.

Die Länge des Hafens entlang des Donaustromes (incl. Hafenbecken und Hafenplateau) misst 4000 m; die grösste Breite des Hafens zwischen Donaucanal und Strom beträgt 700 m.

Der Hafen ist, wie alle Flusshäfen, nur gegen Rückstau von der Hafenmündung aus offen; gegen Einbruch von Hochwasser ist derselbe vollständig sicher und insbesondere längs des Stromes vor Ueberflutung durch die bestehende rechtsseitige Anschüttung und den daran anschliessenden Damm geschützt.

Der neu hergestellte Schutzdamm hat in dem stromaufwärts gelegenen Theile eine Kronenbreite von 10 m, in dem stromabwärtigen Theile eine solche von 5 m, ist beiderseits gepflastert und liegt 6·32 m über örtlich theoretischem Nullwasser (circa 1 m über dem grössten bekannten Hochwasser).

Der schon bestandene Damm längs des Donaucanales wurde in seiner ganzen Länge auf 6·32 m über dem Nullwasserstand des Hafenmundes erhöht, desgleichen wurde der Freudenauer Rückstaudamm auf diese Cote gebracht und mit einer Kronenbreite von 10 m versehen.

In dem von diesen Dämmen umschlossenen Hafenterritorium gelangten die Hafenbecken (Vorhafen, Innenhafen und Seitenhafen) zur Ausbaggerung.

Der Vorhafen hat eine Wasserfläche von 7·6 ha. Derselbe hat als Manövrirhafen zu dienen und kommt nur als Schutzstand bei Sommerhochwässern in Betracht; der Innenhafen (sammt Seitenhafen) hat eine Wasserfläche von 35·9 ha, die Gesammtwasserfläche beträgt sonach 43·5 ha.

Einzelne Antheile im Hafenterritorium wurden für zukünftige Erweiterungen der Hafenbecken reservirt; mit diesen Erweiterungen würde die Hafenwasserfläche auf 59·5 ha anwachsen.

Die Länge der Hafenufer beträgt im Vorhafen 1100 m, im Innenhafen 5100 m; insgesammt daher 6200 m.

Die Sohle des Hafens liegt 5 m unter Null, so dass auch vollgeladene Schiffe bei den niedrigsten Wasserständen zu allen Zeiten des Jahres vollkommen sicher stehen können.

Die Breite der Hafenbecken, gemessen in der Hafensohle, beträgt: bei der Einfahrt aus dem Strome 50 m; in der Mitte des Vorhafens 150 m; bei der Donauuferbahn-Ueberbrückung 25 m; bei der Abzweigung des Seitenhafens 250 m; am oberen Ende des Innenhafens 180 m.

Die Hafenufer besitzen im Allgemeinen eine $1^1/_2$fache Böschungsanlage, welche von der Höhe des Plateaus bis auf das Niveau des Nullwassers mit 26 cm starkem Pflaster abgepflastert ist. In Abständen von 25 m sind an den Ufern je 2 m breite Bruchsteinstiegen hergestellt, um den Verkehr von den Schiffen auf die Plateaus thunlichst zu erleichtern. Derartige Stiegen sind 300 vorhanden.

Zur Befestigung der Schiffe dienen eichene Haftstöcke in Entfernungen von 25 zu 25 m. Im Hafen können, je nach der Grösse der Fahrzeuge, 300 bis 400 Schiffe eingestellt werden.

Die mit dem Aushubmateriale der Becken angeschütteten Hafenplateaus sind derart gegliedert, dass eine rationelle Verkehrsentwicklung auf denselben möglich ist. — Diejenigen Plateautheile, auf welchen sich eventuell Wohngebäude, Fabriksanlagen, Werften u. s. w. entwickeln sollen, wurden auf 5·50 m über Null, die hauptsächlich für den Umschlagsverkehr dienenden Moli dagegen nur auf 4·20 m über Null angeschüttet, um die Waaren während der Dauer der mittleren und kleinen Wasserstände nicht allzuhoch heben zu müssen.

Auf den Hafenplateaus wurden circa 7 km Strassen hergestellt; die Strassen sind sämmtlich macadamisirt und gewalzt und haben eine Breite (zwischen den Randsteinen) von 8 m.

An Kunstbauten wurden im Freudenauer Winterhafen nur zwei Siele zur Ausführung gebracht.

Die Herstellung des Winterhafens erforderte eine Gesammtleistung von circa 2,000.000 m³ Materialbewegung, circa 70.000 m³ Wurfherstellung, circa 101.000 m² Pflasterherstellung und circa 56.000 m² Strassenherstellung. Die Maximalleistungen bei der Baggerung betrugen circa 6000 m³ per Tag, die durchschnittlichen Leistungen circa 2500 m³ per Tag.

Dass sich die Herstellung des, im heurigen Winter das erstemal officiell eröffneten, Freudenauer Winterhafens als eine Nothwendigkeit erweist, geht schon aus dem Umstande hervor, dass dieser Hafen noch während der Bauzeit in den Winterperioden 1899/1900, 1900/1901 und 1901/1902 zur Einstellung von Fahrzeugen benützt wurde. In der Winterperiode 1899/1900 waren 35 Fahrzeuge verschiedenster Kategorie eingestellt, im Winter 1900/1901 war die Zahl der eingestellten Fahrzeuge noch etwas grösser, in der Winterperiode 1901/1902 wurde der Hafen bereits von insgesammt 166 Objecten benützt.

Für den Winter 1902/1903 war bei Eröffnung des Hafens nach den erfolgten Anmeldungen bereits die gesammte Stellfläche im Hafen vollständig in Anspruch genommen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verzeichniss der Sachverständigen für das Enteignungsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes Lemberg für die Bukowina.) Die vorliegende Liste des k. k. Oberlandesgerichtes Lemberg pro 1903 enthält 24 Sachverständige für die Feststellung der Entschädigungen in Enteignungsfällen zu Gunsten der Eisenbahnen, mithin um 1 mehr als die vorjährige Liste.
[E.-M.-Z. 2213/03]

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Mittheilungen des Civilingenieurs E. A. Ziffer über: „Der internationale Strassenbahn-Congress in London 1902." Der Vortragende bemerkte einleitend, dass der Londoner Congress eine starke Betheiligung aufwies, von 25 Regierungen, mehreren Stadtverwaltungen und Körperschaften beschickt wurde und durch die wichtigen Verhandlungsgegenstände auch ausserhalb der Fachkreise ein herechtigtes Interesse beansprncht. Die feierliche Eröffnung des Congresses kurz berührend, gab der Redner in einer übersichtlichen Darstellung ein erschöpfendes Bild über den Verlauf und die Ergebnisse der Berathungen des Congresses.

Den ersten Punkt der Tagesordnung bildete die Frage des Umsteigeverkehres, welche vom Referenten, Generaldirector E. Lavalard (Paris) hinsichtlich der Vor- und Nachtheile und sonstigen hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse beleuchtet wurde und in der Schlussfolgerung gipfelte, dass der Umsteigeverkehr empfehlenswerth ist und im Allgemeinen zu einer Vermehrung des Betriebes und fast immer zu einer Erhöhung der Einnahmen führt. Nach einer lebhaften Debatte beschloss der Congress, diesen Gegenstand zum weiteren Studium einer Commission zu überweisen. Bezüglich der Frage der Motoren nnd Dynamos untersuchte der Referent, Docent der technischen Hochschule Doctor G. Rasch (Aachen), die an derartige Maschinen zu stellenden Anforderungen, die Wichtigkeit der Bezeichnungsweise, sowie die mechanische und elektrische Leistung, wobei er die vom Verhande Deutscher Elektrotechniker angenommenen Normalien empfiehlt. Generaldirector Thonet (Lüttich) berichtete hierauf über die „Centralen", indem er unter Anführung eines interessanten statistischen Materiales und verschiedener Diagramme den Zweck der Centralen, die Anlage- und Betriebskosten besprach und auch rücksichtlich der Kosten der elektrischen Energie heim Strassenbahnbetriebe, für Dampfkraft, Generatorengas und Wasserkraft ausführliche Angaben mittheilte. Nach Kenntnissnahme dieser Berichte beschäftigte sich der Congress mit der Frage der „Gesetzgebung in den Ländern, hinsichtlich der Strassen- und Kleinbahnen", deren Referat Ingenieur R. H. Scotter (London) erstattete. Die anf Grund eingehender Studien vorgebrachten Ausführungen des Referenten hetonten die Nothwendigkeit der Anlage einer alle einschlägigen Gesetze, Vorschriften und sonstige in Betracht kommenden Factoren umfassenden Sammlung. Der Congress beschloss hierauf die Einsetzung eines Comités, welches den beregten Gegenstand im Sinne der vom Referenten gegebenen Anregung zu stndiren hätte. In Bezug auf die „Abgahen" vertrat der Referent, Director Alb. Janssen (Brüssel) die Anschauung, dass die von den Strassenbahnunternehmungen einzuhebenden Abgahen vom wirthschaftlichen Standpunkte dieser Transportanstalten zu hemessen wären, mithin mit der Prosperität derselben im Einklange stehen sollen. Der Bericht des Referenten, Oberingenieur Trautweiler (Strassburg), fasste die für und gegen die Centralisation infolge der Umfrage vorgebrachten Gründe zusammen und gah hierauf der Anschauung Raum, dass eine beschränkte Anzahl grösserer Depots mit einem Fassungsvermögen von 100 his 150 Wagen der Vertheilung des Rollmateriales in kleineren Bahnhöfen vorzuziehen sei. Ueber die Frage der „elektrischen Betriebssysteme" lag seitens des Civilingenieurs, Eisenbahn-Präsidenten E. A. Ziffer (Wien), ein instructiver Bericht vor. Die in diesem wichtigen Gegenstande vom Referenten ausgesprochenen persönlichen Ansichten beleuchten nach einer eingehenden Darstellung des heutigen Standes der unterirdischen Stromzuführung und der Oberflächen-Contactsysteme die Vor- und Nachtheile dieser Betriebssysteme, wohei der Berichterstatter Ersterem im Hinhlicke auf das im Betriebe noch nicht genügend erprohte Oberflächen-Contactsystem den Vorzug gab. Die weitere Frage, betreffend die „Bremssysteme", wurde in sehr sachlich gehaltenen Ausführungen vom Referenten Oberingenieur Poetz (Hamburg) in Bezug auf die mechanische Wirkung, Zuverlässigkeit im Betriehe und Wirthschaftlichkeit erörtert und die vom Genfer Congress 1898 aufgestellte Schlussfolgerung, nach welcher für den elektrischen Betrieb zwei Bremsen, nämlich eine Handbremse und eine mechanische Bremse, wünschenswerth sind, auch heute noch in Geltung stehend bezeichnet. In der Frage der „Spurweite" erstattete der Generaldirector C. de Burlet (Brüssel) einen Bericht, in welchem er unter Vorhringung vergleichender Berechnungen über Anlagekosten seinen Standpunkt dahin präcisirt, dass für die eigentlichen, mit Dampf betriehenen Kleinhahnen die Schmalspur vermöge der beim Baue und Betriebe zu erzielenden Ersparnisse und der leichteren Trasseführung bedeutende Vortheile bietet. Dieser Gegenstand wurde ebenso wie die vom Referenten Director G. Marsal (Biella in Italien) bearbeitete Frage der „Beförderung von Gepäck, Fracht- und Briefpost" einem weiteren Studium vorhehalten. In der Frage der „Beheizung der Personenwagen der Strassen- und Vicinalbahnen" äusserte sich der Berichterstatter Director Peiser (Berlin) dahin, dass dermalen die Briquettesheizung das am meisten angewandte System ist, und wurde dessen Anregung, die elektrische Wagenheizung durch nenerliche Umfrage zu erörtern und einem der nächsten Congresse zur Berathung zu überweisen, angenommen. Ferner wurde bezüglich der beantragten Einführung eines einheitlichen Buchungsschemas der Betriebsausgaben heschlossen, dieshezüglich ein Comité mit dem Referate zu betrauen. In der Frage der „Untergrundbahnen" gab der Berichterstatter, Chefingenieur McMahon (London), vorerst einen geschichtlichen Rückblick über die Anlage der Röhrentunnelbahnen und besprach sodann den Bau und die Betriehsführung, sowie die Ergebnisse der Londoner Untergrnndbahnen. Nach Anschauung des Redners können die Untergrundbahnen als die einzig zweckmässigste Lösung des Schnellverkehres im Innern grosser Städte mit dichtem Verkehre angesehen werden. Hinsichtlich des „Accumnlatorensystems" einigte sich der Congress in dem Beschlusse, dass derselhe in Anbetracht der grossen Anlagekosten und auch wegen seiner Unzuverlässigkeit für den öffentlichen Betrieb nicht zu empfehlen sei. Das Referat des Directors J. H. Neiszen (Amsterdam) über das Verhältniss zwischen der Anzahl der beförderten Fahrgäste und jener der vorhandenen Plätze, sowie die Grösse der Motorwagen constatirt auf Grund statistischer Berechnungen den Grenzwerth der auf einander folgenden Wagen mit 75 pCt. und empfiehlt den Verkehr der Motorwagen mit Anhängewagen.

Hiemit war das Programm des Congresses, dessen Verhandlungen und Discussionen auf einem erhöhten Niveau sich bewegten, ein sehr werthvolles und interessantes Material, sowie eine wichtige Grundlage für die fortschnittliche Ausgestaltung des Verkehrswesens dargeboten haben, heendet.

Mit einigen Bemerkungen über die sodann ahgehaltene XII. Generalversammlung des internationalen Strassen- und Kleinbahnvereines und den Verlauf der von den Congresstheilnehmern unternommenen, sehr lehrreichen Excursionen schloss der Vortragende seine Ausführungen.

Personal-Nachrichten.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerinm des Innern den k. k. Bezirkshauptmann in Lann, Dr. Josef Hruška, mit den Functionen eines Regierungscommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 17. August 1901, R.-G.-Bl. Nr. 149, hildende Eisenbahn von Rakonitz nach Laun hetraut. [E.-M.-Z. 55.981 ex 1902.]

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig und sachgemäss** besorgt. auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch öffentliche Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_3$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Ermässigte Kartirungsfrachtsätze für Mahlproducte im Verkehre von Wien etc.

Die auf Seite 9 des Nachtrages I des Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 für Mahlproducte etc. des Ausnahmetarifes 4 C I von Korneuburg, Wien (II K.F.J.B., K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.), Wien-Donauuferbahnhof und Wien-Donauquaibahnhof verzeichneten Frachtnachlässe, deren Giltigkeit mit Ende December 1902 abgelaufen ist, werden für die Zeit vom 15. Februar 1903 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1903 im Kartirungswege wieder gewährt.

Wien, am 24. Jänner 1903. [90]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Ermässigte Kartirungsfrachtsätze für Mahlproducte.

Die auf Seite 8 des Nachtrages III zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 3, vom 1. August 1900 für Mahlproducte etc. des Ausnahmetarifes Nr. 5 B von Arad, Békés-Csaba, Budapest (diversen Bahnhöfen), Czegled, Debreczen, Győr, Nagy-Kikinda, Nagyvárad, Nyitra, Pozsony (diversen Bahnhöfen), Szeged, Szeged-Rókus, Szolnok-teher p. u., Temesvár-Gyárváros, Temesvár-Józsefváros und Zombor nach den deutschen Hafenstationen verzeichneten ermässigten Kartirungsfrachtsätze, deren Giltigkeit mit Ende December 1902 abgelaufen ist, bleiben für die Zeit vom 15. Februar 1903 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1903 weiter bestehen.

Wien, am 24. Jänner 1903. [91]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Rumänischer Personenverkehr über Itzkany.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 15. Februar 1903 gelangt eine Fahrpreis- und Antheilstabelle zum Tarife für den obgenannten Verkehr, enthaltend Schnellzugspreise III. Classe von Czernowitz, Hliboka, Hadikfalva und Hatna, Personenzugspreise II. und III. Classe von Volksgarten und combinirte Preise I., II. und III. Classe von Kaczyka, Jakobeny und Dorna-Watra, sämmtlich nach Burdujeni, zur Einführung.

Wien, am 20. Jänner 1903. [92]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Druckfehler-Berichtigung im directen Personentarife.

Im Tarife für den nachbarlichen Personenverkehr mit der Oesterreichischen Nordwestbahn wird die Stationsbezeichnung „Grulich“ auf Grulich Stadt berichtigt.

Wien, am 22. Jänner 1903. [93]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr.

Einführung und Berichtigung von Fahrpreisen.

Die im Tarife für den obgenannten Verkehr für die einfache Fahrt vorgesehenen Schnellzugsfahrkarten von Donaueschingen nach Wien Westbahnhof zum Preise von Mk. 72·40 in der I. Classe und Mk. 48·— in der II. Classe, dann von Pforzheim nach Wien Westbahnhof zum Preise von Mk. 73·30 in I. Classe und Mk. 48·80 in II. Classe über Salzburg gelangen nunmehr auch in der Gegenrichtung zur Ausgabe.

Weiters wird der Fahrpreis der Rückfahrkarten II. Classe Ulm—Innsbruck von Mk. 39·80 auf Mk. **39·20** berichtigt.

Wien, am 22. Jänner 1903. [94]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Weintrauben, getrocknete, und Weinbeeren.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1903 kommen nachverzeichnete Frachtsätze zur Einführung:

Von Triest und Fiume nach	Franken für 100 kg
Aschaffenburg B.St.B.	4·43 [2])
Bamberg	4·07 [2])
Hof B.St.B.	4·02 [2])
Kitzingen	4·64 [2])
Meiningen B.St.B.	4·56 [2])
Ochsenfurt	4·43 [2])
Schweinfurt Centralbhf.	4·53 [2])
Schweinfurt Stadt	4·52 [2])
Würzburg B.St.B.	4·43 [2])
Coburg	4·05 [2])
Erfurt	4·88 [2])
Meiningen Preuss. Staatsb.	4·56 [2])

[2]) Nur giltig für Weintrauben, getrocknete, Weinbeeren (Cibeben, Korinthen und Rosinen) in der Richtung von Triest u. s. w.

Diese Frachtsätze sind auf Seite 30—38, bezw. 134, 136 und 144 des Tarifes, Theil II, im Ausnahmetarif Nr. 11 b nachzutragen.

Wien, am 21. Jänner 1903. [95]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Personentarifes.

Die Einführung des im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 23. December 1902, Nr. 146, mit 1. Jänner 1903 publicirten Personentarifes für den Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr, welche unter Nr. 6 vom 13. Jänner 1903 auf den 25. Jänner 1903 verlegt wurde, wird neuerdings bis auf Weiteres verschoben.

Wien, am 23. Jänner 1903. [96]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Theil I, Abtheilung B, vom 1. Jänner 1900.

Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften.

Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1903 sind auf Seite 19 des oben bezeichneten Tarifes im „Verzeichniss der im Verkehre von Oesterreich und Ungarn gemäss Ziffer III, § 27, 3, in offen gebauten Wagen zu befördernden Güter" unter Pos. 57 die Worte „Magnesit- und" zu streichen.

Wien, am 20. Jänner 1903. [97]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen des sächsisch-österreichischen Grenzbezirkes etc.

Erweiterung des Ausnahmetarifes 10.

In den Ausnahmetarif 10 des Tarifes für den Güterverkehr zwischen Stationen des sächsisch-österreichischen Grenzbezirkes u. s. w. wird vom 1. Februar 1903 an der Artikel „Glaubersalz (schwefelsaures Natron, Natriumsulfat), calcinirt und krystallisirt" aufgenommen.

Dresden, am 23. Jänner 1903. [98]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen
zugleich für die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Bruch.

Am 25. Jänner 1903 wird die zwischen den Stationen Wiesa-Oberleutensdorf und Ossegg-Riesenberg in km 133·8/9 der Linie Prag—Moldau gelegene Haltestelle Bruch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Entfernungen, auf Grund deren die Fahrpreise für diese Personenhaltestelle zu berechnen sind, betragen:

Wiesa-Oberleutensdorf nach und von Bruch P.H. 2 km
Ossegg-Riesenberg „ „ „ „ 5 km

Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle statt, Gepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

Prag, im Jänner 1903. [99]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

22. Jänner. Wegen Brückenreconstruction nächst Nepolokoutz wurde in der Strecke Nepolokoutz—Berbestie der Linie Nepolokoutz—Wižnitz der Neuen Bukowinaer Localbahnen der Güterverkehr auf ungefähr 8—14 Tage eingestellt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen aufrecht erhalten.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unter Anderem auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Geflügelausstellung in Leipzig
   3. bis incl. 6. Jänner 1903;
2. die Kanarien- und Kaninchenausstellung in Pirna
   10. bis incl. 12. Jänner 1903.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. (Aenderung der Fassung des Waarenverzeichnisses im Rohstofftarif.) Mit Giltigkeit vom 10. Jänner 1903 wurde unter Anderem im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses zum obbezogenen Güterverkehr die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)" geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger".

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Kattowitz und Stettin. (Neuausgabe.) Mit 1. Jänner 1903 wurde obiger Ausnahmetarif neu herausgegeben und gleichzeitig auf den Artikel „Hammerschlag" ausgedehnt. Der neue Tarif enthält eine Anzahl neuer Versandtstationen. Für die Stationen Nienburg a. d. Saale und Schönebeck wird vom 15. Februar 1903 der Tarif auf Sendungen beschränkt, welche nicht vom Wasserwege kommen. Für den Uebergangsverkehr von der Kleinbahn Landeshut-Albendorf (Ziederthalbahn) sind Uebergangsfrachtsätze für die Station Landeshut i. Schl. aufgenommen. Die Frachtsätze nach den Stationen Malapane und Zawadzki, sowie von Albendorf und Blankenburg, Harz, werden zum 15. Februar 1903 aufgehoben.

Weitere Auskunft ertheilen die amtlichen Auskunftsstellen. Der Tarif kostet Mk. 0·30.

Ostdeutsch - Mitteldeutscher Güterverkehr (I, II/V). (Einführung ermässigter Frachtsätze für Schwefelkiesabbrände zum Entzinken.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 kamen an Stelle der in dem vorgenannten Verkehre bestehenden Frachtsätze der Ausnahmetarife 7 a und 7 b (für Schwefelkiesabbrände zum Entzinken) ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der neuen Sätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. (Erweiterung.) Mit Giltigkeit vom 6. Jänner 1903 ab wurde dieser Ausnahmetarif auch auf den directen Verkehr zwischen den Sächsischen Staatseisenbahnen und der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Ostdeutsch - Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V). (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Am 15. Jänner 1903 wurden die Stationen Bartenstein, Preuss.-Eylau und Rastenburg der Ostpreussischen Südbahn in den Tarif, sowie in die Ausnahmetarife 1 und 10 aufgenommen. Desgleichen wird von dem bezeichneten Tage ab die Station Lötzen der Ostpreussischen Südbahn, die bereits im Ausnahmetarif 1, sowie im beschränkten Masse im Ausnahmetarif 2 enthalten ist, im vollen Umfange in den Tarif einbezogen. Die Bestimmungen über die Frachtberechnung für Langholz und Langeisen bei Verladung auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen unter B 2 der besonderen Tarifbestimmungen finden im Verkehre mit den vorgenannten Stationen keine Anwendung. Soweit dies für derartige Holzsendungen von und nach Lötzen Erhöhungen zur Folge hat, treten dieselben erst am 1. März 1903 in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
583	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Asphalt der Pos. A—43/a, Steinkohlentheer der Pos. T—11 und Steinkohlentheerpech der Pos. P—8/a der Güterclassification im Tarife, Theil I	Schönbrunn K.F.N.B.	Hronow St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	113 Heller		Im Kartirungswege		
584	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe A	Smiřitz S.N.D.V.B.	Mähr.-Neustadt k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 153		Im Kartirungswege		Der Portozuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Berechnung. Für Frachtgüter, welche bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg per Frachtbrief nach Classe A tarifiren, haben die nebenstehenden für 5000 kg giltigen Frachtsätze der Classe A Anwendung zu finden
					Mähr.-Schönberg k.k.St.B.					131				
					Sternberg K.F.N.B. oder k.k.St.B.					160				
				oder umgekehrt										
585	**Südbahn-Gesellschaft**		Glas und Glaswaaren der Pos. G—11, bezw. H—16 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Triest	Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe der genannten Artikel von a) mindestens 5.000 kg } per Frachtbrief und Wagen, bezw. b) 10.000 kg } Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (ans dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Oesterr.-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft I	Verschieden	Heller a) 234 b) 121	Verschieden	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
					Hrastnigg					144 80				
					Rann					171 92				
					Reifnigg-Fresen					220 113				
					Sagor					138 77				
					Wien-Matzleinsdorf					321 173				

Fortlaufende Nummer	586	587	588
Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Malz (ausgenommen geröstetes Malz für Kaffee)	Maschinentheile, eiserne	Eisenbahnfahrzeuge, verladen, aus der Pos. E—12—b, Punkt 2, der Güterclassification des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Sopron S.B.	Buchs transit	Jenbach
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Cormons transit	Triest-Freihafen	Graz S.B.
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen nach italienischen Bestimmungsstationen zur Beförderung gelangen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Die Sendungen müssen zur Reparatur bestimmt sein, bezw. aus derselben kommen und von der Achenseebahn nach Graz zur Aufgabe gelangen, bezw. in umgekehrter Richtung an dieselbe adressirt sein. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif für den directen Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Jänner 1900	Ausnahmetarife für die Beförderung verschiedener Artikel zwischen Triest und Fiume einerseits und Bregenz trs., Buchs trs., Feldkirch trs. und St. Margrethen trs. andererseits via Brenner-Arl vom 1. Juli 1900	Localtarife
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	20 Heller	30 Centimes	Directe Frachtsätze bestehen keine
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	20 Heller	255 Centimes	305 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	20 Heller	30 Centimes	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Kartirung	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die administrative Direction (Controle der Einnahmen) in Wien in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen			Hiedurch wird die Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 131 vom 15. November 1902 sub Post 2291 gegenstandslos
			oder umgekehrt

Fortlaufende Nummer	589	590
1		
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der		
und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Eisenconstructionen zu Brückenbauten	Floretseide a) als Eilgut b) als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Graz S.B.	Görz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Leoben S.B.	Sagrado
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften a) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg b) bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen zum Baue der Brücke auf der Leoben-Vordernberger Eisenbahn bestimmt und an eine Dienststelle der Südbahn-Gesellschaft adressirt sein. Hinsichtlich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der Instruction über die Tarifirung und Behandlung der Regietransporte	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1903
Das Zugeständniss wird gemacht		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Bestehen keine directen Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	ad a) 0·4 Heller per 100 kg und 1 km ad b) 0·2 Heller per 100 kg und 1 km	Heller ad a) / b)
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg		
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

| | | |

Fortlaufende Nummer	591	592	593
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der und im		Localbahn Modřan-Čerčau mit der Abzweigung Měchenic-Dohříš	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Eier der Pos. E—2 der Güterclassification des österr.-ungar. Tarifes, Theil I	Strassenabraum	der Serie 7 des Ausnahmetarifes Nr. XI des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Stationen der Südbahn-Gesellschaft und deren Anschlusshahnen	Prag (St.B.)	Hirt
nach	Bares, Csáktornya, Marburg-Hauptbahnhof, Pöltschach und Rann	Eule	Bregenz transit Buchs transit St. Margrethen transit Basel (S.B.B. u. Bad. B.) Basel-St. Johann Constanz (S.B.B. u. Bad. B.) Romanshorn St. Gallen Winterthur oder umgekehrt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Diese Begünstigung ist für jene nach den genannten Bestimmungsstationen abgefertigten Mengen unter 5000 kg giltig, welche ab diesen Stationen nach Stationen ausserhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes exportirt werden	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif der Südbahn-Gesellschaft	Localtarif	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Frachtsätze der Classe II	43 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Frachtsätze der Classe A	17 Heller	Centimes 174 172 176 273 273 207 194 208 244
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	26 Heller	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, sowie Frachtbrief-Duplicate zum Nachweise der Verfrachtung gleicher Mengen nach dem Auslande, welche Documente längstens bis Ende April 1904 in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
594	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen							Pfennig					
				Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn										
			Eilgut						313	288	25			
			Stückgutclasse I						132	127	5			
			Stückgutclasse II	Bodenbach					112	106	6			
			Wagenladungsclasse A 1						86	82	4			
			Eilgut						303	278	25			
			Stückgutclasse I						128	123	5			
			Stückgutclasse II	Tetschen	Reichenberg 8.St.B.	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband Tarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Februar 1900	108	103	5	Im Kartirungswege	
			Wagenladungsclasse A 1						84	80	4			
			Eilgut						363	304	59			
			Stückgutclasse I						152	133	19			
			Stückgutclasse II						129	113	16			
			Wagenladungsclasse A 1	Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz					103	90	13			
			Wagenladungsclasse B						98	90	8			
			Specialtarif A 2						88	86	2			
			Specialtarif I						85	83	2			
			Specialtarif II	oder umgekehrt					75	74	1			
			des Ausnahmetarifes a (Getreide u. s. w.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Bodenbach	Reichenberg S.St.B.	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der übrigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes		Tarif, Theil II, Heft 4, giltig vom 1. März 1898	66	61	5				
				Tetschen					66	58	8			
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
595	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Backsteine aus Chamotte (Chamotteziegel, Chamottesteine), nicht künstlich gefärbt, nicht engobirt, nicht glasirt und nicht verpackt, dann Chamottemehl (Chamottemörtel), in Säcken verpackt	Tschernowitz (B.E.B.) via Rakonitz	Altbütten	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	39 Heller		im Kartirungswege		
596	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**		Güter aller Art	Böhm.-Leipa A.T.E.	Reichenberg transit	Die Güter müssen zu Regiezwecken der Reichenberg-Gablonz-Tanuwalder Eisenbahn bestimmt und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein	bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1903	Localtarif vom 1. Jänner 1903	Verschieden	50% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localgütertarifes, Theil II, vom 1. Jänner 1903	Verschieden	im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1904	

Patent-Anwalt
Ingr. V. MONATH
Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.
Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

Specialfabriken für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Zur coulanten Besorgung aller im Coursblatte notirten Effecten und Valuten bestens empfohlen:
Wechselstube des Bankhauses
Schelhammer & Schattera
Gegründet 1832. 697
WIEN I. Bezirk, Stefansplatz Nr. 11 Parterre

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 13. **Wien, 29. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Für einen Schaden, welcher dem Aufgeber eines Frachtgutes nach dem Zeitpunkte der Uebergabe desselben an das Zollamt erwächst, hat die Aufgabsbahn auf keinen Fall zu haften.

Weder nach dem Internationalen Frachtrechts-Uebereinkommen noch nach dem Betriebsreglement ist die Empfangsbahn verpflichtet, die Zollabfertigungsgebühren vorschussweise zu berichtigen. Sie hat vielmehr ihrer Pflicht genüge geleistet, wenn sie das Gut an das Zollamt abgeliefert hat. Von diesem Zeitpunkte beginnt die in Art. 45 des Internationalen Frachtrechts-Uebereinkommens normirte Verjährung zu laufen.

(Entscheidung vom 31. Juli 1902, Z. 10.222.)

Das k. k. Bezirksgericht in Czernowitz hat mit Urtheil vom 6. März 1902, G. Z. C. VI. 300—00 das Begehren des A. (Klägers) auf Verurtheilung der k. k. Staatsbahn zur Zahlung des Betrages von K 416 abgewiesen und der beklagten Bahn an Processkosten den Betrag von K 77·80 zugesprochen.

Thatbestand:

Nach Inhalt der Klage hat Kläger am 31. August 1898 in der Station Straźa der k. k. Staatsbahn eine Brettersendung zur Beförderung an C. in Russ.-Nowosielitza und zur Ausfolgung an denselben gegen Zahlung des Nachnahmebetrages von K 280 aufgegeben. Erst am 13. Jänner 1899, nach einem Zeitraume von $4^1/_2$ Monaten, während welchem Kläger trotz wiederholten Beschwerden und Reclamationen über das Schicksal der Brettersendung in Unkenntniss blieb, wurde derselbe durch die Versandtstation Straźa verständigt, dass der Adressat die Annahme verweigere, dass Kläger daher über die Bretter verfügen könne. Da jedoch dem Kläger, wie derselbe bei der mündlichen Verhandlung behauptet hat, seitens eines gewissen D. mitgetheilt wurde, dass die Waare, welche unter freiem Himmel abgelagert war, durch den Einfluss der Witterung verdorben und entwerthet wurde, so erklärte er, über die Waare nicht mehr disponiren zu können. Die Brettersendung wurde nach den übereinstimmenden Angaben beider Theile am 15. December 1899 zur Deckung der Zollgebühren veräussert.

Kläger behauptet nun, dass durch die Unterlassung der rechtzeitigen Verständigung von dem erwähnten Ablieferungshindernisse ihm ein Schaden von K 416 erwachsen sei (folgt die Specification), dessen Ersatz er von der Beklagten als derjenigen Bahn, welche das Gut zur Beförderung übernommen hat, anspricht und daher die Verurtheilung der Beklagten zur Zahlung dieses Betrages beantragt. Der Vertreter der Beklagten wendet ein, dass der Adressat am 15. September 1898, sofort nach Einlangen des Gutes, hievon mit dem verständigt wurde, dass dasselbe dem Zollamte zur Zollbehandlung übergeben wurde. Adressat erschien am Zollamte, erklärte, er sei zur Uebernahme des Gutes bereit, er wolle jedoch vorher mit dem Absender behufs Auflassung der Nachnahme sich ins Einvernehmen setzen. Dem Adressaten wurde eine Declarationspflicht bis zum 3. Jänner 1899 gewährt. Nach fruchtlosem Ablaufe derselben wurde Kläger unverzüglich von der Annahmeverweigerung seitens der Station Russ.-Nowosielitza durch Vermittlung der Versandtstation verständigt.

Da demnach — so behauptet die Beklagte — erst am 3. Jänner 1899 feststand, dass ein Ablieferungshinderniss vorliegt, so wurde die kostenpflichtige Abweisung des Klageanspruches, gegen den überdies die Einwendung der Verjährung erhoben wird, beantragt. Zur Verlesung gelangten, und zwar zu Beweiszwecken die Zuschriften der russischen Südwestbahn ddo. Kiew, den 20. November 1899 und 4. April 1900, welche die von dem Vertreter der Beklagten angeführten Thatsachen zum Inhalte haben.

Kläger hat erst bei dem letzen Verhandlungstermine angegeben, dass der Adressat C. nur der fingirte Adressat sei, da der dem Aufenthaltsorte nach bekannte eigentliche Besteller und Empfänger der Waare als zur „ersten Gilde“ nicht gehöriger Kaufmann zum Betriebe von Geschäften unter eigenem Namen und demgemäss

auch zum Empfange von Frachten nicht berechtigt ist; darauf ist es auch zurückzuführen, dass der unter Eid einvernommene Zeuge C. weder über den Zustand, in welchem sich die Brettersendung im Jänner 1901 befand, aussagen, noch über die weitere Einwendung der Beklagten, dass dieser Zeuge dem Kläger gleich nach Einlangen der Waare in Nowosielitza angezeigt hat, dass er die Waare nur gegen vorherige Auflassung der Nachnahme beziehen werde, Auskunft geben konnte. Zeuge D. hat unbeeidet angegeben, dass Brettersendungen am Zollamte in Russland gewöhnlich unter freiem Himmel aufgeschlichtet zu werden pflegen, dass sie daher den Witterungseinflüssen derart ausgesetzt sind, dass sie bei längerem Lagern und schönem Wetter um 25 Percent, bei veränderlichem Wetter um 50 Percent und bei anhaltendem Regenwetter gänzlich entwerthet werden. Ob im Herbst des Jahres 1898 anhaltender Regen niederging, weiss Zeuge nicht; ebensowenig vermag Zeuge über die Aufbewahrung der gegenständlichen Brettersendung und über den Zustand, in welchem sich die Bretter befanden, Auskunft zu geben. Sachverständiger C. gibt an, dass die Declarationsfrist in Russland nur fünf Tage beträgt und dass es Pflicht der Eisenbahnverwaltung ist, in dem Falle, als der Nachnahme- und Frachtbetrag eines Gutes länger als 30 Tage aushaftet, den Aufgeber hievon zu verständigen. Zu Beweiszwecken als Partei einvernommen, gibt Kläger an, dass die gegenständliche Brettersendung aus 480 Stück 4 m langen, 25 cm breiten und 12 mm starken, 321 Stück 4 m langen, 31 cm breiten, 12 mm starken und 700 Stück 4 m langen, 37 cm breiten und 12 mm starken, zusammen 1501 Brettern im Gesammtquantum von 23 m^3 bestand, dass er sich jedoch an die Höhe des vereinbarten Kaufpreises, sowie der mit der Verladung und den Reisen aus Anlass der Beschwerdeführung verbundenen Spesen ebensowenig erinnern könne, wie an den Umstand, dass D. ihm mitgetheilt hätte, dass die Bretter entwerthet seien. Erst drei Monate nach Versendung der Waare habe ihm der Käufer über Anfrage mitgetheilt, dass er aus einem dem Kläger nicht mehr erinnerlichen Grunde die Waare nicht beheben wolle. Bis dahin habe er von dem Ablieferungshindernisse keine Kenntniss gehabt. Beide Theile geben schliesslich übereinstimmend an, dass der Originalfrachtbrief bei der Bahnverwaltung, das Frachtbriefduplicat in Händen des Klägers verblieben ist.

Entscheidungsgründe:

Auf Grund der Zuschrift der russischen Südwestbahn ddo. Kiew, den 20. November 1899, welche, als von einer öffentlichen Behörde ausgehend, Anspruch auf volle Glaubwürdigkeit hat, wurde als erwiesen angenommen, dass die gegenständliche Brettersendung am 5. September 1898 sofort nach ihrem Einlangen in Russ.-Nowosielitza dem Zollamte übergeben und dass der Adressat hievon verständigt worden ist; dass ferner dem Adressaten seitens des Zollamtes eine Declarationsfrist bis 3. Jänner 1899 gewährt und dass schliesslich Kläger nach fruchtlosem Ablaufe dieser Frist seitens des Bahnamtes in Russ.-Nowosielitza durch Vermittlung der Aufgabestation Straźa von der Annahmeverweigerung am 13. Jänner 1899 verständigt worden ist. Durch die eigenen Angaben des Klägers ist ferner festgestellt, dass er diese Verständigung mit der Erklärung erwiderte, über die Waare nicht mehr verfügen zu können. Angesichts dieser Feststellungen ergibt sich zunächst die Frage, ob für den Fall, als sämmtliche Voraussetzungen eines Schadenersatzanspruches gemäss § 1295 a. b.G.-B. — Verschulden, Schaden und Causalzusammenhang zwischen beiden — vorliegend gegeben sein sollten, die Beklagte hiefür verantwortlich gemacht werden könnte. Diese Frage muss verneint werden, und zwar auf Grund nachstehener Erwägungen.

Gemäss Art. 27 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186, haftet diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung übernommen hat, für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung. Nach den Eingangs gemachten Feststellungen ist aber die Brettersendung am Bestimmungsorte angelangt und der Adressat hievon verständigt worden. Der Transport des Gutes war in diesem Momente auch schon ausgeführt. Da überdies nach der Zusatzbestimmung zu Art. 16 des citirten Uebereinkommens die Auslieferung der Güter an die Zollstätte der Bestimmungsstation der Ablieferung an den Empfänger gleichkommt, so ist auch mit der Uebergabe der Brettersendung an das Zollamt in Russ.-Nowosielitza der Zeitpunkt erreicht, bis zu welchem die Haftpflicht der Beklagten als derjenigen Bahn, welche die Brettersendung mit dem Frachtbrief zur Beförderung übernommen hat, dauert.

Wenn nun auch mit Rücksicht auf die Zusatzbestimmung zu Art. 24 des citirten Uebereinkommens anzunehmen ist, dass nach den in Russland geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen der Absender nach Ablauf von 30 Tagen von der Ankunft des Gutes von dem Nichtbezuge zu verständigen ist, die Bahnverwaltung in Russ.-Nowosielitza diese rechtzeitige Verständigung schuldhafterweise unterlassen hat, so haftet für den etwa entstandenen Schaden nur die Bahnverwaltung in Russ.-Nowosielitza.

Das Klagebegehren musste daher mangels der passiven Klagelegitimation abgewiesen werden. Aber auch in anderer Beziehung erscheint das Begehren nicht genügend begründet. Kläger wurde am 13. Jänner 1899 von der Annahmeverweigerung verständigt; da er, wie auf Grund seiner Aussage festgestellt erscheint, im Besitze des Frachtbriefduplicates sich befand, so konnte er über die Waare disponiren, bezw. sie nach Bezahlung der Fracht- und Zollgebühren zurückinstradiren. Zwar behauptet Kläger, dass er seitens des D. die Mittheilung erhielt, dass die Waare bereits völlig entwerthet ist und dass er deshalb über dieselbe nicht mehr verfügen wollte.

Als Partei einvernommen, gab jedoch Kläger an, sich an diese Mittheilung nicht erinnern zu können. Diese Erklärung, „sich nicht erinnern zu können", im Zusammenhalte mit der Aussage des Zeugen D., welcher selbst zugibt, von der gegenständlichen Brettersendung keine Kenntniss zu haben, lässt die Angabe des Klägers als unwahr erscheinen. Der Kläger hätte daher nur einen Anspruch auf die Differenz zwischen dem gemeinen Handelswerthe der Brettersendung, den dieselbe zur Zeit der Ablieferung, bezw. der Verständigung des Adressaten von ihrem Einlagen und in jenem Zeitpunkte hatte, in welchem er über die Waare verfügen konnte, abzüglich der etwaigen Gebühren.

Wenn auch das Gericht gemäss § 273 C.-P.-O. den Betrag des zu ersetzenden Schadens nach freiem Ermessen feststellen kann, so ist demselben doch vor-

liegend die Möglichkeit hiezu benommen, da einerseits der Werth der Brettersendung zur Zeit des 13. Jänner 1899 sich gar nicht feststellen lässt, andererseits Kläger den Schadenersatzbetrag bezüglich der Spesen der Verladung und der aus Anlass der Beschwerdeführung gemachten Reisen auch nicht annähernd zu specificiren in der Lage ist, demnach jede Grundlage für die Bestimmung eines Betrages fehlt. Es wäre daher auch von diesem Gesichtspunkte aus das Klagebegehren abzuweisen. Der Ausspruch über die Kosten gründet sich auf den § 41 C.-P.-O.

Das k. k. Landesgericht in Czernowitz hat mit Urtheil vom 14. Mai 1902, G. Z. Bc. III, 132—2, der Berufung des Klägers keine Folge gegeben, das erstrichterliche Urtheil bestätigt und der beklagten Staatsbahn an Kosten des Berufungsverfahrens inclusive der Idealstempelgebühr den Betrag von K 34·90 zugesprochen.

Entscheidungsgründe:

Von einer unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Sache kann mit Rücksicht auf die im Wesentlichen der Actenlage und dem Gesetze entsprechende Begründung des abweislichen Urtheiles keine Rede sein. Die für den Eisenbahnfrachtverkehr geltenden besonderen Gesetze enthalten thatsächlich keine besondere Bestimmung betreffs der Schadenersatzansprüche aus dem Titel der Unterlassung der rechtzeitigen Verständigung von dem vorhandenen Ablieferungshindernisse eines Frachtgutes und kommen daher in Bezug auf diese Verpflichtung nur die Vorschriften des Handelsgesetzbuches, bezw. des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zur Anwendung. Ueberblickt man nun an der Hand dieser letzterwähnten Rechtsnormen die Beweisergebnisse hinsichtlich jener Thatsachen, aus welchen der Kläger die Schadenersatzpflicht der Beklagten ableiten zu können glaubt, so gelangt man thatsächlich in Uebereinstimmung mit dem Erstrichter zu dem Schlusse, dass der Kläger den Beweis einer thatsächlichen Grundlage hiefür nicht nur nicht erbracht hat, sondern dass vielmehr der Abgang jedes Verschuldens der Beklagten festgestellt erscheint. Gemäss Art. 8 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist der Frachtvertrag abgeschlossen, sobald das Gut sammt Frachtbrief von der Versandtstation angenommen ist, während nach Art. 27 des citirten Uebereinkommens die Bahn der Versandtstation nur gegenüber dem Absender des Gutes und auch dies nur für die Ausführung des Transportes bis zur Ablieferung haftet. Nach Einlangen des Gutes auf dem Orte der Ablieferung tritt dagegen gemäss Art. 405 H.-G.-B. der Empfänger desselben in diesen Frachtvertrag ein und übernimmt die Verpflichtungen, wie sie der Vertrag ergibt, und wie sie aus dem Frachtbriefe ersichtlich sind.

Da nun nach den Feststellungen der ersten Instanz die am 5. September 1898 in Russ.-Nowosielitza eingelangte Brettersendung dem Empfänger sofort avisirt wurde und derselbe laut der Zuschriften der Direction der russischen Südwest-Eisenbahn vom 20. November 1899 hierauf den Auskauf der Sendung beim russischen Zollamte anmeldete und sich verpflichtete, die entfallenden Gebühren zu entrichten, so war die Bahnverwaltung der Ablieferungsstation gemäss Art. 16, Abs. 2, des citirten Uebereinkommens, welche Bestimmnng ihre Grundlage in den Art. 408 und 402 H.-G.-B. findet, verpflichtet, die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten und kann demnach hieraus, dass dem Empfänger über sein Ansuchen eine Frist zur Behebung der Waare bis zum 3. Jänner 1899 gewährt und während dieser Zeit die Brettersendung angeblich entwerthet wurde, eine Schadenersatzpflicht der betreffenden Bahnverwaltung und der österreichischen Staatsbahnen überhaupt nicht abgeleitet werden.

Es hat somit die erste Instanz mit Recht angenommen, dass die österreichische Staatsbahn zur vorliegenden Klage passiv nicht legitimirt sei. Es sind aber auch die Gründe des Erstrichters vollends zu acceptiren, welche die Verjährung des Klageanspruches darthun sollen.

Denn da das Gut erhobenermassen am 5. September 1898 am Bestimmungsorte anlangte, die vorliegende Klage aber erst am 16. December 1899 eingebracht worden ist, so erscheint der geltend gemachte Schadenersatzanspruch gemäss Art. 45 des citirten Uebereinkommens wegen Ablaufes der einjährigen Frist thatsächlich verjährt. Es erscheint daher die erhobene Klage auch von diesem Gesichtspunkte aus völlig unhaltbar, weshalb der geltend gemachte Berufungsgrund der unrichtigen rechtlichen Beurtheilung nach keiner Richtung hin vorliegt.

Die Berufung war daher abzuweisen, was nach § 41 und 50 C.-P.-O. den Spruch bezüglich der Kosten des Berufungsverfahrens rechtfertigt.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat zufolge Urtheiles vom 31. Juli 1902, Z. 10.222, der Revision des Klägers keine Folge gegeben.

Entscheidungsgründe:

Die Revision des Klägers wird auf den Revisionsgrund der Z. 4, § 530, C.-P.-O. gestützt. Dieselbe ist jedoch unbegründet, vielmehr entspricht das angefochtene berufungsgerichtliche Urtheil vollkommen der Sachlage und dem Gesetze.

Welche Bedeutung den im § 75 des Eisenbahnreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 209, bezw. in Art. 27 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186, angeführten Worten „bis zur Ablieferung“ beizulegen ist, insbesondere ob die Uebernahmsstation für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen „ausschliesslich“ der Ablieferung oder nur bis zum Anlangen des Frachtgutes „in der Endstation“ haftbar sei, ist vorliegend gleichgiltig, weil in Gemässheit der Bestimmung des § 75, Al. 2, Eisenbahnreglement, welche Vorschrift nach der Eingangsbestimmung I (1) auch für den internationalen Verkehr zu gelten hat, die Ablieferung der Güter an der Zollstätte der Bestimmungsstation, sowie die Ablieferung an die Lagerhäuser oder an den Spediteur, der Ablieferung an den Empfänger gleichkommt.

Da nun, wie von den Untergerichten festgestellt wurde, die am 5. September 1898 in Russ.-Nowosielitza eingelangte Sendung am selben Tage dem Adressaten avisirt und dem russischen Zollamte zur zollamtlichen Behandlung übergeben wurde, so war der Transport hiemit vollendet und die Ablieferung erfolgt, weshalb die Beklagte für den dem Kläger nach diesem Zeitpunkte etwa entstandenen Schaden nicht mehr aufzukommen hat; dass jedoch der Kläger bis zu diesem Zeitpunkte an der Waare einen Schaden durch Verminderung des Werthes derselben erlitten hätte, wird von ihm selbst nicht behauptet.

Unhaltbar und unbegründet erscheint auch die Revisionsausführung, dass die russische Eisenbahn in Nowosielitza nicht befugt war, das mit Nachnahme behaftete Gut dem dortigen Zollamte abzuliefern und dortamts einzulagern, sondern die Pflicht hatte, die Zollabfertigungsgebühr vorschussweise selbst zu berichtigen und dieselbe vereint mit der Nachnahme vom Empfänger einzubringen. Von einer solchen Verpflichtung der Bahn ist weder in den §§ 62, 66, 70 Eisenbahnreglement, auf welche gesetzlichen Bestimmungen der Kläger seine Ansicht zu stützen glaubt, noch auch in dem citirten Internationalen Uebereinkommen die Rede; denn § 62, Al. 2, Eisenbahnreglement spricht nur von der Befugniss der Bahn, für gemachte Auslagen eine Provision zu verlangen; § 66, Al. 4 ibid., spricht von der Verpflichtung der Bahn, bei Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere auch Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, einzuziehen und § 70 ibid. schreibt vor, dass bei Ablieferungshindernissen der Empfangsstation der Absender durch Vermittlung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniss zu setzen sei. Von einer Verpflichtung der Empfangsstation, die Zollgebühr selbst und für den Empfänger vorzuschiessen und zu bezahlen, kommt jedoch in den citirten Bestimmungen nichts vor und es besteht auch sonst keine gesetzliche Bestimmung, welche der Empfangsstation eine solche Verpflichtung auferlegen würde.

Wenn sonach die russische Bahn in Nowosielitza die dort eingelangte Waare an die Zollstätte übergab, so hat sie nur von ihrem Rechte Gebrauch gemacht und ihre Pflicht erfüllt, und kann hiefür die Versandtstation in keiner Weise, umsoweniger aber zur Schadloshaltung des Klägers verhalten werden.

Nachdem bei dieser Sachlage die Haftpflicht der Versandtstation lediglich bis zur Uebergabe der Waare an die russische Zollstätte gedauert hat, so könnte sich der Kläger wegen Nichtbeobachtung der Vorschrift des § 70 Eisenbahnreglement und wegen des ihm hieraus etwa entstandenen Schadens nur an der russischen Eisenbahn schadlos halten. Abgesehen hievon erscheint das Klagebegehren auch von dem Gesichtspunkte aus ganz unbegründet, dass, wie schon das Berufungsgericht ganz zutreffend ausführte, für die Annahme einer Schadensziffer jede Grundlage fehlt und der Kläger anzugeben nicht in der Lage war, welchen Werth die Waare, sei es bei der Uebergabe derselben zum Transporte, sei es beim Einlangen in Russ.-Nowosielitza oder gar am 13. Jänner 1899 hatte, und welchen Schaden er sonst durch die nicht rechtzeitige Anzeige der Ablieferungshindernisse erlitten habe.

Im Uebrigen wäre auch der Klageanspruch verjährt, zumal, abgesehen davon, dass von einem Verschulden der Versandtstation, wie oben ausgeführt, überhaupt keine Rede sein kann, der Empfangsstation wegen der nicht erfolgten rechtzeitigen Anzeige der Ablieferungshindernisse weder Arglist, noch auch grobe Nachlässigkeit zugerechnet werden kann, wenn erwogen wird, dass sie den Adressaten vom Einlangen der Waare sofort in Kenntniss setzte, die Waare der zollamtlichen Behandlung übergab und hiemit die Ablieferung der Waare vollzog, weshalb auch für den Fall, als eine Haftpflicht der Beklagten dennoch vorliegen sollte, der Klageanspruch in Gemässheit des Art. 45 des citirten Uebereinkommens wegen Ablaufes der darin angeführten einjährigen Frist verjährt wäre.

Es kann sohin von einer unrichtigen rechtlichen Beurtheilung der Sache keine Rede sein und war der Revision keine Folge zu geben. Als in der Revision sachfällig, hat der Kläger nach den §§ 40, 41, 50 C.-P.-O. die Kosten derselben selbst zu tragen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 192. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. Jänner wurden nachstehende Interpellationen gestellt, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens:

1. der Herren Abgeordneten Malik und Genossen, betreffend den Eisenbahnfahrpreis für die Begleitmänner bei Frachten-, beziehungsweise Leichentransporten;
2. der Herren Abgeordneten Hagenhofer und Genossen, betreffend die Verhältnisse auf der Eisenbahnlinie Fürstenfeld—Hartberg.

II. An den Herrn Finanzminister.

Seitens der Herren Abgeordneten Dr. Schücker und Genossen, betreffend die Stempelpflicht der Anweisungen zu freier oder ermässigter Eisenbahnfahrt.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Daten für die Betriebseröffnung der städtischen Strassenbahnlinien Felberstrasse und Linzerstrasse zwischen Johnstrasse und Lützowgasse.) Laut Bericht des Magistrates der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 12. Jänner 1903, Z. 176, wurden die Linien, bezw. die Theilstrecken der Linien, und zwar:

1. „Westbahnstrasse" Nr. 47 der Concessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R. G.-Bl. Nr. 58 (Fortsetzungsstrecke von der Kaiserstrasse über den Urban Loritzplatz bis zum äusseren Neubaugürtel),
2. „Neubaugürtel" Nr. 2 der Concessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150 (Theilstrecke zwischen Urban Loritzplatz und Felberstrasse),
3. „Felberstrasse" Nr. 55 der erstgenannten Concessions-Kundmachung, und
4. „Linzerstrasse" Nr. 50 der erstgenannten Concessions-Kundmachung (Theilstrecke von der Johnstrasse bis zur Lützowgasse)

am 12. Jänner 1903 dem elektrischen Betriebe übergeben.

Hiebei werden die Motorzüge von der Linie „Westbahnstrasse" über die obgenannte Fortsetzungsstrecke zum Neubaugürtel, über die Linie Neubaugürtel zur Felberstrasse und über die Linie Felberstrasse auf die Linie Linzerstrasse bis zur bisherigen Endstation ausserhalb der Johnstrasse und auf dem gleichen Wege zurück, ferner Motorzüge von der Linie „Mariahilferstrasse" (Nr. 7 der Concessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) über die Linie „Linzerstrasse" (Conc. Nr. 49) auf die Linie Linzerstrasse (Conc. Nr. 50) und auf dieser bis zur provisorischen Endstation ausserhalb der Lützowgasse und auf dem gleichen Wege zurück verkehren. [E.-M.-Z. 2985.]

— (Daten für die Betriebseröffnung der Linien Nr. 68, 83 und 53 der Concessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58.) Laut Bericht des Magistrates der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 2. Jänner 1903, Z. 6434, wurde für die Linien:

1. „Gablenzgasse—Herbststrasse" (Theilstrecke am äusseren Neubaugürtel bis über die Kreitnergasse),
2. „Panikengasse—Fesstgasse" und
3. „Sieveringerstrasse" (Linie Nr. 68, 83 und 53 der Concessions-Kundmachung für die Wiener städtischen Kleinbahnlinien vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58)

der elektrische Betrieb am 31. December 1902 aufgenommen.

Hiebei werden die Motorzüge von der Linie „Burggasse„ (Nr. 25 der vorbezogenen Concessions-Kundmachung) über die

Gablenzgasse — Neumayergasse — Herbststrasse — Panikengasse— Fesstgasse auf die Linie „Rosensteingasse“ (Nr. 27 der Concessions-Kundmachung) und zum Bahnhofe Hernals, und zurück an der Linie „Taubergasse“ (Nr. 27 der Concessions-Kundmachung) auf dem entgegengesetzten Wege auf die Linie „Burggasse“ verkehren, bezw. an der Linie „Billrothstrasse“ (Nr. 52 der Concessions-Kundmachung) durch die Sieveringerstrasse und zurück auf die Linie „Billrothstrasse“ geleitet werden.

[E.-M.-Z. 2192.]

Localbahn Przeworsk - Bachórz (Dynow). (Project für das Aufnahms- und das Wohngebäude in der Station Bachórz: Ertheilung des Bauconsenses.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat auf Grund des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. November 1902, Z. 48.132, dem Landesausschusse des Königreiches Galizien für das projectirte Aufnahms- und Wohngebäude in der Station Bachórz der in Bauausführung begriffenen Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynow) im Sinne des § 22 der Handelsministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, den Bauconsens ertheilt.

[E.-M.-Z. 3190.]

Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Projecte für die Einschaltung einer Wirthschaftsrampe in km 34·5/6 und einer Fusswegrampe in km 35·6/7.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 21. Jänner 1903, Z. 56.543 ex 1902 die vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Projecte für die Einschaltung einer Wirthschaftsrampe in km 34·5/6 und einer Fusswegrampe (1·0 m breit) in km 35·6/7 der in Bauausführung begriffenen Localbahn Gmünd—Gross-Gerungs, zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 56.543 ex 1902.]

Localbahn Waidhofen a. Th.-Zlabings. (Wasserstationsbrunnen in Waldkirchen.) Das von der Union-Baugesellschaft vorgelegte Project für die Neuanlage des Wasserstationsbrunnens in der Station Waldkirchen der Localbahn Waidhofen a. Th.-Zlabings wurde zur Ausführung genehmigt.

[E.-B.-D. 10.834.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Linie Görz—Triest: Theilstrecke Prevačina—Opčina, km 10·286 bis 37·070: Detailproject und Operat für die feuersicheren Herstellungen: Anordnung der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über die Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Die von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Triest II vorgelegten Projecte, umfassend das Stationsoperat, das Detailproject und das Operat für die feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der Strecke Prevačina—Opčina von km 10·286 bis km 37·070 der Theilstrecke Görz—Triest der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae (Art. I, Punkt 2, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63) erscheinen vom fachlichen Standpunkte als entsprechend und wurde demgemäss das obbezeichnete Detailproject principiell genehmigt.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Jänner 1903 die gegenständlichen Operate an die k. k. Statthalterei in Triest mit der Einladung übermittelt, bezüglich derselben im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Stationscommission, beziehungsweise die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie die Verhandlung über die Feststellung der feuersicheren Herstellungen durchzuführen. Die Stationscommission hinsichtlich der projectirten Verkehrsstellen ist im Zuge der politischen Begehung der obgenannten Strecke vorzunehmen. [E.-M.-Z. 2629.]

Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau. (Variantenstrecken Baukilometer 0·53—0·75, 3·55—3·78, 6·19—6·80, 8·04—8·42 und 10·70—10·87: Ergebniss der durchgeführten politischen Begehung; Ertheilung des Bauconsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 17. Jänner 1903, Z. 56.788 ex 1902, das von der k. k. Statthalterei in Innsbruck mit dem Berichte vom 14. December 1902, Z. 53.031, mitgetheilte Ergebniss der am 14. December 1902 durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich der Variantenprojecte für die fünf Theilstrecken Baukilometer 0·53—0·76, 3·55—3·78, 6·19—6·80, 8·04 bis 8·42 und 10·70—10·87 der elektrischen Kleinbahn Dornbirn-Lustenau, sowie die von der Commission bei der gegenständlichen Amtshandlung für die vorangeführten Theilstrecken erfolgte Ertheilung des Bauconsenses ex commissione genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 56.788 ex 1902.]

Localbahn Neumarkt-Suchahora. (Eisenconstruction der Brücke über den Dunajecfluss in km 16·0/1.) Die von der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft vorgelegten Pläne für die Eisenconstruction der Brücke über den Dunajecfluss in km 16·0/1 der Localbahn Neumarkt-Suchahora wurden zur Ausführung genehmigt.

[E.-B.-D. 10.206.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Olmütz: Abänderung der Bezeichnung der Station „Sandhübel“ in „Sandhübel-Saubsdorf.“) Mit 1. Mai 1903 wird die Bezeichnung der in der Strecke Freiwaldau—Ziegenhals gelegenen Station Sandhübel in „Sandhübel-Saubsdorf“ abgeändert werden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Umgestaltung der Abfertigungsstelle Chrzanów-Frachtenstation in eine Station für den Gesammtverkehr mit der Bezeichnung „Chrzanów“ und Auflassung der Personenhaltestelle Chrzanów.) Die Erweiterung der Abfertigungsstelle Chrzanów-Frachtenstation und die Auflassung der Personenhaltestelle Chrzanów, welche laut Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 136 vom 27. November 1902, Seite 3199, ursprünglich für den 1. December 1902 festgesetzt war, jedoch auf unbestimmte Zeit verschoben wurde, ist nunmehr auf den 1. Februar 1903 festgesetzt worden.

— (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für den auf Bahngrund fallenden Theil der Regulirung des die Bahnstrecke Rzikowitz—Prerau in km 179·223 kreuzenden Mostienkabaches im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 3335.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Neuerliche Einstellung des Trajectverkehres zwischen Gombos und Erdöd.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der vor Kurzem wiedereröffnete Verkehr des Dampftrajectes zwischen Gombos und Erdöd (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 9) wegen Eistreibens neuerdings eingestellt werden musste.

— (Legung eines zweiten Geleises im Bereiche der Verbindungsbahn zwischen der Station Budapest-Ferenczváros [Franzstadt] und Kőbánya [Steinbruch]). Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat beschlossen, die für den Güterverkehr bestimmte Verbindungsbahn Budapest-Ferenczváros—Kőbánya mit einem zweiten Geleise auszustatten.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 7. Jänner 1903 dem Baron Ladislaus Solymossy jun., Gutsbesitzer in Nagyterem, und dem Elek Knöpfler und Consorten in Maros-Keresztur die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Maros-Vásárhely der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localeisenbahn Székely-Kocsárd — Maros-Vásárhely—Szászrégen, Flügelbahn der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad — Székely-Kocsárd — Brassó — Predeal abzweigende normalspurige Localeisenbahn mit Dampfbetrieb, und zwar:

a) einerseits bis zur Stadt Nyáradtö in Siebenbürgen, zum Anschlusse an die projectirte Localbahn Nyárad-Szereda—Közvárgas-Remete—Nyáradtö (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 27 ex 1901);

b) andererseits abzweigend von der zukünftigen Station Közvényes-Remete der vorerwähnten projectirten Localeisenbahn und diese sowie die Linie a) über Szakadát und weiterhin im Bereiche des Szóváta-Thalzuges in der zukünftigen Station Szóváta mit der projectirten Localeisenbahn Maros-Vásárhely—Szóváta (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 57 ex 1897) verbindend.

auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Etat für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.) Derselbe beziffert die Einnahmen des Etatsjahres 1903 auf Mk. 87,879.600 (gegen 1902 — Mk. 1 905.900), die fortdauernden Ausgaben auf Mk. 66,818.300 (+ Mk. 1,181.500), die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats auf Mk. 3,105.000 (— Mark 851.000), des ausserordentlichen Etats auf Mk. 12,710.000 (— Mk. 910.000).

— (Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen.) Die 74. gemischte Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten findet — wie den „H. N." aus Berlin berichtet wird — am 6. und 7. Februar dortselbst statt.

Preussen. (Heizung der Strassenbahnwagen bei der Grossen Berliner Strassenbahn.) Im Betriebe der Grossen Berliner Strassenbahn sind zwei Arten Motorwagen im Gebrauch, nämlich zweiachsige, nur für Oberleitungsbetrieb bestimmte Wagen mit 20 Sitzplätzen und vierachsige bei Accumulatorenbetrieb verwendete Wagen mit 28 Sitzplätzen, welche beide Arten nach Einführung der unterirdischen Stromzuführung für Ober- und Unterleitungsbetrieb eingerichtet worden sind. Während sämmtliche zweiachsige Motorwagen mit Heizvorrichtungen versehen sind, haben circa 300 von den ehemaligen Accumulatorenwagen noch keine solche Anlage. Die vierachsigen Wagen waren theils noch bis vor Kurzem mit Batterien versehen, welche nach Einrichtung des Unterleitungsbetriebes auf allen Strecken als überflüssig und ihres schweren Gewichtes halber sogar hindernd entfernt wurden. An Stelle der Batterien sind die Heizvorrichtungen eingebaut worden. Die erwähnten 300 Wagen werden erst nach und nach mit Heizvorrichtung versehen werden. Diese selbst befindet sich in der Mitte des Wagens unter den Sitzbänken und ist mit einer Sicherung gegen Feuersgefahr versehen, während sich nach beiden Schmalseiten unter den Bänken entlang Wärmefortleitungsröhren hinziehen. Die Heizung geschieht mit besonders präparirten Glühstoffkohlen, welche von Zeit zu Zeit ergänzt werden müssen. Die Schaffner sind angewiesen, sobald das Thermometer unter den Gefrierpunkt fällt, die Wagen zu heizen und andauernd das Feuer zu unterhalten.

Luxemburg. (Grossherzogl. Luxemburgische Eisenbahnen: Stationsnamenänderung.) Der Stationsname „Nörzingen" hat in Hinkunft „Nörtzingen" geschrieben zu werden.

Sachsen. (Kohlenverkehr auf den Staatseisenbahnen im Jahre 1902.) Trotz der verhältnissmässig ungünstigen Ergebnisse des Kohlenverkehres der sächsischen Staatseisenbahnen in den ersten neun Monaten des Jahres 1902 ist infolge erheblicher Verkehrssteigerung im letzten Vierteljahre die Gesammtmenge des Jahres 1901 doch annähernd erreicht worden. Im Jahre 1902 wurden im Ganzen befördert: 10,891.654 t (1901 : 11,065.141 t), das ist eine Abnahme von 173.487 t = 1·57 pCt. Der Tagesdurchschnitt betrug 29.807 t im Jahre 1902 gegen 30.333 t im Jahre 1901. Der Steinkohlenversandt aus den Abbaubezirken Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden betrug 3.395.024 t (1901 : 3,409 127 t), das ist eine Abnahme von 14.103 t = 0·41 pCt., und der Braunkohlenversandt aus Sachsen und Sachsen-Altenburg 2,059.318 t (1901 : 1,987.267 t), das ist eine Zunahme von 72.051 t = 3·63 pCt. An Steinkohlen aus Schlesien, Westphalen, Böhmen u. s. w. gingen ein: 818.747 t (1901 : 925.394 t), das ist eine Abnahme von 106.647 t = 11·52 pCt.; an Braunkohlen aus Preussen und Thüringen: 664·479 t (1901 : 598.300 t), das ist eine Zunahme von 66.179 t = 11·06 pCt. Der Empfang an Braunkohlen aus Böhmen betrug 3,954.086 t (1901 : 4,145·053 t), das ist eine Abnahme von 190.967 t = 4·61 pCt. Die bedeutende Zunahme des Kohlenverkehres im letzten Vierteljahr 1902, die sich namentlich im böhmischen Braunkohlenverkehre bemerkbar machte, ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Elbeschiffahrt infolge starken Frostes im November und December fast gänzlich darniederlag.

Rumänien. (Organisation der Verwaltung der Eisenbahnen.) Die General-Direction zerfällt in folgende Abtheilungen: I. Abtheilung: Generalsecretariat, Personalangelegenheiten, Hauptbuchhaltung und Hauptcassa mit 6 Unterabtheilungen; II. Abtheilung für ärztlichen Dienst; III. Abtheilung für Material mit 3 Unterabtheilungen im Centraldienst und 3 Materialmagazinen auf der Strecke; IV. Abtheilung für Werkstätten und Zugförderung mit 11 Unterabtheilungen. Für den äusseren Dienst bestehen 6 Werkstätten, 6 Zugförderungs-Inspectionen und 29 Maschinendepots; V. Abtheilung für Bahnerhaltung mit 3 Unterabtheilungen. Für den äusseren Dienst bestehen 6 Divisionen und 24 Sectionen; VI. Abtheilung für Neubauten mit 2 Unterabtheilungen; VII. Abtheilung für den Betriebsdienst mit 11 Unterabtheilungen. Für den äusseren Dienst bestehen 6 Betriebsinspectionen, und VIII. Abtheilung: Seedienst.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Budapester Donauquai. (Ausbau am rechten Donauufer.) Die Budapester hauptstädtische Municipalverwaltung hat den Ausbau des rechtsuferseitigen Donauquais längs dem Gellerthegy (Blocksberg) bis zur Franz Josefs- (Zollamts-) Brücke beschlossen. Die Kosten des Baues sind mit K 341.155, und zwar K 233.800 für den oberen Quai und K 107.355 für den unteren Quai (mit Ausschluss der Pflasterung) präliminirt. Die Herstellung dieser Quaistrecke ist für den Schiffahrtsbetrieb von Bedeutung, da hiedurch Landungsplätze für Schiffe und Lagerstätten für Güter gewonnen werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. In der am 22. Jänner abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, den beh. aut. Civilingenieur Herrn E. A. Ziffer in Anerkennung seiner grossen Verdienste um die Förderung der Vereinszwecke, sowie im Hinblicke auf seine im Rahmen des Bahnwesens niederer Ordnung entwickelte fruchtbare Thätigkeit zum Ehrenmitgliede zu ernennen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 22. December 1902 für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnete 3·6403 km lange Hafenbahn bei Offenbach a. M. — Verbindungsbahn zwischen Station Offenbach a. M. der Frankfurt-Bebraer Linie und den am Offenbacher Hafen belegenen städtischen Geleiseanlagen —, ferner die am 24. December 1902 dem öffentlichen Verkehre übergebene 4·39 km lange Strecke Wasserburg a. Inn Bahnhof—Wasserburg a. Inn Stadt der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialsecretär Dr. Victor Hnidey von der Function des landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft „Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor" enthoben.

Gleichzeitig wurden ernannt: Der Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Otto Graf Sarnthein zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft „Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor" und der Ministerial-Vicesecretär im Eisenbahnministerium Dr. Heinrich Schlesinger zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der „Localbahn Grosspriesen—Weinstadt—Auscha".

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.

Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668

Illustrirte Preislisten frei.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Einführung ermässigter Stationstarife.

Für die nachverzeichneten Stationsverbindungen gelangen mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1903 folgende ermässigte Fahrpreise zur Einführung:

Stationsverbindung (von oder nach)	Einfache Personenzugskarten			Personenzugs-Rückfahrkarten		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Classe					
	Kronen einschliesslich Fahrkartensteuer					
Nabresina—Triest	1·20	0·90	0·60	1·90	1·40	0·90
Ebreichsdorf—Unter-Waltersdorf	0·80	0·60	0·40	1·30	1·00	0·60
Grammat-Neusiedl—Wampersdorf	1·60	1·20	0·80	2·50	1·90	1·20
Mitterndorf-Mossbrunn—Wampersdorf	1·20	0·90	0·60	1·90	1·40	0·90
Unter-Waltersdorf—Wampersdorf	0·80	0·60	0·40	1·30	1·00	0·60

Wien, am 26. Jänner 1903. [100]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung von Stationstarifen.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1903 gelangen für die Verkehrsbeziehungen Arnau — Wildschütz, Arnau—Pelsdorf und Deutschbrod—Rosochatetz folgende Fahrpreise zur Einführung:

Für Personenzüge			Für Züge mit ermässigten Preisen	
I.	II.	III.	II.	III.
Classe			Classe	
Heller einschliesslich 12 Percent Fahrkartensteuer				
130	90	46	70	36

Wien, am 18. Jänner 1903. [101]

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

In dem vom 1. December 1900 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1 (enthaltend Kartirungssätze) ist auf Seite 218 der Frachtsatz der Classe B in der Relation Vinkovci—Orló (Lełuchow) $\frac{\text{országhatár}}{\text{Landesgrenze}}$ mit Giltigkeit vom 10. März 1903 von 208 auf 268 Heller per 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 27. Jänner 1903. [102]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages III zum Tarife, Theil II, Heft 1.

Am 15. Februar 1903 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. October 1901 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, durch welchen die mit dem Nachtrag IV zum Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899 aufgehobenen Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter zwischen einigen Prager Bahnhöfen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, sowie Böhm.-Leipa (A.T.E.) andererseits im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande unverändert zur Einführung gelangen werden.

Dieser Nachtrag III wird sowohl bei der gefertigten General-Direction, als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 20 Heller per Exemplar erhältlich sein.

Für den Verkehr zwischen Böhm.-Leipa (A.T.E. und B.N.B.) einerseits und Prag (Smichow) B.E.B., sowie Smichow (k.k.St.B.) andererseits bleiben jedoch auf Grund der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 3. Jänner 1903, Nr. 2, enthaltenen Kundmachung die bezüglichen, im oben genannten Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze bis zur Einführung des nächsten Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes noch in Geltung.

Prag, am 26. Jänner 1903. [103]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Berichtigung des Localgütertarifes für das Hauptbahnnetz anlässlich der Eröffnung der Station Chrzanow für den Gesammtverkehr.

Mit Rücksicht auf die im Verordnungs-Blatte Nr. 134 ex 1902 und im Verordnungs-Blatte Nr. 11 ex 1903 verlautbarte Eröffnung der Station Chrzanow für den Gesammtverkehr und die Schliessung der Personenhaltestelle Chrzanow sind folgende Berichtigungen des vom 1. Juli 1899 giltigen Localgütertarifes für das gesellschaftliche Hauptbahnnetz mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1903 durchzuführen:

Auf Seite 184/185 ist in der Relation Holubitz—Chrzanow die Kilometerentfernung auf **247 km** zu berichtigen und sind sonach hiefür die Frachtsätze laut Gebührenberechnungs-Tabelle einzustellen.

Auf Seite 224/225 ist in der Relation Oderberg—Chrzanow die Kilometerentfernung auf **93 km** zu berichtigen und sind demgemäss auch hiefür die Frachtsätze nach der Gebührenberechnungs-Tabelle aufzunehmen.

Wien, am 26. Jänner 1903. [104]

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif, Theil II, Heft 5, vom 1. Mai 1902.)

Aenderung des Fahrgeldes für Thierbegleiter.

Vom 15. März 1903 ab erhöht sich das Fahrgeld für Thierbegleiter (Seite 5 des Tarifes) von Wien (St. Marx) nach Rotterdam a. d. Maas, Rotterdam Delftsche Poort und Rotterdam Feyenoord um je 0·57 Mark.

Wien, am 26. Jänner 1903. [105]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung der Dienstanweisungen Nr. 1.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1903 treten zum Theil II, Heft 1, zum Theil II, Heft 2, sowie zum Theil III der Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband die Dienstanweisungen Nr. 1 in Kraft, welche Ergänzungen und Berichtigungen der mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 eingeführten Nachträge III zu den vorbezeichneten Tarifen enthalten.

Die Dienstanweisungen sind bei den betheiligten Verwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 24. Jänner 1903. [106]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung von in einer Verkehrsrichtung bereits bestehenden Fahrpreisen auch in der Gegenrichtung.

Mit 1. Februar 1903 gelangen einfache Personenzugsfahrkarten II. und III. Classe zu den im Tarife für den directen Personenverkehr zwischen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den k. k. österr. Staatsbahnen, giltig vom 1. Jänner 1903, im Verkehre von Mähr.-Schönberg nach Brünn via Sternberg—Olmütz—Prerau—Chropin vorgesehenen Fahrpreisen von K 9·10 für die II. und K 5·10 für die III. Wagenclasse auch in der Richtung von Brünn nach Mähr.-Schönberg über die gleiche Route zur Ausgabe.

Wien, am 26. Jänner 1903. [107]

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

(Tarif, Theil II, Heft 5, vom 15. Juni 1902.)

Aenderung des Fahrgeldes für Viehbegleiter.

Vom 15. März 1903 ab erhöht sich das Fahrgeld für Viehbegleiter (Seite 7 des Tarifes) von Wien (St. Marx) bis Herbesthal und Bleyberg (Grenze) um je 0·69 Franken.

Wien, am 26. Jänner 1903. [108]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berichtigung.

In der Kundmachung im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 11 vom 24. Jänner 1903, Seite 439, sub [84], hat es in der vorletzten Zeile des Textes anstatt „vorerwähnten“ zu heissen „**erst**erwähnten“.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Sächsische Staatseisenbahnen, Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Nordostdeutsch-Sächsischer, Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer, Schlesisch-Sächsischer, Bayerisch-Sächsischer, Sächsisch-Südwestdeutscher und Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Aenderung tarifarischer Bestimmungen für Zucker zur Ausfuhr.) Im Binnenverkehre der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie in den obgenannten Güterverkehren wurde die in den Ausnahmetarifen für Zucker zur Ausfuhr für den Nachweis der Ausfuhr bestimmte Frist von 12 Monaten für Sendungen, die bis 31. August 1904 auf derjenigen Binnen- oder Seehafenstation eingehen, von der die Ausfuhr stattfinden soll, mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 auf 18 Monate verlängert. Für die nach dem 31. August auf den bezeichneten Ausfuhrstationen ankommenden Sendungen gilt für den Nachweis der Ausfuhr wieder die Frist von 12 Monaten.

Gruppentarif II und Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Saarau etc.) Mit Giltigkeit vom 10. Jänner 1903 wurde die Station Saarau des Directionsbezirkes Breslau in den Ausnahmetarif 7 b, beziehungsweise 7 a für zum Entzinken bestimmte Schwefelkiesabbrände als neue Empfangsstation aufgenommen. Mit dem gleichen Tage wurden die bereits bestehenden Sätze nach Merzdorf ermässigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Directer Güterverkehr Bayerns mit deutschen Eisenbahnen. (Ausdehnung des Geltungsgebietes der für Zucker [Rübenzucker] jeder Art zur Ausfuhr über See gewährten Fristverlängerung.) Die für den Nachweis der thatsächlich erfolgten Ausfuhr laut Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 148 vom 27. December 1902 gewährte Fristverlängerung findet auch auf den im Nordwestdeutsch-Bayerischen und Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Verkehre bestehenden Ausnahmetarif L für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern Anwendung.

Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Bekanntmachung vom 7. December 1902, betreffend einen Anhang zur Anlage B der Eisenbahn-Verkehrsordnung.) Laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 7. November 1902 hat der Bundesrath auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung beschlossen, der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung den nachstehenden Anhang beizufügen:

Anhang.

Besondere Vorschriften für die Beförderung verschiedener nach der Anlage B bedingungsweise zugelassener Gegenstände, soweit sie auf elektrisch betriebenen Eisenbahnen mit oberer Stromzuführung stattfindet.

1. Ergänzende Bestimmungen.

a) Die in den Nummern II, III, IV, VI, VII, VIIIa, IX, XI, XXXVb, XXXVc, XXXVI, XXXVII, XXXVIII, XXXIX, XL, XLI, XLII, XLIIa und XLIII bezeichneten Gegenstände sind ausschliesslich in gedeckt gebauten Wagen zu befördern.

b) Werden zum Transporte der in den Nummern VII, XI, XIa, XX, XXI und XXII bezeichneten Gegenstände eiserne Wagen oder Kessel- (Bassin-) Wagen verwendet, so ist über dem Wagen eine starke Schutzdecke aus Holz oder ähnlichem isolirenden Material anzubringen, die eine directe Berührung zwischen einem herabgefallenen Contactdraht und den metallenen Theilen des eisernen Wagens oder den metallenen Kesseln (Bassins) der Wagen verhütet.

c) Bei den in den Nummern X, XIa, XX, XXI, XXII und L bezeichneten Gegenständen, ferner bei Terpentinöl (siehe Nr. XXIII) sind über den offenen Wagen starke Schutzdecken aus Holz oder ähnlichem isolirenden Material anzubringen, welche die Berührung des Gutes durch einen herabgefallenen Contactdraht verhüten und der Luft freien Zutritt zum Gute gestatten.

d) Werden zum Transporte von Schwefel (Nr. XXXIII) offene Wagen verwendet, so sind diese mit starken Schutzdecken aus Holz oder ähnlichem isolirenden Material derart zu decken, dass ein Berühren des Gutes durch einen herabgefallenen Contactdraht unmöglich wird.

e) Die in den Nummern VIIIa, IX, X, XI, XIa, XX, XXI, XXII, XXIII und XXXIII bezeichneten Gegenstände dürfen nicht in Wagen oder Wagenabtheilungen befördert werden, worin sich stromführende Elektromotoren oder Generatoren, Transformatoren, Blitzplatten, Widerstände, Sicherungen, elektromagnetische Bremsen, Heizapparate, überhaupt irgend welche dem Betriebe dienende elektrische Apparate befinden. Hievon ausgenommen sind nur in besonders starke Glasschutzglocken eingeschlossene Glühlampen ohne Ausschalter und Sicherungen (die sich ausserhalb der Wagen oder Wagenabtheilungen befinden müssen), sowie gegen mechanische Beschädigungen gut geschützte, isolirte Drahtleitungen.

f) Zur Beförderung der in den Nummern XXXVa, XXXVb, XXXVI und XXXVII bezeichneten Gegenstände dürfen nur Wagen verwendet werden, die keine stromführenden oder unter Spannung stehenden elektrischen Leitungen oder Apparate enthalten und auch nicht mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet sind.

2. Abänderude Bestimmung.

Die in Nummer XXXVa unter E, Abs. 2, gegebene Vorschrift findet keine Anwendung, soweit die Beförderung durch elektrische Locomotiven ohne Feuerherd erfolgt.

Die vorstehenden Bestimmungen sind mit 1. Jänner 1903 in Kraft getreten.

Preussisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897. (Aenderungen.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 wurden die auf Seite 17 und 18 des Nachtrages I zum Tarife enthaltenen Schnittfrachtsätze für die Station Culm wie folgt geändert:

1. Zu Abschnitt II F. A. II. 2 — Sonstiges Gross- und Kleinvieh in gewöhnlichen Wagen

(Seite 37—44 des Tarifes)

Nach und von	Verwaltungsbezirk	Nördlich vom Schnittpunkte A.	E.	G.	H.	L.	M.	P.	R.
		Mark für das Quadratmeter Ladefläche							
Culm	Danzig	11·64	9·85	11·12	9·54	—	—	9·53	9·90

2. Zu Abschnitt II F. A. II. 3 — Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden

(Seite 45—51 des Tarifes)

Nach und von	Verwaltungsbezirk	Nördlich vom Schnittpunkte A.	E.	G.	H.	L.	M.	P.	R.
		Mark für das Quadratmeter Ladefläche							
Culm	Danzig	15·45	13·07	14·76	12·65	—	—	12·64	13·13

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Ergänzung des Nachtrages VI.) Auf Seite 4 des Nachtrages VI zum vorgenannten Gütertarif ist nachzutragen:

1. Orte, für welche mehrere Stationen in Frage kommen	2. Bezeichnung der in Frage kommenden Stationen	3. Wenn im Frachtbrief eine bestimmte Station nicht bezeichnet ist, wird abgefertigt nach
2. Im Bereiche der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen		
Erstein	Erstein, Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen Erstein, Reichsbahn Erstein Stadt Erstein Bahnhof der Strassenbahn Erstein Zuckerfabrik	Erstein, Station der Reichseisenbahnen

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, Heft 2 (Verkehr mit V. S. B.), vom 1. December 1899. (Neuer Ausnahmetarif für Zucker [Rübenzucker] jeder Art.) Am 1. Jänner 1903 trat nachstehender Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif Nr. 35

für Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen:

Nach	Von Regensburg	Von Schweinfurt Stadt
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes	
Buchs	134	153
St. Margrethen . . .	117	136

Die Frachtsätze dieses Tarifes sind nur anwendbar auf Sendungen nach der Schweiz, welche ausweislich der Zollpapiere nach der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt sind und nicht in das Gebiet des Deutschen Reiches zurückkehren.

Erfolgt seitens der Empfänger Wiederaufliefernng zur Rückbeförderung nach Deutschland, so wird die nach gegenwärtigem Tarife berechnete Fracht auf den nach den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsclasse B sich ergebenden Betrag erhöht.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen. Theil II a, Heft 3, vom 15. Juni 1902. (Tarifnachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 ab gelangte der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für Pegnitz und die bereits veröffentlichten Ausnahmesätze für Rohthon von Obernburg und für Eisenerz nach Furth i. W.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Aenderung des Waarenverzeichnisses im Rohstofftarif.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 ab wurde im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses die Fassung „Dünger (Mist und Abtrittsdünger)“ geändert in „Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger“.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Theil II, Heft 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. October 1900. (Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifes 6.) Mit sofortiger Wirksamkeit sind im Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Steinkohlenasche u. s. w. unter b) Oberschlesisches Kohlenrevier — Seite 228 bis 231 des Tarifes — folgende Aenderungen und Ergänzungen vorzunehmen:

Lauf. Nummer	Versandtstationen und Gruben	Die Abfertigung erfolgt durch	Der Frachtberechnung sind zu Grunde zu legen die Entfernungen der Station	mit einem Zuschlage von Kilometer	Den Frachtsätzen der nachstehenden Tabelle treten an Verschiebegebühr für 100 kg hinzu Mark
	1. Es ist zu streichen:				
25	Gottmitunsgrube				
43	Lazisk				
48	Martha-Valeskagrube				
66	Susannaweiche (Jakobgrube)				
	2. Es muss lauten unter:				
32	Kaiser Wilhelmschacht der cons. Gieschegrube	Kunigundeweiche	Schoppinitz R.O.U.E. oder Emanuelsegen (Güterbhf.)	7 7	0·005 0·005
	3. Es ist nachzutragen:				
11 a	Castellengogrube	Borsigwerk	Borsigwerk	1	0·005
22 a	Friedensgrube	Morgenroth	Morgenroth oder Gleiwitz	5 17	0·005 0·005
25	Hedwigwunschgrube	Borsigwerk	Borsigwerk	1	0·005
26	Heinitzgrube	Beuthen O.S.E.	Beuthen O.S.E.	1	0·005
55 a	Oheimgrube	Idaweiche	Idaweiche	3	0·005
57 a	Preussengrube	Borsigwerk	Borsigwerk	1	0·005

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction gelangen diverse Altmaterialien im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe, darunter: **altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Reifen, Bruchmetalle, Kautschukabfälle, alte Fässer u. dgl.**

Nähere Angaben über die zum Verkaufe bestimmten Quantitäten und Gattungen sind aus den bezüglichen Materialausweisen zu entnehmen, welche ebenso wie die Offertformularien und die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction (Abtheilung für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst) behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Diese Altmaterialien sind **vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere Reclamationen wegen deren Qualität nicht berücksichtigt werden.**

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien ausschliesslich benützt werden müssen, sind am Couvert als solche zu bezeichnen, mit 1 Krone-Stempel zu versehen und sammt den gefertigten und gestempelten Bedingnissen bis längstens 31. Jänner d. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen. Zu offeriren ist in Kronen. Die Offerenten bleiben mit dem Anbote durch sechs Wochen vom Schlusstermine der Offerteinreichung im Worte.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Waage am Lagerplatze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Als Vadium sind 10 pCt. des Gesammtanbotes bei der hierortigen Directionscassa zu deponiren. Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen Quantums oder nur eines Theiles anzunehmen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der Offerte findet am 3. Februar d. J. um 10 Uhr Vormittags statt und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Lemberg, am 15. Jänner 1903.

K. k. Staatsbahn-Direction Lemberg.

Billets

aller Systeme, bedruckt in allen Sprachen der Welt, exacte . . . . . Numerirung; Wiegebillets, Formulare aller Art, Fahrkartenschränke, Controlzangen, ... Datumpressen offerirt billigst und steht mit Kostenanschlägen jederzeit gern gratis zu Diensten . . . . . die . . . . . .

Specialdruckerei der

Papierfabrik Ullmann & Comp.,

Altcarbe a. Ostbahn 709

Lieferantin hoher Staatsbehörden des In- und Auslandes.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Lieferung und Montirung je einer Waggon-Brückenwaage mit 30 t Tragvermögen und 80 m langer Brücke in den Stationen Aschbach, Freistadt, Braunau und Haag N.-Oe. im approximativen Kostenbetrage von K 21.400 soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Offert für Waggon-Brückenwaagen** in den Stationen **Aschbach, Freistadt, Braunau** und **Haag N.-Oe.“** längstens am 10. Februar d. J., 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Linz zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, am 19. Jänner 1903.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden billig und sachgemäss besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch öffentliche Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./3, k. k. Prater) erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
597	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	der Serie 1 (Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz) der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	sämmtlichen Tarifstationen	Bern-Weissenbühl Gross-Wabern	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarife, Theil III, Hefte 1, 3 und 4 vom 1. Februar 1898 und Theil III, Heft 2 vom 20. August 1902 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Die directen Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von zwei Centimes für 100 kg einem Centime für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für Bern		Im Kartirungswege		Die Stationen Bern-Weissenbühl und Gross-Wabern rangiren in die Reexpeditionsgruppe VIII
598	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	a) Petroleum, raffinirt, b) Petroleum-Naphta (Benzin aus Petroleum destillirt), c) Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin)	Zagórzany	München-Schwabing	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif, Theil II, Heft 4 (Ausnahmetarif Nr. 71) des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1901	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	a) 245 Pfennig b) 264 „ c) 209 „		Im Kartirungswege		
599	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.			vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1903	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, Abschnitt C, bezw. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894, bezw. Localgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Versobieden	Heller ad a) ad b) ad c)	Versobieden		Im Kartirungswege		

| | | | | | | | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
600	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Petroleum, raffinirt, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineralntheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Hütteldorf-Hacking, Nussdorf	Stationen der im Abschnitte A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, genannten Linien	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonificirenden Transportsmengen mindestens ebenso grossen Quantums Rohpetroleum von k. k. Staatsbahnstationen in Galizien nach einer österreichischen oder ungarischen Raffinerie-Station innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung.	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1	Frachtsätze des Ausnahmetarifes III c	Verschieden	Laut nachstehender Tabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis Ende März 1901 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken ist. Gleichzeitig sind die Original-Frachtbriefe über den Rohpetroleumbezug aus Galizien vorzulegen	

Bei einer Entfernung ab Hütteldorf-Hacking, Nussdorf von	Nachlass vom Frachtsatze des Ausnahmetarifes III c	Bei einer Entfernung ab Hütteldorf-Hacking, Nussdorf von	Nachlass vom Frachtsatze des Ausnahmetarifes III c	Bei einer Entfernung ab Hütteldorf-Hacking, Nussdorf von	Nachlass vom Frachtsatze des Ausnahmetarifes III c	Bei einer Entfernung ab Hütteldorf-Hacking, Nussdorf von	Nachlass vom Frachtsatze des Ausnahmetarifes III c
1— 10	12	301—310	131	601—610	171	901— 910	228
11— 20	15	311—320	133	611—620	173	911— 920	231
21— 30	20	321—330	135	621—630	175	921— 930	233
31— 40	25	331—340	136	631—640	176	931— 940	236
41— 50	31	341—350	138	641—650	178	941— 950	238
51— 60	37	351—360	140	651—660	180	951— 960	240
61— 70	41	361—370	142	661—670	182	961— 970	243
71— 80	44	371—380	144	671—680	184	971— 980	245
81— 90	47	381—390	145	681—690	185	981— 990	248
91—100	51	391—400	147	691—700	187	991—1000	250
101—110	57	401—410	144	701—710	185	1001—1010	252
111—120	61	411—420	146	711—720	187	1011—1020	254
121—130	64	421—430	148	721—730	189	1021—1030	257
131—140	67	431—440	149	731—740	190	1031—1040	259
141—150	71	441—450	151	741—750	192	1041—1050	262
151—160	77	451—460	153	751—760	193	1051—1060	264
161—170	80	461—470	155	761—770	196	1061—1070	266
171—180	83	471—480	157	771—780	198	1071—1080	269
181—190	87	481—490	158	781—790	201	1081—1090	271
191—200	90	491—500	160	791—800	203	1091—1100	274
201—210	96	501—510	158	801—810	205	1101—1110	275
211—220	99	511—520	160	811—820	207	1111—1120	278
221—230	102	521—530	162	821—830	210	1121—1130	280
231—240	106	531—540	163	831—840	212	1131—1140	283
241—250	109	541—550	165	841—850	215	1141—1150	285
251—260	113	551—560	167	851—860	217	1151—1160	287
261—270	116	561—570	169	861—870	219	1161—1170	290
271—280	119	571—580	171	871—880	222	1171—1180	292
281—290	123	581—590	172	881—890	224	1181—1190	295
291—300	126	591—600	174	891—900	227	1191—1200	297
						1201—1205	299

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
601	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt*), Petroleumnaphtha (Rohbenzin*), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Dastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Laut nachstehender Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Exporte bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungarischen Zollgebietes befördert werden. Erfüllung der Bestimmungen des in der Rubrik 5 angeführten Tarifes. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen Tarif-Theiles I, Abth. B, lit. A Punkt V, über die Anwendung der Exporttarife massgebend	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens 31. März 1904 bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (für Sendungen ab Trzebinia), bezw. bei jener k. k. Staatsbahn-Directior einzureichen sind, in deren Bereich die Versandstation gelegen ist	*) Für Sendungen von Petroleumnaphtha (Rohbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen werden die um 10 pCt. erhöhten Frachtsätze der nachstehenden Tabelle berechnet. Eine Ausnahme tritt im Verkehre ab Pardubitz nach Georgswalde-Ebersbach und Warnsdorf ein, in welchen Relationen die nachstehenden Frachtsätze ohne Zuschlag auch für die Beförderung von Petroleumnaphtha etc. Anwendung finden

Von Stationen in Galizien

Frachtsätze per 100 Kilogramm in Hellern

Nach	Borysław	Drohobycz	Gleboka	Gorlice	Grybów	Iwonicz	Jasło	Krechowice	Krosno	Lemberg	Lemberg-Podzámcze	Marcinkowice	Nadworna	Neu-Sandec	Olszanica	Peczenizyn Szczepanowski	Posada-Chyrowska	Rymanów	Skolyczyn	Stróże	Trzebinia	Ustrzyki	Wola-Lużańska	Zagórz	Zagórzany
Bodenbach (St.E.G.)	250	248	244	212	208	220	216	—	218	248	250	200	280	200	230	310	238	222	214	208	169·0	232	212	226	210
Dzieditz	132	132	124	94	88	102	96	142	102	132	134	78	164	80	114	192	120	104	94	88	13·4	116	92	110	94
Eger (B.E.B.)	236	234	226	198	192	206	200	248	204	234	236	184	266	186	216	296	224	208	200	192	163·4	218	196	212	196
Eger (k.k.St.B.)	236	234	226	198	192	206	200	248	204	234	236	184	266	186	216	296	224	208	200	192	163·4	218	196	212	196
Eisenstein	230	228	218	192	184	200	194	—	198	228	230	178	260	180	208	288	216	200	192	184	157·4	212	188	206	190
Franzensbad	236	234	226	198	192	206	200	—	204	234	236	184	266	186	216	296	224	208	200	192	175·4	218	196	212	196
Furth i/W.	—	224	—	—	—	—	194	—	—	—	—	—	—	—	—	284	—	—	—	—	165·4	—	—	—	190
Georgswalde-Ebersbach	298	298	290	260	254	268	262	—	268	298	300	244	330	246	280	356	286	270	260	254	219·8	282	258	276	260
Halbstadt	218	218	210	180	174	188	182	—	188	218	220	164	250	166	200	278	206	190	180	174	129·8	202	178	196	180
Jägerndorf	140	140	134	102	96	110	104	—	110	140	142	86	172	88	122	200	128	112	102	96	40·0	124	100	118	102
Klingenthal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	308	—	—	—	—	193·0	—	—	—	—
Liebau	252	252	244	214	208	222	216	—	222	252	254	198	284	200	234	310	240	224	214	208	162·6	236	212	230	214
Mittelsteine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	298	—	—	—	—	139·8	—	—	—	—
Moldau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	308	—	—	—	—	183·4	—	—	—	—
Mysłowitz	140	140	134	102	96	110	104	—	110	140	142	86	172	88	122	200	128	112	102	96	9·8	124	100	118	102
Oderberg (K.F.N.B.)	132	132	124	94	88	102	96	142	102	132	134	78	164	80	114	192	120	104	94	88	23·6	116	92	110	94
Oświęcim	132	132	124	94	88	102	96	142	102	132	134	78	164	80	114	192	120	104	94	88	9·2	116	92	110	94
Passau	222	220	212	184	178	192	186	—	192	220	222	170	252	172	200	282	208	192	184	178	148·0	204	182	198	184
Pontafel	325	325	313	285	281	295	291	337	293	325	327	275	353	277	305	381	311	295	289	283	252·0	309	285	301	285
Reichenberg	264	264	256	226	220	234	228	—	234	264	266	210	296	212	246	324	252	236	226	220	176·0	248	224	242	226
Reitzenhain	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	344	—	—	—	—	214·6	—	—	—	—
Salzburg	224	224	216	186	182	194	190	—	192	224	226	174	256	176	204	284	212	196	188	182	150·0	208	186	200	184
Seidenberg	280	280	272	242	236	250	244	—	250	280	282	226	312	228	262	338	268	252	242	236	191·2	264	240	258	242
Simbach	222	218	208	184	180	192	188	—	192	218	220	172	248	174	202	276	208	194	186	180	148·0	206	184	200	184
Szczakowa	138	138	132	100	94	108	102	—	108	138	140	84	170	86	120	198	126	110	100	94	7·2	122	98	116	100
Tetschen (Oe.N.W.B.)	250	248	244	212	208	220	216	—	218	248	250	200	280	200	230	310	238	222	214	208	169·0	232	212	226	210
Troppan (K.F.N.B.)	140	140	134	102	96	110	104	152	110	140	142	86	172	88	122	200	128	112	102	96	32·0	124	100	118	102
Warnsdorf	296	296	288	258	252	266	260	—	266	296	298	242	328	244	278	354	284	268	258	252	217·6	280	256	274	258
Weipert	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	354	—	—	—	—	221·6	—	—	—	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
602	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt*), Petroleumnaphtha (Kohbenzin*), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petrolenmkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Laut nachstehender Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen zum Exporte bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungarischen Zollgebietes befördert werden. Erfüllung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 angeführten Tarifes. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des allgemeinen Tarif-Theiles I, Abth. B, lit. A, Punkt V, über die Anwendung der Exporttarife massgebend	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Ausnahmetarif für den Petroleumverkehr vom 1. Juni 1900	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		

*) Für Sendungen von Petroleumnaphtha (Kohbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen werden die um 10% erhöhten Frachtsätze der nachstehenden Tabelle berechnet. Eine Ausnahme tritt im Verkehre ab Pardubitz nach Georgswalde-Ebersbach und Warnsdorf ein, in welchen Relationen die nachstehenden Frachtsätze ohne Zuschlag auch für die Beförderung von Petroleumnaphtha etc. Anwendung finden

Nach	Von: Stationen der K.F.N.B.			Von: Station der k.k.St.B.	Von: Pardubitz	
	Dzieditz	Mähr.-Ostrau	Oderberg	Mährisch-Schönberg	St.E.G.	S.N.D.V.B.
	Frachtsätze in Hellern per 100 kg					
Bodenbach (St.E.G.)	159·2	147·4	149·0	125	—	—
Dzieditz	—	16·0	14·2	—	—	—
Eger (B.E.B.)	153·6	141·6	143·4	—	84·4	—
Eger (k.k.St.B.)	153·6	141·6	143·4	—	—	84·4
Eisenstein	147·6	135·6	137·4	—	84·4	84·4
Franzensbad	165·6	153·6	155·4	—	96·4	—
Furth i/W.	155·6	143·6	145·4	—	78·4	78·4
Georgswalde-Ebersbach	210·0	198·2	199·8	—	93·6	93·6
Halbstadt	120·0	108·2	109·8	90	—	—
Jägerndorf	30·8	18·8	20·6	—	—	—
Klingenthal	183·2	171·2	173·0	—	—	—
Liebau	152·8	141·0	142·6	77	—	—
Mittelsteine	130·0	118·2	119·8	98	—	—
Mittelwalde	85·8	73·8	75·6	31	—	—
Moldau	173·6	161·6	163·4	—	74·4	74·4
Myslowitz	19·0	31·0	29·2	—	—	—
Oderberg (K.F.N.B.)	14·2	5·8	—	72	—	—
Oswięcim	8·4	20·2	18·6	—	—	—
Passau	138·2	126·0	128·0	—	105·4	105·4
Pontafel	242·0	230·0	232·0	—	—	—
Reichenberg	166·2	154·4	156·0	106	—	—
Reitzenhain	204·8	192·8	194·6	—	—	—
Salzburg	140·2	128·0	130·0	—	107·4	107·4
Seidenberg	181·4	169·6	171·2	106	—	—
Simbach	138·2	126·0	128·0	—	110·0	110·0
Szczakowa	16·6	28·4	26·8	—	—	—
Tetschen (Oe.N.W.B.)	159·2	147·4	149·0	125	—	—
Troppau (K.F.N.B.)	22·8	10·8	12·6	—	—	—
Warnsdorf	207·8	196·0	197·6	—	89·0	89·0
Weipert	211·8	200·0	201·6	—	106·8	—
Ziegenhals	42·8	30·8	32·6	54	111·8	111·8

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
603	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Brennholz, weiches	Russ. Moldawitza Säge	Czernowitz	Minimalquantum von 2000 Tonnen. Anfuhr als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 1. Jänner 1903 bis 31. December 1903	Localtarif	Heller 76	Heller 56	Heller 20	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist	
					Volksgarten				74	54	20			
					Żuczka				76	56	20			
604	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Ernebsteine nnd Schotter	a) Frassin a. M. b) Poźorita	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Baue und zur Instandhaltung der städtischen Communicationen in Czernowitz bestimmt sein und mit an den Stadtmagistrat in Czernowitz als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	Heller a) 50 b) 63	Heller a) 33 b) 43	Heller a) 17 b) 20	Im Kartirungswege		
					Volksgarten				48 61	31 41	17 20			
			Steine aller Art der Pos. 8—55 b (excl. Marmorsteine und Mühlsteine) in Quadern und Platten, roh behauen, dann Pflaster-, Saum- und Bordsteine, auch Pflasterplatten aus Stein		Czernowitz				a) und b) Verschieden	58 71	a) nnd b) Verschieden			
					Volksgarten					56 69				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
605	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungarische Staatseisenbahnen	Eisenbahn-Personenwagen auf eigenen Rädern laufend	Arad	Cormons trs.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife		Kronen pro Achse 104·49		Kartirung		
				Györ						64·38				
			Eisenbahn-Güterwagen auf eigenen Rädern laufend	Arad	Cormons trs.					81·73				
				Györ						55·14				
606	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Grubenholz der Pos. H—20—a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Cilli	Store	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	12	Heller 8	4	Im Kartirungswege		
				Markt-Tüffer					16	12	4			
				Ponigl					16	12	4			
				Pöltschach					28	23	5			
				St. Georgen					12	8	4			
				Windisch-Feistritz					28	23	5			
				Heilenstein-Frasslau				Directe Frachtsätze bestehen keine		23				
				Ritzdorf a. P.						25				
				Sachsenfeld						18				
				Schönstein						25				
				St. Peter im Sannthale						20				
				Wöllan						25				

Fortlaufende Nummer	607	608	609
1			
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Oesterreichische Nordwestbahn
2			
von der			
und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	
3			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Eisenbahnwagen auf eigenen Rädern laufend	Steinkohlenbeerpech	Steine des Specialtarifes 3
4			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wien Matzleinsdorf	Angern	Wostromeř
5			
nach	Peri trs. Pontebba trs. Cormons trs. Graz S.B.	Peri trs. Pontebba trs. Schönbrunn	Nenbydžow
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und an Dienstesstellen der italienischen Eisenbahn-Verwaltungen adressirt sein, soferne sie für diese Verwaltungen bestimmt sind. Andernfalls haben die Sendungen nach den Vorschriften des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Abfertigung zu gelangen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen und auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
6			
und gilt in der Zeit	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898
8			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg		Bestehen keine directen Frachtsätze	13 Heller
9			
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg — Franken pro Achse	75·96	1·55	11 Heller
10			
Franken per 100 kg	44·64 40·79	2·40 2·97 2·12	
11			
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			2 Heller
12			
Art der Durchführung	Kartirung	Kartirung	Im Rückvergütungswege
13			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Gegen Vorlage der auf das Gemeindeamt in Klein-Hlušitz als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1904
14			
Besondere Bemerkungen			Die Steine müssen zur Strassenbesebotterung in Klein-Hlušitz bestimmt sein

610

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Fortlaufende Nummer	1	
Die Publication erfolgt	2	Das Zugeständniss wird gemacht
von der	2	
und im Namen der	3	
für Artikel	4	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	
und gilt in der Zeit	7	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	9	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	10	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11	
Art der Durchführung	12	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	
Besondere Bemerkungen	14	

| | | |

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
611	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Prerau	Kojetein	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch Parteiorgane	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütetarif	20 Heller	17 Heller	3 Heller	Im Karfürungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Kojetein	Prerau	Auflieferung in jeder Menge			18 Heller	17 Heller	1 Heller			
612	k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Oelfrüchte der Pos. O—5, Oelsaaten der Pos. O—7, Samen der Pos. S—9 und Düngemittel der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarif-Theiles I. B. vom 1. Jänner 1902	Reexpeditionsbefugniss für das Lagermagazin der Firma Bank rolniczy (Landwirthschaftliche Bank) in der Station Lemberg		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief. Laut Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1902, Abschnitt A—VIII, Punkt 2	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903					Im Rückvergütungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
21	Nr. 2 vom 3. Jänner 1903	175	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligte Verwaltungen	Mel sse und Osmosé-wasser	Chlumetz	Ó-Buda-Pilatorigát	In der Rubrik 7 hat es richtig zu lauten: „Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903“	
						Neubydžow			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

K. K. PRIVILEGIRTE OESTERREICHISCHE STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 14. **Wien, 31. Jänner 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Industrierath. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 5. Februar 1903 zur Ausgabe.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 6 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Das k. k. Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung der Actionäre der „Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt“ in Wien vom 26. April 1902 geänderten Artikel 5, 8, 15, 16, 17, 19, 43, 44, 46 und 47 der Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 14. Jänner 1903. — Z. 1481. E.-M.-Z. 3835.

Industrierath.

Der Industrierath trat am 26. Jänner unter Vorsitz Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers Freiherrn von Call zu seiner siebenten Plenarsitzung zusammen.

Im Verlaufe der Sitzung referirte Commerzialrath Julius Singer namens des ständigen Verkehrs- und Tarifausschusses über die Abänderung des Betriebsreglements des Oesterreichischen Lloyd rücksichtlich der Bestimmungen über den Güterverkehr und stellte den Antrag:

„Der Industrierath wolle beschliessen:

Der Industrierath erklärt eine Revision des Betriebsreglements des Oesterreichischen Lloyd, insbesondere der Bestimmungen über die Güterbeförderung, für dringend nothwendig und empfiehlt die nachfolgenden, im Einvernehmen mit der Verwaltung des Oesterreichischen Lloyd festgestellten Aenderungen und Ergänzungen der §§ 16, 17, 19, 20, 22, 26 bis 28, 31, 34 und 35 des bisherigen Betriebsreglements zur Genehmigung und Einführung.

Das hohe Handelsministerium wird gleichzeitig ersucht, die geeigneten Verfügungen treffen zu wollen, dass diese einvernehmlich festgestellten Aenderungen und Ergänzungen der bezeichneten Bestimmungen über die Güterbeförderung durch den Oesterreichischen Lloyd ohne Verzug in Wirksamkeit gesetzt werden.“

Handelsminister Freiherr von Call erklärt, das Handelsministerium warte nur auf die Erledigung dieser Angelegenheit im Industrierathe, um wegen Durchführung der einvernehmlich mit dem Verwaltungsrathe des Lloyd vom Industrierathe festgestellten Abänderungsanträge das Geeignete zu veranlassen.

Die Anträge wurden en bloc angenommen.

Reichsrathsabgeordneter Dr. Kolischer erstattet namens des ständigen Ausschusses für Verkehrs- und Tarifangelegenheiten unter sehr ausführlicher Begründung Vorschläge rücksichtlich der vertragsmässigen verkehrspolitischen Vereinbarungen mit Ungarn, sowie mit jenen fremden Staaten, mit welchen Handelsverträge abgeschlossen werden. Der Referent stellt folgende Anträge:

„In Bezug auf die das Verkehrswesen betreffenden Vereinbarungen wolle die hohe Regierung folgende Grundsätze beachten:

1. In Erwägung, dass nach den Ergebnissen der Zwischenverkehrsstatistik Ungarn ein zweieinhalbmal so grosses Interesse an der Benützung der österreichischen Eisenbahnen hat als Oesterreich an der Benützung ungarischer Bahnen, dass ferner im Transitverkehre, nach Werthen gerechnet, Ungarn ein sechsmal so grosses Interesse hat an der Benützung österreichischer

Eisenbahnen als Oesterreich an jener der ungarischen Bahnen, erheischt das Interesse der Reichsrathsländer eine möglichst geringe tarifarische Bindung gegenüber Ungarn, welche über den Umfang der Artikel XV und XVI und der Bestimmungen des Schlussprotokolles zum Handelsvertrage mit Deutschland keinesfalls hinausgeht.

2. Die vom Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Handelsministerium erlassene Verordnung vom 22. September 1899 über das Eisenbahnwesen, insbesondere der § 2 derselben, ist unbedingt aufzuheben, zumal dieselbe eine Tarifbindung lediglich zum Nachtheile der österreichischen Volkswirthschaft bedeutet.

3. Die volle Machtbefugniss auf eisenbahntarifarischem Gebiete kann österreichischerseits nur dann wirksam ausgeübt werden, wenn die grossen Eisenbahnarterien sich ähnlich wie in den Nachbarländern im Staatsbesitze befinden, wie dies seitens des Industrierathes in dem Beschlusse vom 7. Mai 1901, betreffend die Trennung der gemeinsamen Bahnnetze und die Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich, bereits nachdrücklich empfohlen wurde. Jede Verzögerung der diesbezüglichen Action schwächt die österreichische Position."

Diese Anträge werden ohne Debatte angenommen.

Referent Economo erstattet hierauf namens des ständigen Verkehrs- und Tarifausschusses ein sehr eingehendes Referat über die staatliche Unterstützung der Handelsmarine in Oesterreich.

Reichsrathsabgeordneter Hofrath Ritter von Vuković tritt für die Unterstützung der kleinen Küstenschiffahrt (Cabotage) und der Seefischerei ein und stellt diesbezüglich besondere Anträge.

Mitglied Schweiger bemängelt, dass in den Anträgen auf die Interessen der Industrie und des Handels zu wenig Rücksicht genommen wurde. Bei der Construction der Prämien sollte der heimische Schiffbau bevorzugt werden. Er würde ferner eine Begrenzung des Maximalbetrages der Zuschüsse mit $3^1/_2$ Millionen Kronen per Jahr, respective 35 Millionen Kronen für zehn Jahre empfehlen. Die Schiffe der freien Handelsmarine sollten dadurch an Triest gefesselt werden, dass man die Betriebsprämien daran knüpfe, dass die bezugsberechtigten Schiffe zum Mindesten zweimal im Jahre einen Inlandshafen anlaufen.

Mitglied Regenhart beantragt die en bloc-Annahme der Anträge des Ausschusses.

Mitglied Mahla kann sich dem Vorschlage des Mitgliedes Schweiger, betreffend eine Begrenzung der Subventionssumme, nicht anschliessen. Die freie Marine werde dazu beitragen, die heimische Marine zu stärken und auf diese Weise den Export fördern helfen.

Mitglied Lenarčić tritt für eine Unterstützung der freien Marine unter Berücksichtigung der Wünsche des Holzhandels ein.

Referent Economo führt in seinem Schlussworte aus, dass die Anträge des Subcomités das Mindeste seien, was man unter Berücksichtigung der verschiedenartigen hier in Betracht kommenden Interessen der Regierung vorschlagen könne. So gerechtfertigt auch manche von den gemachten Anregungen scheinen, so sehr müsse er für die unveränderte Annahme der in langen und vielfachen Berathungen festgestellten Ausschussanträge eintreten, welche in jedem Belange wohlerwogen seien. Eine Limitirung der Subventionssumme sei unter den heutigen Verhältnissen mehr als bedenklich. Das Gesetz werde nur auf zehn Jahre gemacht; innerhalb dieses Zeitraumes könne sich die Marine aller Voraussicht nach nur innerhalb gewisser Grenzen entwickeln, so dass die für die Subvention erforderlichen Beträge nicht ins Unendliche anwachsen können. Auch eine Aenderung bezüglich der Betriebsprämien wäre bedenklich, weil man mit Rücksicht auf die zu erwartende Ausdehnung des Verkehres eine rasche Ausdehnung der Handelsmarine brauche. Man dürfe nicht warten, dass der österreichische Verkehr in Zukunft auf fremde Dampfer angewiesen sei. Was die Constructionsprämien anlange, so sei der Ausschuss gewiss für die Förderung des heimischen Schiffbaues, aber das könne man nicht innerhalb 24 Stunden bewirken. Man müsse trachten, dass inländische Werften gebaut werden. Dann erst könne man sagen, dass Schiffe, die nicht in Oesterreich gebaut sind, keine Subvention erhalten sollen.

Es wurden hierauf unter Berücksichtigung der vom Reichsrathsabgeordneten Ritter von Vuković und vom kaiserlichen Rathe Dr. Schenker-Angerer angeregten Zusatzanträge die vom Ausschussreferenten vertretenen Anträge angenommen, welche lauten:

„I. Von der wirthschaftlichen Wichtigkeit und Nothwendigkeit einer mit den bezüglichen Massnahmen in anderen Staaten vollkommen gleichen Schritt haltenden staatlichen Unterstützung der österreichischen Handelsmarine durchdrungen, gibt der Industrierath der sicheren Erwartung Ausdruck, dass die hohe Regierung das mit dem Jahre 1903 in seiner Wirksamkeit ablaufende Gesetz, betreffend die Unterstützung der Handelsmarine, rechtzeitig erneuern, entsprechend ausgestalten und so für die fortdauernde Förderung der österreichischen Handelsmarine in ausreichendem Masse im Gesetzgebungswege Sorge tragen werde.

II. Um die bisherige staatliche Unterstützung der Handelsmarine den geänderten Verhältnissen entsprechend zu gestalten, richtet der Industrierath an das Handelsministerium das Ersuchen, bei Feststellung der zu gewärtigenden Regierungsvorlage insbesondere noch nachstehende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

1. Als Geltungsdauer des Gesetzes ist ein Zeitraum von mindestens 10 Jahren, und zwar in der Weise festzusetzen, dass der Betriebszuschuss den während der Geltungsdauer des Gesetzes in das österreichische Schiffsregister eingetragenen subventionsberechtigten Schiffen bis zum vollendeten 15. Jahre, von dem Tage des Stapellaufes an gerechnet, also gegebenenfalls auch über die Geltungsdauer des Gesetzes hinaus zuerkannt werde. Der Bezug des Reisezuschusses hätte jedoch mit der Wirksamkeit des Gesetzes aufzuhören,

Die Schiffsbauprämie wäre für mindestens 15 Jahre zu gewähren.

2. Als Maximalalter eines subventionsberechtigten Schiffes sind 15 Jahre zu fixiren.

Eine Ausnahme ist nur für die Dauer von 5 Jahren nach Inkrafttreten dieses (neuen) Gesetzes rücksichtlich der vor dem 1. Jänner 1902 in das österreichische Schiffsregister eingetragenen Dampfschiffe zuzulassen.

3. a) Der Betriebszuschuss ist in der Weise zu erhöhen, dass die bisherigen Einheitssätze in den ersten 5 Jahren keine Verminderung erleiden, sondern erst vom 6. Jahre an um 5 pCt. jährlich reducirt werden.
   b) Dampfer mit einer Geschwindigkeit von mindestens 11 Seemeilen per Stunde bei voller Ladung sollen einen um 25 pCt. höheren Betriebszuschuss erhalten.
   c) Der im Sinne der Punkte a) und b) zu gewährende Betriebszuschuss hätte sich auch auf die vor dem 31. December 1903 in das österreichische Schiffsregister eingetragenen Schiffe zu erstrecken.

4. a) Der Reisezuschuss soll wie bisher allen Schiffen gewährt werden, wenn sie eine Ladung führen, die mindestens einem Viertel der Tragfähigkeit des Schiffes gleichkommt. Der Reisezuschuss ist auf 12 Heller per Netto-Tonne Raumgehalt und 100 Seemeilen Fahrt zu erhöhen.
   b) Dampfer mit einer Geschwindigkeit von elf oder mehr Seemeilen per Stunde bei voller Ladung sollen einen um 25 pCt. höheren Reisezuschuss erhalten.

5. a) Die Reisezuschüsse sind auch solchen Schiffen zu gewähren, welche neben einer von der Regierung vertragsmässig subventionirten Linie fahren, wenn das Schiff bei der Ausfahrt von oder bei der Rückfahrt nach einem österreichischen Hafen eine Ladung von Massengütern aufnimmt, welche mindestens der Hälfte der Tragfähigkeit des Schiffes gleichkommt.

Für solche Fahrten, welche neben einer von der Regierung vertragsmässig subventionirten regelmässigen Linie nach Häfen des Mittelländischen Meeres erfolgen, ist kein Reisezuschuss zu gewähren.

b) Der Reisezuschuss für Fahrten der im vorstehenden ersten Absatze bezeichneten Art hat 10 Heller per Netto-Tonne Raumgehalt und 100 Seemeilen Fahrt zu betragen. Für Schiffe ausländischer Construction erfolgt in diesem Falle eine Herabsetzung des Reisezuschusses im Ausmasse von 25 pCt.

6. Rheder, welche sich nach Massgabe der von dem Handelsministerium genehmigten Bestimmungen rechtsverbindlich verpflichten, während wenigstens fünf Jahren auf einer Linie, welche von staatlich subventionirten Dampfern nicht befahren wird, einen regelmässigen Dampfschiffahrtsdienst mit Schiffen eines bestimmten Alters und Tonnengehaltes zu unterhalten und jährlich eine bestimmte Anzahl von Reisen zurückzulegen, können darum ansuchen, dass ihnen an Stelle der durch dieses Gesetz vorgesehenen Zuschüsse von der Regierung für die Dauer der oberwähnten Verpflichtung eine Jahressubvention ausbezahlt werde, welche dem Durchschnitte der nach diesem Gesetze normirten Zuschüsse entspricht, auf welche die Dampfer für die Gesammtheit der zurückgelegten Reisen Anspruch gehabt hätten.

Wenn die im Sinne des vorstehenden Absatzes in Dienst gestellten Dampfer diese Linien nach einem von dem Handelsministerium genehmigten Fahrplane bei normalem Wetter und voller Ladung mit einer zwölf Seemeilen überschreitenden Geschwindigkeit regelmässig befahren, so soll die Regierung ermächtigt sein, für dieselben eine 50 pCt. nicht überschreitende Erhöhung der festgesetzten Betriebs- und Reisezuschüsse zuzugestehen.

7. Bei Errichtung neuer regelmässiger Linien soll grundsätzlich eine Concurrenzausschreibung stattfinden.

8. Insoweit es sich um österreichische Verschiffer oder österreichische Empfänger handelt, sollen für die staatlich subventionirten Handelsseeschiffe freier Schiffahrt die für den Frachtverkehr geltenden, staatlich genehmigten Bestimmungen des Betriebsreglements, beziehungsweise der Frachtbedingungen der Connossemente des Oesterreichischen Lloyd verbindlich sein.

9. Diejenigen Gesellschaften oder einzelnen Rheder, welche nachgewiesenermassen direct oder indirect sich an Vereinigungen betheiligen, welche die künstliche Erhöhung der Frachtsätze für Waaren und Reisende in österreichischen Häfen zum Zwecke haben, verlieren ohne Zulassung der Wiedergewährung den Anspruch auf Schiffahrtsprämien für die bezüglichen Dampfschiffe.

10. Die Rheder, welche die durch das gegenwärtige Gesetz gewährten Begünstigungen für ihre Schiffe geniessen, insofern dieselben sich nicht blos auf die Befreiung von der Steuerentrichtung beziehen, wären zu verpflichten, diese Schiffe der k. k. Staatsverwaltung im Kriegs- und Mobilisirungsfalle über Aufforderung gegen entsprechende Vergütung zur Verfügung zu stellen.

11. a) Die bisherige Steuer- und Gebührenfreiheit für freie Handelsschiffahrt betreibende Unternehmungen ist uneingeschränkt aufrechtzuerhalten.

b) Die Bildung von Actiengesellschaften zum Betriebe der freien Handelsschiffahrt ist zu begünstigen.

c) Für die Erwerbung und Umschreibung der nach dem Marine-Subventionsgesetze zu unterstützenden Schiffe sind keinerlei Gebühren und Taxen zu entrichten und sind, sofern Seeschiffahrts-Unternehmungen in der Gestalt von Actiengesellschaften ins Leben gerufen werden, die Stempel- und sonstigen Gebühren für die bei der Bildung der Actiengesellschaft und eventuell bei der Erhöhung des Actiencapitales abzuschliessenden Verträge nicht zu entrichten.

III. Der Bau von Schiffen auf inländischen Werften ist in grösserem Umfange zu fördern.

Zu diesem Behufe wären Bauprämien zu gewähren in einer Höhe, welche derjenigen der Bauprämien gleichkommt, wie sie in Ungarn zugesichert sind.

Für Schiffe, deren Material bis 90 pCt. aus dem Inlande bezogen wurde, ist die Bauprämie auf das Dreifache, für Schiffe mit 75 pCt. Material aus dem Inlande auf das Doppelte zu erhöhen.

IV. Der Industrierath lenkt die Aufmerksamkeit des Handelsministeriums darauf, dass es zweckmässig wäre, den Auswanderungsverkehr aus der Monarchie soweit thunlich über Triest zu lenken, und empfiehlt die darauf hinzielenden Bestrebungen heimischer Unternehmungen der thunlichsten wohlwollenden Berücksichtigung.

V. Die Regierung wird ersucht, Massregeln zur Hebung der heimischen kleinen Cabotage und der Seefischerei in Erwägung zu ziehen und in dieser Richtung Verhandlungen mit den Vertretungen der betheiligten Kronländer einzuleiten."

Die Anträge Vukovi ć bezüglich der Cabotage und Seefischerei werden dem Subcomité zur Vorberathung zugewiesen. Der Antrag Schweiger wegen Limitirung der Subventionssumme mit $3^1/_2$ Millionen Kronen per Jahr wurde abgelehnt.

Die Sitzung wurde hierauf unterbrochen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 194. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Jänner hat die Regierung die auf die Neugestaltung der wirthschaftlichen Gemeinsamkeit zwischen den beiden Staatsgebieten bezüglichen Vorlagen eingebracht. Hierunter befindet sich ein Gesetzentwurf, wodurch das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ermächtigt wird, ein Zoll- und Handelsbündniss mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone abzuschliessen.

Die allgemeinen, sowie die das Eisenbahnwesen und die Schiffahrt betreffenden Bestimmungen dieses Gesetzentwurfes lauten:

§ 1.

Im Grunde des § 2 des Gesetzes vom 21. December 1867, R.-G.-Bl. Nr. 146, wird das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ermächtigt, mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone ein Zoll- und Handelsbündniss in nachstehender Fassung abzuschliessen und dessen gleichzeitige gesetzliche Kundmachung in beiden Staatsgebieten zu vereinbaren:

Zoll- und Handelsbündniss.

. . . . . .

Artikel VI.

Die Hafen- und Seesanitätsverwaltung wird in beiden Staatsgebieten in Beziehung auf die Ausübung der Seeschiffahrt, das Seesanitätswesen und die Seefischerei durch die Regierungen beider Staatsgebiete nach gleichen Normen und überhaupt in möglichst übereinstimmender Weise gehandhabt.

Die Seehandelsschiffe beider Theile führen die vorgeschriebene gemeinsame Flagge.

In Beziehung auf die Ausübung der Seeschiffahrt und der Seefischerei werden die Schiffe und Angehörigen beider Staatsgebiete, sowie die Staatsgebiete selbst, einander gleichgestellt. Insbesondere werden die Seehandelsschiffe beider Theile in den Häfen beider Staatsgebiete die gleiche Behandlung geniessen. Die Qualificationscertificate der Seeleute sind in beiden Staatsgebieten an die gleichen Vorbedingungen zu knüpfen und geniessen in beiden Staatsgebieten die gleiche Giltigkeit.

Alle Angelegenheiten, die sich auf den Schutz der Seehandelsschiffe, ihrer Besatzung oder einzelner Seeleute und die Vertretung von deren Interessen im Auslande beziehen, gehören in die Competenz der daselbst aufgestellten k. und k. Consularämter und in höherer Linie des gemeinsamen Ministers des Aeussern, ohne Rücksicht auf die Zuständigkeit der Schiffe, der Besatzung oder der Seeleute. In den Angelegenheiten, die in das Gebiet der Hafen- und Seeverwaltung gehören, werden die Consularämter wie bisher mit den inländischen Behörden direct verkehren.

Die Schiffahrtsgebühren sind in den Häfen beider Staatsgebiete nach gleicher Norm zu bemessen; ausgenommen hievon sind die Gebühren von rein localer Beschaffenheit, als wie: die Gebühren für die Benützung bestimmter Hafentheile und die Lotsen, ferner die Gebühren für die Marine-Unterstützungsfonds.

In Bezug auf die Entrichtung der Hafengebühr sind die beiderseitigen Schiffe, Häfen, Rheden und anderen Punkte der Seeküste gleichgestellt.

Sämmtliche Schiffahrtsgebühren kommen grundsätzlich dem einhebenden Theile zugute.

Die Schiffe beider Theile, welche die Begünstigung der einmaligen Entrichtung der Hafengebühr für das laufende Kalenderjahr in Anspruch nehmen, haben die betreffende Gebühr in jenem Hafen zu entrichten, in welchem sie registrirt sind.

Den Schiffen der beiden Theile gleichgestellte fremde Schiffe, welche dieselbe Begünstigung in Anspruch nehmen, können die Hafengebühr in jedem Hafen des einen oder des anderen Staatsgebietes nach ihrer Wahl entrichten. Die Hälfte der in Häfen des einen Staatsgebietes derart eingehobenen Gebühr wird im Restitutionswege an die Seeverwaltung des anderen Theiles abgeführt.

Derselbe Vorgang findet bezüglich der Gebühren jener Schiffe statt, welche nach Entrichtung der Gebühr während der Dauer der für 20, beziehungsweise 60 Tage zugestandenen Gebührenfreiheit einen Hafen, eine Rhede oder einen anderen Punkt der Seeküste des anderen Staatsgebietes anlaufen und dort Handelsoperationen vollziehen.

Der Bau von Leuchtthürmen, welche zufolge ihrer Lage dem Verkehre nach den Häfen beider Staatsgebiete förderlich sind, hat auf gemeinschaftliche Kosten stattzufinden, und wird der Aufwand nach einem billigen Schlüssel zu vertheilen sein.

In beiden Staatsgebieten und in der Handelsmarine beider Theile soll ein gleiches Privatseerecht in Anwendung kommen und dessen zeitgemässe Reform ehethunlichst bewerkstelligt werden.

Die Regierungen werden dafür Sorge tragen, dass rücksichtlich der Kranken- und Unfallversicherung der Seeleute in beiden Staatsgebieten möglichst übereinstimmende Normen erlassen werden.

Artikel VII.

Alle Angelegenheiten, welche die Schiffahrt auf solchen Flüssen betreffen, auf welche die Bestimmungen der Wiener Congressacte und der Donauacte vom Jahre 1857 Anwendung finden, werden, sofern sich dieselben auf das Verhältniss zu fremden Staaten beziehen, unter den im Artikel III näher bezeichneten Vorbehalten durch den Minister des Aeussern gehandhabt.

In Bezug auf sämmtliche Binnengewässer, welche in ihrem Laufe beide Staatsgebiete berühren, wird ein einverständlicher Vorgang in allen auf die Ausübung der Schiffahrt, der Flusspolizei, die Correction und Instandhaltung bezüglichen Angelegenheiten beobachtet werden.

Rücksichtlich der Ausübung der Schiffahrt und Flösserei auf allen Binnengewässern werden die Angehörigen beider Staatsgebiete vollständig gleich behandelt.

Die Flusshandelsschiffe beider Staatsgebiete, welche über die Grenzen der österreichisch-ungarischen Monarchie die Flussschiffahrt betreiben, haben im Auslande, falls sie in die Lage kommen, eine Flagge zu hissen, die für Seeschiffe vorgeschriebene gemeinsame Flagge zu führen.

Artikel VIII.

Die Hauptbahnen in beiden Staatsgebieten sollen, insoweit als es militärische oder allgemeine Verkehrsinteressen erfordern, nach gleichen Grundsätzen gebaut, betrieben und verwaltet werden.

Insbesondere sollen die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen, die Vorschriften über das Signalwesen, über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre, über den Transport explosiver Gegenstände, dann das Eisenbahn-Betriebsreglement in beiden Staatsgebieten, sowie für den Wechselverkehr zwischen denselben unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert sein werden.

Eine derartige Abänderung wird hinsichtlich des Eisenbahn-Betriebsreglements namentlich für den Fall solcher legislatorischer Massnahmen, welche die Grundsätze des Transportrechtes berühren, gegenseitig vorbehalten.

Auch ist darauf hinzuwirken, dass die bestehende, insbesondere durch den gemeinsamen Tarif-Theil I für den Güterverkehr zum Ausdrucke gelangte Uebereinstimmung der Tarifbestimmungen und der Güterclassification von den Bahnverwaltungen thunlichst aufrecht erhalten und weiter entwickelt werde.

Die Regelung des Baues und Betriebes von Bahnen niederer Ordnung (Localbahnen, Kleinbahnen etc.) bleibt, insofern derartige Bahnen die Grenzen des Staatsgebietes nicht überschreiten, jedem der beiden Staatsgebiete selbstständig vorbehalten

Das zwischen den beiden Regierungen abgeschlossene provisorische Uebereinkommen in Betreff der Eisenbahnen ddto. Wien, 29. Juli / Ofen, 21. August 1868 soll den seither geänderten Verhältnissen entsprechend einer einvernehmlichen Revision unterzogen werden.

Artikel IX.

Die beiderseitigen Staatsbahnen sind verpflichtet, für den über die Linien ihres Netzes nach dem Auslande transitirenden Güterverkehr des anderen Staates in jedem Falle der Aufstellung directer Tarife zuzustimmen.

Für solche directe Tarife sollen für die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses hinsichtlich jener Artikel und Relationen, für welche derzeit ermässigte Antheile gegenüber dem normalen Tarife auf der betreffenden Strecke zur Tarifbildung gewährt werden, diese Antheile die Maximalantheile bilden.

Die ermässigten Antheile, beziehungsweise die betreffenden Artikel und Relationen sind im Einvernehmen zwischen den beiderseitigen Staatsbahn Verwaltungen — vorbehaltlich der Genehmigung durch die Ressortministerien — festzustellen.

Geheime Tarifsätze bleiben auch weiterhin ausgeschlossen.

Im Uebrigen finden die im Schlussprotokolle zum Artikel 15 des Handels- und Zollvertrages vom 6. December 1891 zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche enthaltenen Bestimmungen auch für den Eisenbahnverkehr beider Staatsgebiete volle Anwendung.

Die für den Transit der Provenienzen des Auslandes auf den Staatsbahnlinien des einen Staatsgebietes der Monarchie gewährten Tarifermässigungen und Nachlässe dürfen den gleichen Erzeugnissen des anderen Staatsgebietes auf der nach derselben Grenzstation zur Benützung gelangenden Staatsbahnstrecke nicht vorenthalten werden, und ist der für die ausländische Provenienz nach der ganzen Länge der befahrenen Staatsbahnstrecke durchschnittlich ermittelte Einheitssatz dem Durchzugsverkehre des anderen Staatsgebietes zur Verfügung zu stellen.

Vorstehende Bestimmungen finden keine Anwendung auf solche Tarifmassnahmen der österreichischen Staatsbahnen, welche hinsichtlich der zwischen den Grenzstationen Nowosielitza in der Bukowina und Moldau in Böhmen (diese Stationen inbegriffen) gelegenen Staatsbahnlinien getroffen werden, um Transporte russischer Provenienz im Transit nach Norddeutschland für die österreichischen Bahnwege zu gewinnen.

Sollte jedoch der Exportverkehr Ungarns nach Norddeutschland in jenen Artikeln, für welche diese Begünstigungen gewährt werden, es erheischen, so werden die beiden Regierungen in der Richtung in Verhandlung treten, dass auch in diesen Relationen die Transportbegünstigungen, beziehungsweise Einheitssätze für den Transport der gleichartigen Artikel ungarischer Provenienz, jenen der fremden Transporte gleichgestellt werden.

. . . . . .

Artikel XXV.

Dieses Zoll- und Handelsbündniss ist auf die Dauer von zehn Jahren, das ist vom 1. Juli 1903 bis 30. Juni 1913 abgeschlossen, und wird wenn keine Kündigung eintritt, auf weitere zehn Jahre und so fort von zehn zu zehn Jahren als fortbestehend anerkannt. Die Kündigung kann jedesmal zu Ende des vorletzten Vertragsjahres stattfinden, und haben in diesem Falle die Verhandlungen über Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses sofort zu beginnen.

§ 2.

Dieses Gesetz tritt sofort in Kraft. Mit dem Vollzuge desselben ist Mein Gesammtministerium beauftragt.

* * *

In derselben Sitzung interpellirten die Herren Abgeordneten Perić und Genossen den Herrn Handelsminister, betreffend die Zustände am Landungsplatze an der rechten Seite des Krkaflusses bei Scardona in Dalmatien.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project für die Theilstrecke „von der Kaiser Josefsbrücke im II. Bezirk über den Donaucanal durch die Schlachthausgasse bis zur Landstrasse Hauptstrasse" der Linie Concessionsnummer 60 „von der Valeriestrasse durch die Kaiser Josefsbrückenallee über die Kaiser Josefsbrücke durch die Schlachthausgasse, Landstrasse Hauptstrasse über den Landstrasser Gürtel bis zur Fasangasse": Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung; Ertheilung des Bauconsenses.) Das k. k. Eisenbahn-

ministerium hat unterm 19. Jänner 1903, Z. 36.005 ex 1902, das von der k. k. Statthalterei in Wien mit dem Berichte vom 5. August 1902, Z. 79.569, mitgetheilte Ergebniss der am 15. Juli 1902 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung rücksichtlich des Projectes der Gemeinde Wien für die Theilstrecke „von der Kaiser Josefsbrücke über den Donaucanal durch die Schlachthausgasse bis zur Landstrasse Hauptstrasse der Linie Nr. 60 der Wiener elektrischen Strassenbahnen, sowie die von der Commission ertheilte Baubewilligung für die Strecken km 0·09 bis km 0·15 und km 0·275 bis km 1·085, das ist bis zum Endpunkte der Linie bei der Einmündung der Geleise in die bestehende Linie Landstrasse Hauptstrasse, genehmigend zur Kenntniss genommen und für die vom Bauconsense ausgeschlossene, die vorgenannte Brücke über den Donaucanal enthaltende Anfangsstrecke km 0·00 bis km 0·09 die Baubewilligung nachträglich mit dem ausdrücklichen Bemerken ertheilt, dass die Activirung des Verkehres auf dieser Strecke erst zu jenem Zeitpunkte erfolgen kann, wenn der restliche Theil der Linie Nr. 60 von der Valeriestrasse durch die Kaiser Josefsbrückenallee bis zur Kaiser Josefsbrücke über den Donaucanal fertiggestellt ist, oder zumindestens für eine provisorische Anfangsstation der Linie durch Anlage einer Betriebsausweiche auf der Praterseite in der genannten Allee vorgesorgt sein wird. Nachdem für die in der Schlachthausgasse führende Theilstrecke km 0·150 bis km 0·275 der Bauconsens bereits im Protokolle ddto. 21. März 1902 über die politische Begehung der Zufahrtsgeleise zum Betriebsbahnhofe in Erdberg constatirt worden ist, so erscheint im Zusammenhange mit der obigen Entscheidung die Baubewilligung nunmehr für die ganze gegenständliche Theilstrecke km 0·0 bis km 1·085 ausgesprochen.

[E.-M.-Z. 36.005 ex 1902.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projecte zweier Theilstrecken der Linie Nr. 70 der Concessionskundmachung und einer Theilstrecke der Linie Nr. 68 der Concessionskundmachung: Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung; Bauconsensertheilung ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 21. Jänner 1903, Z. 40.709 ex 1902, das von der k. k. Statthalterei in Wien mit dem Berichte vom 9. September 1902, Z. 89.515, mitgetheilte Ergebniss der am 19. August 1902 durchgeführten Trassenrevison, Stationscommission und politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich der Projecte der Gemeinde Wien für mehrere Theilstrecken von Linien der Wiener elektrischen Strassenbahnen, und zwar:

1. Für die eingeleisige Theilstrecke „von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse, Huttengasse bis zur Wernhardgasse“ der Linie Concessionsnummer 70 „von der Linzerstrasse bis zur Thaliastrasse,“ nebst einer Variante durch die Kendlergasse (km 1·1 bis km 1·6);
2. für die die Linie Concessionsnummer 70 completirende 300 m lange Theilstrecke „von der Huttengasse (Spettenbrücke) in der Wernhardgasse bis zur Maroldingergasse“ und
3. für die ungefähr 325 m lange an letztere anschliessende Endtheilstrecke „von der Maroldingergasse in der Wernhardgasse bis zum Wilhelminenspital am Flötzersteig“ der Linie Concessionsnummer 68 (verlängerte Burggasse von der Kaiserstrasse durch die Herbststrasse bis zum Wilhelminenspital),

sowie die bei diesen Amtshandlungen für die vorgenannten drei Theilstrecken einschliesslich der commissionell festgesetzten Linienführung durch die Huttengasse in km 1·1 bis km 1·6 der unter ad 1. bezeichneten Theilstrecke, sowie der gegenüber dem Vorlageprojecte nunmehr in einer Neigung von nur 7·5 ‰ anzulegenden Endbetriebsausweiche bei der Haltestelle „Wilhelminenspital“ der ad 3. bezeichneten Theilstrecke erfolgte Ertheilung des Bauconsenses ex commissione, genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 40.709 ex 1902.]

Localbahn Gänserndorf - Gaunersdorf. (Project betreffend die feuersicheren Herstellungen in der Gemeinde Pyrawarth in km 18·6 bis km 19·2: Anberaumung der commissionellen Verhandlung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Unter-Gänserndorf hat laut Kundmachung vom 21. Jänner 1903, Z. 181, für das vom Niederösterreichischen Landeseisenbahnamte namens des niederösterreichischen Landesausschusses dem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegte Project, betreffend die feuersicheren Herstellungen in der Gemeinde Pyrawarth in km 18·6 bis km 19·2 der in Bauausführung begriffenen Localbahn Gänserndorf—Gaunersdorf, die commissionelle Verhandlung an Ort und Stelle gemäss § 26 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für Freitag den 30. Jänner 1903 anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 9 Uhr Vormittags in der Gemeindekanzlei in Pyrawarth.

[E.-M.-Z. 3549.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Temporäre Einstellung des Verkehres auf der Endstrecke der Localeisenbahn Ruma-Klenak-Saveufer.) Wegen Umbaues wurde der Verkehr auf der Theilstrecke Klenak—Saveufer-Umschlagplatz der Localeisenbahn Ruma-Klenak-Saveufer auf die Dauer von beiläufig 14 Tagen eingestellt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bestimmungen über die Zollfreiheit von Eisenbahndienstgut.) Das deutsche Zolltarifgesetz enthält in seiner endgiltigen, vom Reichstag angenommenen Fassung folgende Bestimmungen über die Zollfreiheit von Eisenbahndienstgut:

„§ 7. Der Bundesrath wird ermächtigt, in Fällen, in welchen auf Grund staatlicher Abmachungen Eisenbahnverbindungen zwischen dem Deutschen Reich und einem Nachbarstaate mit einer innerhalb des deutschen Zollgebietes gelegenen gemeinschaftlichen Grenz- und Betriebswechselstation hergestellt sind oder künftig hergestellt werden, Zollfreiheit zu gewähren:

1. für die zur Ausführung des Baues und zur Betriebseinrichtung der Wechselstation, sowie der zwischen dieser und der Zollgrenze gelegenen Anschlussstrecke erforderlichen Gegenstände, soweit ihre Anschaffung ausländischen Behörden oder ausländischen Bauunternehmungen obliegt,
2. für die zur Besorgung des von der ausländischen Bahnunternehmung übernommenen Betriebsdienstes, einschliesslich der Instandhaltung der Betriebsstation und der Anschlussstrecke, und für alle zu Dienstzwecken der ausländischen Grenzämter erforderlichen Gegenstände,
3. für die Dienstgeräthe und Dienstausrüstungsstücke der innerhalb des deutschen Zollgebietes angestellten Beamten und Bediensteten der ausländischen Eisenbahn-Verwaltung und der ausserdem betheiligten Dienstzweige der Verwaltung des Nachbarstaates.“

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Königsberg i. P.: Eröffnung des Haltepunktes Allenau für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 20. Jänner ist der an der Bahnstrecke Löwenhagen—Gerdauen zwischen den Verkehrsstellen Friedland (Ostpreussen) und Böttchersdorf gelegene Haltepunkt Allenau für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden.

Bayern. (Neue Freifahrtordnung für die Staatseisenbahnen und die Bodensee-Dampfschiffahrt.) Eine neue Freifahrtordnung für die Bayerischen Staatseisenbahnen und die Bodensee-Dampfschiffahrt ist mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums am 1. Jänner in Kraft getreten und hiedurch die bisherige Instruction über die taxfreie Benützung der Bayerischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1880 mit allen Ergänzungen, Nachträgen und Vollzugsbestimmungen, soweit sie nicht ausdrücklich aufrecht erhalten werden, ausser Geltung gesetzt worden.

Die der neuen Freifahrtordnung als § 1 vorangedruckten „Allgemeinen Bestimmungen“ enthalten in drei Absätzen Folgendes:

a) Zur unentgeltlichen Benützung der Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der bayerischen Dampfschiffe auf dem Bodensee sind, abgesehen von dem im Fahrberichte vorgetragenen Personal, nur diejenigen Personen berechtigt, welche sich im Besitze eines der in § 24 ausführlich aufgezählten Freifahrtausweise befinden.
b) Zuwiderhandelnde werden unbeschadet der etwa veranlassten strafgerichtlichen Verfolgung nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung wie Reisende ohne giltige Fahrkarte behandelt; gegen Angehörige der bayerischen Verkehrsanstalten tritt ausserdem disciplinare Ahndung und unter Umständen Entziehung der Freifahrtbegünstigung ein.

c) Wer einen Freifahrtausweis an Nichtberechtigte überlässt oder die missbräuchliche Benützung eines Freifahrtausweises ermöglicht, hat gleichfalls die Entziehung der Freifahrtbegünstigung, sowie disciplinare Behandlung, nach Umständen strafgerichtliche Verfolgung, zu gewärtigen.

Die sich daran anschliessenden weiteren 31 Paragraphen verbreiten sich sodann des Näheren über Nachstehendes:

§ 2. Personal der Staatseisenbahn-Verwaltung bei dienstlichen Reisen;

§ 3 desgleichen bei ausserdienstlichen Reisen;

§ 4. Personal der Posten und Telegraphen bei dienstlichen und

§ 5 bei ausserdienstlichen Reisen;

§ 6. Pensionirte Beamte und Bedienstete der Staatseisenbahn-Verwaltung, dann Familienangehörige der Verkehrsanstalten;

§ 7. Fahrten des Personales zwischen Wohnort und Dienstort;

§ 8. Vereinsversammlungen, sowie Theilnahme des Personales an Feierlichkeiten und Beerdigungen von Angehörigen der Verkehrsanstalten;

§ 9. Fahrten zum Arzt oder zur Aufnahme in eine Heilanstalt, dann Beförderung von Arzneien und Heilmitteln;

§ 10. Fahrten zum Besuche des Gottesdienstes und § 11 zum Schulbesuch;

§ 12. Fahrten behufs Lebensmittelbeschaffung durch einen Familienangehörigen oder einen Dienstboten;

§ 13. Fahrten zum Gebrauche von Erfrischungsbädern in den Sommermonaten;

§ 14. Freier Verzug bei Wechsel des Dienstortes;

§ 15. Freifahrt des Zoll- und Steuerpersonales zu Reisen im Dienste und im Urlaubsfalle;

§ 16. Freifahrt für Unternehmer, Gewerbemeister und deren Leute, welche Arbeiten für die Staatseisenbahn-Verwaltung auszuführen haben;

§ 17. Freifahrt der Mitglieder der bayerischen Kammer der Reichsräthe und jener der Abgeordneten, dann der Mitglieder des Reichstages, der Mitglieder des bayerischen Eisenbahnrathes, sowie der an den Sitzungen der ständigen Tarifcommission theilnehmenden Mitglieder des Ausschusses der Verkehrsinteressenten;

§ 18. Freifahrt hilfsbedürftiger Angehöriger deutscher Bundesstaaten und Russlands;

§ 19. Bestimmungen über sonstige besondere Freifahrtbewilligungen, wie z. B. für Rentenansprecher zur Theilnahme an der Verhandlung ihrer Unfallsache vor dem Schiedsgerichte oder dem Landesversicherungsamte, dann zur Beförderung von Feuerwehren, Aerzten, Rettungsmannschaften oder anderer Hilfe bei grösseren Bränden, Unglücksfällen oder sonstiger gemeiner Gefahr oder von Verunglückten und dergleichen;

§ 20. Bestimmungen über die den verschiedenen Beamten- und Bedienstetenclassen zustehenden Wagenclassen und

§ 21. Bestimmungen über Benützung der Express-, bezw. Durchgangszüge mit Freifahrtausweisen;

§ 22. Frachtfreie Abfertigung von Reisegepäck;

§ 23. Benützung reiner Güterzüge, Betreten der Bahnanlagen, Mitfahren auf der Locomotive seitens der Inhaber von Freifahrtausweisen;

§ 24 führt die verschiedenen Arten der Freifahrtausweise auf und

§ 25 bestimmt die Ausstellung des Inhaltes derselben;

§ 26 regelt die Zuständigkeit der Ausstellung der verschiedenen Freifahrtausweise durch die General-Direction selbst und die unterstehenden Dienststellen;

§ 27 betrifft die Form der Gesuche um Freifahrtbewilligung;

§ 28 benennt die Verzeichnisse, welche die zur Ausfertigung von Freifahrtausweisen ermächtigten Dienststellen über deren Ausfertigung zu führen haben und

§ 29 enthält die angeordneten Controlvorschriften;

§ 30 handelt von der Gewährung freier Fahrt auf den bayerischen Bodensee-Dampfbooten und endlich

§ 31 und 32 von der Freifahrt Angehöriger fremder Eisenbahn- und Dampfschiff-Verwaltungen auf den Bayerischen Staatsbahnen und den bayerischen Bodensee-Dampfbooten und umgekehrt.

Sieben der neuen Freifahrtordnung angefügte Anlagen enthalten einzelne nähere Verordnungen, bezw. Erlässe, auf welche in den entsprechenden Paragraphen jeweils hingewiesen ist.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Amerika. (Fertigstellung der neuen Eisenbahn auf Cuba.) Wie „Railw. Gaz." mittheilt, ist der erste regelmässige, durchgehende Zug der neuen Eisenbahn auf Cuba Anfangs December 1902 zwischen Santiago und Havanna abgelassen worden.

Niederlande. (Eröffnung der ersten Theilstrecke von Zwolle nach Ommen der Nordost-Localbahn.) Am 15. Jäuner ist die erste 23·119 km lange, normalspurige Theilstrecke von Zwolle nach Ommen der im Bau begriffenen Nordost-Localbahn von Zwolle nach Delfgyl mit Zweigbahnen nach Almelo und Assen dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 Tonnen Gehalt ist am 3. December 1902 mit 88 Passagieren und 833 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 120 Tonnen Zucker nebst 4393 Stück Holz in der Ausreise Nr. 12 der Bombaylinie von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte: nach Port Said 85.710 kg Waaren; nach Soerabaya 11.000 kg Erdwachs; nach Samarang 23.340 kg Erdwachs; nach Suez 2990 kg Waaren; nach Gedda 17.914 kg Waaren; nach Aden 137.777 kg Waaren; nach Zanzibar 1040 kg Alkohol; nach Gibuti 14.010 kg Waaren; nach Hodeidah 8066 kg Waaren; nach Massaua 8741 kg Waaren; nach Mombassa 403 kg Perlen; nach Bombay 475.761 kg Waaren; nach Bagdad 4511 kg Waaren; nach Bassorah 10.505 kg Waaren; nach Bushire 2119 kg Waaren; nach Bahrein 241 kg Waaren; nach Cochin 586 kg Waaren; nach Mangalore 3061 kg Kurzwaaren; nach Calicut 2271 kg Waaren; nach Shanghae 67.415 kg Waaren und nach Tientsin 5165 kg. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 879.871.

— (Ankunft des Dampfers „Nippon" von Kobè.) Dieser Dampfer von 3999 Tonnen Gehalt ist am 20. November 1902 nach 71tägiger Fahrt mit 5 Passagieren und 4650 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 505 Tonnen nach Fiume, 7 Tonnen nach Venedig und 146 Tonnen nach dem übrigen Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 6 der Linie Triest—Kobè, von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Kobè 51.610 kg Waaren; aus Yokohama 18.490 kg Waaren; aus Hongkong 23.302 kg Waaren; aus Canton 40.250 kg Quassia; aus Soerabaya 4208 kg Häute; aus Batavia 6342 kg Pfeffer; aus Macassar 4119 kg Perlmutter; aus Singapore 462.240 kg Waaren (wovon 97.680 kg für das Ausland); aus Penang 37.920 kg Pfeffer; aus Calcutta 3,688.829 kg Waaren (wovon 20.000 kg für das Ausland, 452.690 kg für Fiume und 7000 kg für Venedig); aus Colombo 260.665 kg Waaren (wovon 20.450 kg für Fiume und 9845 kg für das Ausland); aus Aden 47.170 kg Waaren (wovon 9870 kg für das Ausland) und aus Port Said 5057 kg Waaren. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,377.781.

— (Ankunft des Dampfers „Gisela" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 264 Tonnen Gehalt ist am 9. December 1902 nach 35tägiger Fahrt mit 4 Passagieren und 1677 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 47 Tonnen nach Fiume und 140 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 6 der Calcuttalinie, von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waaren: aus Calcutta 1,459.158 kg (wovon 36.650 kg Sackleinwand für Fiume und 139.749 kg Waaren für das Ausland); Madras 22.770 kg (wovon 10.760 kg Cocosnussöl für Fiume); Suez 3106 kg; Port Said 84.861 kg und aus Aden 9664 kg. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 1,357.014.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. Jänner 1903 dem Bau-Obercommissär der österreichischen Staatsbahnen Wenzel Hula das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits.

Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Spiritus.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 werden an Stelle der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Spiritus des Tarifes für den obgenannten Verkehr (vide Seite 239—241 des Tarifes) die nachstehenden in Kraft gesetzt:

Ausnahmetarif Nr. 11 (Weinessig und Spiritus).

Schnitt-Tariftabelle. Abtheilung A.

Von	Directionsbezirk	Bis zum Schnittpunkte A	Bis zum Schnittpunkte B
		Frachtsätze per 100 kg in Centimes Gold	
1. Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen. (Stations des chemins de fer de R. de l'Etat prussien.)			
Adlershof-Glienicke	Berlin	548	460
Altona	Altona	690	553
Berlin Anh.-Dresd. Bahnhof	Berlin	548	460
Berlin Görlitzer Bahnhof	Berlin	548	460
Berlin Schlesischer Bahnhof	Berlin	548	460
Breslau Märk.-Freib. Bahnhof	Breslau	387	362
Breslau Oberschles. Bahnhof	Breslau	387	362
Breslau Oderthor-Bahnhof	Breslau	387	362
Breslau Oderhafen	Breslau	387	362
Bremen Hauptbahnhof und Freibezirk	Hannover	666	573
Bremerhaven Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Inlandsbahnhof	Hannover	696	586
Cosel (Oderhafen)	Kattowitz	326	318
Cottbus	Halle a. d. S.	493	426
Frankfurt a. d. O.	Berlin	508	434
Friedenthal-Giesmannsdorf	Breslau	361	313
Geestemünde Freihafenbahnhof, Zollinlandsbahnhof und Fischereibahnhof	Hannover	696	586
Görlitz	Breslau	470	413
Halle a. d. S.	Halle a. d. S.	504	478
Hamburg B.	Altona	690	553
Harburg H.	Altona	690	553
Harburg n. E.	Altona	690	553
Kandrzin	Kattowitz	326	318
Konstadt	Kattowitz	374	353
Kreuzburg O.S.	Kattowitz	368	348
Leipzig Berl., Eilenb., Magd. und Thür. Bahnh.	Halle a. d. S.	504	471
Liegnitz	Breslau	420	382
Lissa i. P.	Posen	435	394
Oswitz	Breslau	387	362
Plagwitz-Lindenau Preuss. Staatsb.	Halle a. d. S.	504	471
Pommerensdorf	Stettin	563	470
Pöpelwitz (Umschlag)	Breslau	387	362
Posen	Posen	470	413
Ratibor	Kattowitz	320	306
Rummelsburg Rangirbahnhof	Berlin	548	460
Stettin	Stettin	563	470
Swinemünde	Stettin	619	506

Von	Bis zum Schnittpunkte A	Bis zum Schnittpunkte B
	Frachtsätze per 100 kg in Centimes Gold	
2. Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen. (Stations des chemins de fer R. de l'Etat Saxon.)		
Leipzig I (Bayer. Bahnhof)	504	471
Leipzig II (Dresd. Bahnhof)	504	471
Plagwitz-Lindenau S.St.B.	504	471

Schnitt-Tariftabelle B.

Nach	Bis zum Schnittpunkte A	Bis zum Schnittpunkte B
	Frachtsätze per 100 kg in Centimes Gold	
1. Stationen der kgl. Serbischen Staatsbahnen. (Stations des chemins de fer de l'Etat Serbe.)		
Alexinac	118	—
Beograd loco	14	14
Beograd transit	6	6
Jagodina	79	—
Kragujevac	80	157
Lapovo	66	—
Leskovac	155	306
Niš	133	262
Paracin	89	174
Pirot	169	335
Sičevo	141	—
Stalač	99	—
Vranja	188	364
2. Stationen der fürstl. Bulgarischen Staatsbahnen. (Stations des chemins de fer de l'Etat Bulgare.)		
Bourgas-Port	498	515
Ihtiman	329	345
Kostenetz-Bania	353	370
Mezdra-Vratza	360	377
Radimor	328	345
Roman	382	399
Sofia	263	280
Tzaribrod	188	205
3. Stationen der Orientalischen Eisenbahnen. (Stations des chemins de fer Orientaux.)		
Andrinople	538	555
Constantinople	568	568
Dédéaghadje-Port	506	523
Karosouli	364	364
Komnanovo	251	269

Nach	Bis zum Schnittpunkte A	Bis zum Schnittpunkte B
	Frachtsätze per 100 kg in Centimes Gold	
Philippople	353	370
Salonique	364	364
Tatar Bazardjik	317	334
Tirnova-Semenli	455	472
Uskub	291	309
Venitziani-Giatzko	364	364
Yamboli	560	577
Yeni-Zaghra	516	533
Zibeftehe	200	218

Bei den Bestimmungen für den vorbezeichneten Ausnahmetarif ist der Text unter „Serie c“ auf Seite 238 des Tarifes zu streichen.

Wien, am 27. Jänner 1903. [109]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Der auf Seite 116 des Tarifes, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes zwischen Krompach einerseits und Jungbunzlau B.N.B. und Oe.N.W.B. andererseits enthaltene Frachtsatz der Classe A von 387 Heller per 100 kg ist mit Giltigkeit vom 15. März 1903 auf **487** Heller per 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 28. Jänner 1903. [110]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Frachtermässigung für Wolle etc.

Die im Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902 auf den Seiten 115 bis 119 für Wolle (Schafwolle) etc. und für Abfälle, wollene, etc. des Ausnahmetarifes 7 (A und B) für den Verkehr zwischen Prag (B.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.) einerseits und den im Tarife angeführten deutschen Hafenstationen andererseits vorgesehenen ermässigten Frachtsätze werden für die Zeit vom 15. Februar 1903 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1903, auch für den Verkehr zwischen den Stationen Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.), sowie Vysocan (B.N.B.) und Wysočan (Oe.N.W.B.) einerseits und den obbezeichneten Hafenstationen andererseits gewährt.

Die Anwendung der Frachtsätze erfolgt im Kartirungswege.

Wien, am 28. Jänner 1903. [111]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

In der mit 1. Jänner 1903 zur Einführung gelangten „Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen auf den im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn stehenden Localbahnen“ wird der in der Position 28 für Frachtgüter der Classe II von Wernstadt nach Starkenbach-Martinitz mit 212 h bezifferte Frachtsatz auf **222 h** richtiggestellt.

Wien, am 26. Jänner 1903. [112]

Direction der Oesterr. Nordwestbahn
auch als betriebführende Verwaltung der Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines des Nachtrages I zu dem ab 1. December 1902 giltigen Tarife, Theil II, Heft 5.

Der laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 6 vom 13. Jänner 1903, Seite 289, mit 1. Februar 1903 einzuführende Nachtrag I zum angeführten Tarife gelangt erst am 1. März 1903 zur Einführung.

Wien, am 28. Jänner 1903. [113]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung von im Tarife, Theil II, Heft 4, enthaltenen Frachtsätzen.

Die im Tarife, Theil II, Heft 4, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1901, unter Pos. 20 enthaltenen Frachtsätze für Baumwollwaaren von Mähr.-Trübau nach Buda-Császárfürdő-Kiterő, Budapest-Kelenföld, Ó-Buda Filatorigát und Budapest S.B. werden mit Giltigkeit vom 1. März 1903 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 28. Jänner 1903. [114]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Rollfuhrdienstes in St. Michele.

Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder werden, vom 1. März 1903 angefangen bis auf Widerruf, alle in St. Michele anlangenden oder zur Aufgabe zum Bahntransporte daselbst bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des nachstehenden Tarifes durch die Firma Gedeone G. Micheletti in St. Michele den Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Absender aus den Wohnungen etc. derselben abgeholt.

Die Rollfuhrgebühren betragen:

Tarif.

Zwischen der Südbahnstation St. Michele und	Eilgüter	Frachtgüter	
	für je angefangene 50 kg einer Sendung	für je angefangene 100 kg einer Sendung	
		bis zu 500 kg	über 500 kg
	Heller		
St. Michele Mezzotedesco Mezzolombardo	18	20	16

Für Güter, welche im Tarif, Theil I, als sperrig bezeichnet sind, sowie für Fahrräder aller Art gelangen die $1^1/_2$fachen, für Claviere und eiserne Cassen im Höchstgewichte von mehr als 500 kg per Stück die 5fachen Gebühren dieses Tarifes zur Einhebung. Güter mit einem Gewichte von mehr als 500 kg per Stück werden nur nach Uebereinkommen zugestellt, bezw. abgeholt.

Für die Beförderung eines zum Bahntransporte eingerichteten Möbelwagens bis inclusive 7 m Länge ist einschliesslich des Auf- und Abladens der Möbel und einer Leerfahrt eine Gesammtgebühr von K 24, für einen Möbelwagen von mehr als 7 m Länge eine Gesammtgebühr von K 30 zu entrichten.

Für Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren berechnet. Dagegen sind bei vorkommenden Reparaturen die nachgewiesenen Baarauslagen zu vergüten.

Alle auf Grund dieses Tarifes eingehobenen Gebühren werden in die zugehörigen Frachtdocumente eingestellt.

Von der Zustellung sind ausgeschlossen:

1. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressirt sind, die bei der Station St. Michele unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Sendungen nicht zuzustellen, sondern zu avisiren sind (§ 68, Punkt 5 des Betriebs-Reglements).
2. Sendungen, welche beschädigt oder unvollständig anlangen.
3. Sendungen, welche vor der Ausfolgung einer zollamtlichen Behandlung unterliegen.
4. Alle Sendungen, welche nach dem Ermessen des Stationsvorstandes in St. Michele unter Veranlassung der Avisirung von der Zustellung ausgeschlossen werden.

Von der Zustellung und von der Abholung sind ausgeschlossen:

1. Alle Sendungen, für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Mindestgewichtes von 5000 kg per Frachtbrief zu berechnen sind (Wagenladungsgüter).
2. Explosive Gegenstände.

* * *

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft übernimmt die betriebsreglementsmässige Haftung für die durch die Firma Gedeone G. Micheletti behufs Aufgabe zum Bahntransport in der Station St. Michele aufgelieferten Güter erst nach bahnamtlich vollzogener Annahme zum Transporte.

Die Organe der Firma Gedeone G. Micheletti sind verpflichtet, diesen Tarif bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen. Allfällige Beschwerden sind bei dem Stationsvorstand in St. Michele oder bei der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einzubringen.

Wien, am 31. Jänner 1903. [115]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutsch-Russischer und Französisch-Belgisch-Russischer Güterverkehr. (Statistik.) Aus den statistischen Daten über die Güterbewegung im Deutsch-Russischen und Französisch-Belgisch-Russischen Eisenbahnverkehr pro 1901 ergibt sich, dass im vergangenen Jahre zusammen in beiden Verkehren im Ganzen 79,220.889 Pud Güter gegen 86,046.234 Pud im Vorjahre befördert worden sind. Demnach ist ein Rückgang von 6,825.345 Pud zu verzeichnen.

Auf den Deutsch-Russischen Verkehr entfallen von dem im verflossenen Jahre geführten Quantum 78,678.403 Pud gegen 85,479.084 Pud im Vorjahre, auf den Französisch-Belgisch-Russischen 542.486 Pud gegen 567.150 Pud.

In den Jahren 1899 und 1898 waren in diesen beiden Verkehren insgesammt 76,631.186, resp. 65,074.336 Pud Güter zu verzeichnen. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Bulgarien. (Eierausfuhr.) Um die Eierausfuhr aus Bulgarien zu heben, hat dem „Eisenbahn-Tarifverkehrs-Anzeiger" zufolge, die Direction der Bulgarischen Staatsbahnen einen Erlass ausgegeben, nach welchem künftighin, spätestens bis zum 31. December 1903 bei den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 10 denjenigen Exporteuren eine Refactie gewährt wird, welche sich verpflichten, über Zaribrod wenigstens 6000 t Eier in Ladungen von mindestens 5000 oder 10.000 kg per Wagen zu exportiren. Diese Refactie beträgt 1 Cts. per Tonne und Kilometer für Sendungen aus Südbulgarien und 2 Cts. per Tonne und Kilometer für Sendungen aus Rustschuk oder Rasgrad.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Aenderung.) Mit Giltigkeit vom 20. Jänner 1903 erhielt die Anmerkung auf Seite 23 des Nachtrages I zum Theile I, Abtheilung B, des Verbandsgütertarifes für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Februar 1902 folgenden Wortlaut:

*) Wenn es sich nicht blos um einzelne oder zusammengesetzte Röhren, sondern um fertige, wenn auch zerlegte Anlagen handelt, also wenn z. B. den Brennstoffsparern (Economisers) Ventile oder Russschabevorrichtungen beigegeben sind, ist der Ausnahmetarif 2 anzuwenden.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Aufhebung des 5. Heftes.) Mit Wirksamkeit vom 1. März 1903 wird das 5. Tarifheft ausser Kraft gesetzt; die Entfernungen und Frachtsätze der Stationen Friedrichsfeld (M.N.B.), Grosssachsen-Heddesheim, Hemsbach, Ladenburg, Ladenbach (M.N.B.) und Weinheim Hauptbahnhof werden in den Badisch-Württembergischen Gütertarif, diejenigen der übrigen Stationen in die Abtheilung B, Heft 4, des Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutschen Eisenbahnverbandes übernommen. Die infolge Neuberechnung der Entfernungen und Weglassung des Ausnahmetarifes 10 für Getreide u. s. w. eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen sind beim Tarifbureau der General-Direction der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen zu erfahren.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II. (Aenderungen.) Vom 16. Februar alten (1. März neuen) Stils 1903 ab erfolgt für die russischen Strecken die Tarifirung für Serpentin und Jaspis (Gruppe 41, Pos. 24 und Pos. 39) in der Richtung von Russland bei Sendungen zu 10.000 kg zur Diff. 18 und für glasirte Ziegelsteine (Gruppe 25, Pos. 8 a) für beide Richtungen bei Sendungen unter 10.000 kg zur Classe V.

Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). (Nachtrag VII zum Hefte 1 b und Nachtrag VI zum Hefte 1 c.) Am 1. Februar 1903 treten zum Französisch-Deutschen Gütertarif (über Belgien), Theil II, der Nachtrag VII zum Hefte 1 b vom 1. Jänner 1895 und der Nachtrag VI zum Hefte 1 c vom 1. December 1896 in Kraft.

Der Nachtrag VII zum Hefte 1 b enthält Frachtsätze für die Stationen Krefeld - Linn, Dinslaken, Emden - Aussenhafen, Essen-Segeroth, Kracks und Windelsbleiche, sowie Aufnahme der Stationen Dinslaken und Essen-Segeroth in den Ausnahmetarif 5 für Eisen und Stahl u. s. w. Im Nachtrage VI zum Hefte 1 c sind enthalten Frachtsätze für die Station Blumenthal (Hannover), Eil- und Stückgutfrachtsätze für die Station Pommereusdorf, Aufnahme der Stationen Algermissen, Bleicherode, Fallersleben, Freden, Langelsheim, Salzungen, Salzdetfurth und Wittmar in den Ausnahmetarif 9 für rohe Kalisalze u. s. w. und ein neuer Ausnahmetarif 16 für Maschinen und Maschinentheile zwischen Tourcoing (Mouscron) und Blumenthal (Hann.).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. (Ausdehnung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 31.) Die in dem Tarife vom 1. Juni 1900 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 31 finden mit sofortiger Giltigkeit Anwendung für den Transport der im Waarenverzeichnisse diesem Ausnahmetarif zugewiesenen Artikel mit Herkunft von oder Bestimmung nach Bordeaux im Verkehre über Alt-Münsterol.

Berlin - Stettin - Nordostdeutscher Gütertarif (I/III). (Einbeziehung der Station Sassnitz-Hafen.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Sassnitz-Hafen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Stettin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl des obgenannten Gütertarifes einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Schweizerisch - Italienische Gütertarife, Theil II, Abtheilung B, vom 1. September 1900. (Ergänzung.) Am 15. Jänner 1903 traten die folgenden Fracbtsätze des im obgenannten Tariftheile enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 1 für Getreide, Kleie, Mehl etc. in Kraft:

		Ausnahmetarif Nr. 1 Francs für 100 kg
Genova Piazza Brignole	Pino . .	1·03
	Chiasso .	0 93

Rheinisch - Westphälisch - Südwestdeutscher Verkehr. (Ergänzung des Seehafen - Ausnahmetarifes vom 1. October 1901.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 wurde die Station Devant les Ponts der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in die Classe 8 (Petroleum) mit einem Frachtsatze von Mk. 1·86 aufgenommen.

Ferner wurden die Frachtsätze für die Artikel:

a) Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisgries (Classe 9);
b) Käse, feste, mit Ausnahme der Parmesankäse (Gorgonzola, Roquefort und ähnliche Käse werden nicht als feste angesehen), (Classe 10)

wie folgt ermässigt:

Von und nach Emden, Emden Aussenhafen, Leer, Tapenburg nach und von	Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisgries	Käse, feste, mit Ausnahme der Parmesankäse etc.
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
1. Stationen der Badischen Staatseisenbahnen:		
Konstanz	2·53	3·18
Schaffhausen	2·48	3·11
Singen	2·39	2·99
Waldshut	2·31	2·88
2. Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen:		
Friedrichshafen . . .	2·53	3·18 *)
3. Basel Bad. Bahn, Basel S. B. B., Basel St. Johann (loco und transit)	2 01	2·53

*) Erst giltig vom 15. Februar 1903.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtermässigungen zu Gunsten der bayerischen Spiegel- und Tafelglasindustrie.) Die bereits bewilligte Frachtermässigung für Sendungen von Rohmaterialien und Erzeugnissen der bayerischen Spiegel- und Tafelglasindustrie wurde unter Herabsetzung des Nachlasses von einem Drittel auf den vierten Theil der normalen Fracht, bezw. im Wechselverkehre des bayerischen Frachtantheiles auf die Dauer des Jahres 1903 hiemit verlängert.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1903. (Neue Fassung der Ziffer 1 des Ausnahmetarifes 16.) Auf Seite 237 erhält die Ziffer 1 des Ausnahmetarifes 16 folgende Fassung:

„1. Düngemittel, folgende:

Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger, Gaskalk, Gypsasche u. s. w."

Main - Neckarbahn - Bayerischer Gütertarif vom 1. October 1901. (Circular.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Circular an ihre Organe:

1. Die an der hessischen Nebenbahnstrecke Weinheim—Fürth gelegene, im obigen Tarife enthaltene Station Fürth im Odenwald wird häufig mit der bayerischen Station Fürth verwechselt.

Es ist deshalb bei Annahme von Sendungen nach Fürth festzustellen, welche der obigen beiden Stationen die Bestimmungsstation ist und gegebenen Falls bei der erstgenannten der Zusatz „im Odenwald" auf dem Frachtbriefe zu veranlassen.

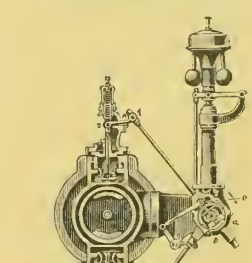
2. Zur Unterscheidung von anderen gleichlautenden Stationen führen die im obigen Tarife enthaltenen Stationen der ehemaligen Main-Neckarbahn Auerbach, Bickenbach, Langen, Reisen und Zwingenberg jetzt den amtlichen Zusatz „(Hessen)"; zum Beispiel „Auerbach (Hessen)"; aus dem gleichen Grunde führt die Station Sprendlingen der ehemaligen Main-Neckarbahn nunmehr die amtliche Bezeichnung „Sprendlingen (Kr. Offenbach a. M.)" zur Unterscheidung von der Station „Sprendlingen (Rheinhessen)" an der Strecke Alzey—Bingen. In dem Tarife sind diese Stationsnamen entsprechend zu vervollständigen.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. Gegründet 1853. Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.

G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665



Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

FRITZ & MASCHKE 713
Wien, XX/1, Treustrasse 63.
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: Kohlenfritz, Wien, XX/1.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
613	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frische und lebende Fische als Eilgut	Orsova	Oderberg transit	a) Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Bezüglich der Verpackung der Sendungen sind in Anbetracht der Beschaffenheit der in Rede stehenden Güter die in den Tarifen und im Betriebsreglement der Aufgabsbahn vorgesehenen diesbezüglichen Bestimmungen massgebend. Hievon abweichend verpackte Sendungen sind von der gegenwärtigen Begünstigung ausgeschlossen. Parteiseitige Frontenvorschriften werden beobachtet, wenn die vorgeschriebene Route in der betreffenden Relation zu irgend einer Zeit zum Transporte zugelassen ist. Ueber die zum Transporte zugelassenen Fronten ertheilen die Aufgabsstationen Auskunft	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband		a) 701 Pfennig b) 629 Pfennig		Im Kartirungswege, bezw. bei direct nach dem Auslande abgefertigten Sendungen im Rückvergütungswege	Die Rückvergütung für die direct nach dem Auslande verrechneten Sendungen erfolgt auf Grund der auf die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche Documente spätestens bis Ende April 1904 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) einzubringen sind	

Fortlaufende Nummer	614	615	616
1			
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen und im der	betheiligten Verwaltungen	Kremsthalbahn	
für Artikel	Glas der Pos. G—11 der Güterclassification im Tarife, „Theil I“	Kotzen und Pferdedecken in Leinen verpackt	Packpapier der Pos. P—1 a der Güterclassification
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Teplitz-Waldthor	Trann	Freiung i. B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Budapest	Wien I (K.E.B.)	Wien-Praterquai
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut. a) Für Sendungen unter 5000 kg b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn bestimmt sein und in Wien-Praterquai zum Umschlage gelangen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903
Das Zugeständniss wird gemacht			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Localtarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	300 Heller	a) 259 Heller b) 215 Heller	236 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	252 Heller	a) 226 Heller b) 158 Heller	231 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	48 Heller	a) 33 Heller b) 57 Heller	5 Heller
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			Die Rückvergütung erfolgt gegen gleichzeitige Vorlage der bezüglichen Frachtbrief-Duplicate und der den Weiterversandt per Wasser nachweisenden Documente, und ist die Vorlage vom Absender bis längstens Ende Februar 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direction Wien zu bewirken
Besondere Bemerkungen	Der nebenstehende Frachtsatz findet auf nachbenannte Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti teherpályandvar, fővamház, fővárosi közraktárak, Józsefváros, kitérő, Lipótváros, nyugoti pályandvar, Kelenföld, déli vasut, Ó-Buda filatorigát u. Buda-Császárfürdő-kitérő	Der Frachtsatz von 158 h per 100 kg findet auch Anwendung beim Zusammenladen von Kotzen, Pferdedecken, Baumwollwaaren und Baumwollabfällen	
14			

617

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der	3
und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Hotel-Einrichtungsgegenstände bei Beförderung als Frachtgut	Wien-Matzleinsdorf	Pörtschach am See und Velden am Wörthersee	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen zur Einrichtung von Hotels bestimmt sein, worüber der Nachweis zu erbringen ist	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1903	Localtarif	Verschieden	Verschieden	50 pCt. Nachlass vom Normaltarife mit einem Minimalfrachtsatze von 112 h per 100 kg bei Pörtschach am See, bezw. einem solchen von 114 h per 100 kg bei Velden am Wörthersee für Sendungen, bei welchen die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte, resp. für 10.000 kg per verwendeten Wagen erfolgt, dann für Sendungen unter 10.000 kg, insofern für dieselben ein ganzer Wagen zur Verwendung gelangt unter Zugrundelegung der Frachtberechnung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen; endlich mit einem Minimalfrachtsatze von 138 h per 100 kg bei Pörtschach am See, bezw. einem solchen von 140 h per 100 kg bei Velden am Wörthersee für Sendungen in geringeren Quantitäten	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
618	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Mineralische Kohle als Frachtgut	Dallwitz (B.E.B.)	Althütten (k.k.St.B.)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Instradirung via Lužna-Lischan—Rakonitz (B.E.B.)	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif für den directen Kohleuverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B. und k.k.St.B. vom 1. Jänner 1902	628 Heller für 1000 kg	536 Heller für 1000 kg	92 Heller für 1000 kg	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 29. Februar 1904 an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenantheil der Buschtěhrader Eisenbahn gewährt; sollte dieser Antheil während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eine Kürzung erfahren, so wird um den gleichen Betrag auch der Nachlass verringert. Aenderungen des Kartirungs-Frachtsatzes infolge Erhöhung der Ermässigung des Gebührenantheiles der K.k.St.B. haben dagegen auf die Höhe des Nachlasses keinen Einfluss
619	**k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg**		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Oelsaaten der Pos. O—7, Oelfrüchte der Pos. O—5, Samen der Pos. S—9, Oelkuchen der Pos. O—6, Mahlproducte der Pos. M—4, Reis der Pos. R—4, des Tarif-Theiles I B vom 1. Jänner 1902											
			Reexpeditionsbefugniss für das Lagermagazin der Firma: „Lwowska Filia Banku galicyjskiego dla Handlu i Przemysłu“ (Lemberger Filiale der galizischen Bank für Handel und Gewerbe) in der Station Lemberg			Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief. Laut Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1902	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. December 1903							
												Im Rückvergütungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
620	**Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft**		Bier in Fässern	Salzburg	allen anderen Stationen der Salzkammergut-Localbahn	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 600 Tonnen im Jahre 1903**	1. Jänner 1903 bis 31. December 1903	Localgütertarif	Wagenladungsclasse	Ausnahmetarif 1	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsscheine, welche vom Aufgeber bis längstens 1. Februar 1904 an die Direction der Salzkammergut-Localbahn in Salzburg zu bewirken ist	
621	**Localbahn Auspitz**		Ziegel der Tarif-Position Z—1	Auspitz Stadt	Auspitz Nordbahnstation	**Gesammtverfrachtung von zusammen mindestens 200 Waggons für das Jahr 1903. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des zum Transport verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch Organe, resp. auf Kosten der Partei**	bis 31. December 1903	Localtarif	8·4 Heller	7·4 Heller	1·0 Heller	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
22	Nr. 3 vom 6. Jänner 1903	231	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Nüsse des Ausnahmetarifes Nr. 33 des Tarifes für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, giltig vom 1. Mai 1900	Adrianopel, Constantinopel, Dedeagatsch, Philippopel, Tatar-Bazardschik, Tirnowa-Semenli, Yamboli, Yeni-Zaghra	den in den Schnitt-Tarif-Tabellen, Abtheilung A, bezeichneten Stationen des Ausnahmetarifes Nr. 33 des Tarifes für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, giltig vom 1. Mai 1900	In der Schnitt-Tarif-Tabelle, Abtheilung B, ist der Schnittfrachtsatz für Yamboli in der Colonne a) für 5000 kg Ladungen von 567 auf 507 Cts. per 100 kg zu berichtigen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 15. **Wien, 5. Februar 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Industrierath. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. Verschiedene Mittheilungen. — Literatur. — Personal Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 20. Jänner 1903*) für die Localbahn von Lambach nach Vorchdorf.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien Seiner Gnaden dem Abte des Stiftes Lambach Cölestin Baumgartner im Vereine mit dem Bürgermeister des Marktes Lambach Franz Niederwieser und dem Gemeinderathe Ignaz Fuchs in Lambach die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Lambach der k. k. Staatsbahnen unter Mitbenützung einer Theilstrecke der Staatsbahnlinie Lambach—Gmunden nach Vorchdorf nebst einer normalspurigen Industriebahn von Vorchdorf nach Eggenberg in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniessen die Concessionäre die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von K 30.000 in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener etwa noch herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-

*) Enthalten in dem am 31. Jänner 1903 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 18.

gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten hat.

Die Concessionäre sind berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritätsobligationen, welche mit vier Percent zu verzinsen und innerhalb 76 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von K 350.000 auszugeben.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritätsobligationen hat nach den von der Staatsverwaltung zu treffenden Anordnungen zu erfolgen.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritätsobligationen und der Stammactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Controlversammlungen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Concessionäre bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Concessionäre in Wirksamkeit, sobald ihnen dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen den Concessionären nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahn wird während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatsverwaltung und den Concessionären abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 10.

Die Concessionäre sind unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normirten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern sammt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Percentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a), des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnpercentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechnen.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgniss ist sohin den Concessionären als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Concessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den im Absatze 2 angeführten Zuschlag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat die vorstehend angeführten Annuitäten in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. December jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und den Concessionären die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der Concessionäre die zum Zwecke der Geldbeschaffung für die concessionirte Bahn aufgenommenen Anlehen in dem im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Betrage zur Selbstzahlung zu übernehmen, in welchem Falle die zu bezahlende Einlösungsrente um das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des bezeichneten Anlehenscapitales, sowie gegebenenfalls um die diesem Erfordernisse entsprechende Quote des im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 dem Durchschnittserträgnisse zuzurechnenden Zuschlages zu kürzen ist.

6. Dem Staate wird weiters das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an die Concessionäre zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalswerthe dieser Zahlungen — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten.

Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

7. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 6 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigenthum

und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

8. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 6) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

9. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

10. Die Concessionäre sind verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Concessionäre dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Concessionäre und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

11. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 8) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Concessionäre bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven in dem im § 12, Absatz 7, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behalten die Concessionäre das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Concessionäre von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die

Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Lambach nach Vorchdorf.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Lambach nach Vorchdorf ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m, unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Localbahn wird vorläufig mit 25 km der Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird jedoch nach Ablauf einer angemessenen Betriebsperiode über ein etwaiges Ansuchen der Concessionäre keinen Anstand nehmen, eine Erhöhung der vorbezeichneten vorläufigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu gestatten, welche durch die Anlageweise der Bahn und die auf derselben mittlerweile gesammelten Betriebserfahrungen gegeben sind.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäss der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Concessionäre haben sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Competenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter haben die Concessionäre, abgesehen von den ihnen obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Concessionäre sind verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von den Concessionären, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, welches sich das Recht vorbehält, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen die Person desselben Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die projectirte Bahn benützt von der Station Lambach bis zur Station Stadl-Paura die Staatsbahnlinie Lambach—Gmunden; die neu zu erbauende, ungefähr 11·3 km lange Strecke zweigt sodann aus dem südwestlichen Ende der Station Stadl-Paura von der genannten Staatsbahnlinie ab und schlägt nach zweimaliger Niveaukreuzung der von Lambach gegen Vorchdorf führenden Bezirksstrasse zunächst eine südöstliche, in ihrem weiteren Zuge eine vorwiegend südliche Richtung ein, kreuzt in der Ortschaft Wimsbach die nach Kremsmünster führende Bezirksstrasse im Niveau und übersetzt daselbst den Wimsbach.

Im Südosten des letztgenannten Ortes kreuzt die Bahn die ersterwähnte Strasse abermals im Niveau und folgt sodann dem Zuge dieser im Almthale aufwärts führenden Strasse, übersetzt im Osten der Ortschaft Dorfham den Laudachbach und im Westen der Ortschaft Vorchdorf die innere Laudach, um in der südwestlich des letztgenannten Ortes anzulegenden Station Vorchdorf-Eggenberg ihren Endpunkt zu finden.

Die ungefähr 0·9 km lange Industriebahn zur Brauerei in Eggenberg führt von der vorbezeichneten Endstation der Localbahn in südlicher Richtung zur genannten Brauerei.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Concessionäre verpflichten sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Bahn an die Linie Lambach—Gmunden in der Station Stadl-Paura herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie

wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstation und der Bahnstrecke Lambach—Stadl-Paura, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz anzustreben, wobei für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der vorgenannten Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll thunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hievon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Behufs sanfteren Ueberganges aus den geraden in schärfer gekrümmte Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, deren Anordnung in Bahnkrümmungen von 600 m bis 250 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen hat.

Bei schärferen Bögen sind je nach Zulässigkeit der localen Verhältnisse die Constanten 6000 oder 3000 anzuwenden.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 15 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, in Kreuzungsstationen, sowie bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4·0 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisemitte mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens der auf eigenem Unterbau liegenden Strecken muss in allen Erdeinschnitten eine Breite von mindestens 0·3 m, in Einschnitten bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und von Futter- oder Verkleidungsmauern, sowie in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte können die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen mit der in lit. h), Absatz 1 des § 3, angeführten 20percentigen Ermässigung zugrunde gelegt werden.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbau gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, sowie offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei allen Unterbauobjecten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen auszuführen und wird die Verwendung altbrauchbarer Schienen und Befestigungsmittel gestattet.

Die Wahl des Schienenprofiles und die Vertheilung der Schwellen, sowie der Befestigungsmittel unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Tannen- und Fichtenholz sind von der Verwendung für Schwellen überhaupt ausgeschlossen; im Uebrigen ist betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

Der Schotterkörper der auf eigenem Unterbau liegenden Bahnstrecken hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau herzustellen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächter- oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium besonders angeordnet werden oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann,

worüber mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz als betriebführenden Verwaltung der gegenständlichen Bahnlinie das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

Mit Rücksicht auf die Betriebsübernahme der Linie durch die k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung sind die Hochbauten der Stationen thunlichst nach den Normalien der k. k. Staatsbahnen auszuführen; eventuell in Aussicht genommene Abweichungen von denselben sind bei Vorlage der bezüglichen Hochbaupläne entsprechend zu begründen.

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo ohne dieselben eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten wäre.

Wegeübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugsbremsung zu bemessende Entfernung (in der Regel 200 m) einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind in den Strecken auf eigenem Unterbaukörper Neigungszeiger anzubringen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen ist nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojecte, beziehungsweise der etwa weiters erfolgenden besonderen Weisungen desselben zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojecte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwerfen sich die Concessionäre der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Bestimmung, inwieweit für Zwecke der Wasserbeschaffung der Locomotivdampf in Anspruch genommen werden kann und Reservoirs entbehrlich sind, unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Erforderniss und nach den von der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Die Concessionäre haben wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der k. k. Staatsbahn-Direction in Linz das Einvernehmen zu pflegen und unterwerfen sich dieselben der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der vorgenannten k. k. Staatsbahn-Direction nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel in dem vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Ausmasse erfolgt durch die k. k. Staatsbahn-Verwaltung auf Kosten der Concessionäre.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 12 Tonnen nicht überschreiten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Concessionäre von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen

hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es den Concessionären obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselben sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet haben.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission den Concessionären bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Die Concessionäre sind — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen haben die Concessionäre den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Localbahn in eine Durchzugslinie.

Die Concessionäre verpflichten sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

In Ansehung des Betriebes haben, insofern als nicht das nach den bezüglichen Vereinbarungen der k. k. Staatsverwaltung vorbehaltene Anordnungsrecht platzgreift, nachfolgende Bestimmungen zu gelten:

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österr. Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Bahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald das Bahnunternehmen in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss geliefert hat, welches die Vertheilung einer mindestens fünfpercentigen Dividende ermöglicht, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von den Concessionären beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telephonleitungen auf eigene Kosten zu erhalten und diese Telephonleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von den Concessionären eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, haben die Concessionäre durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahnlinie die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Concessionäre sind schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung haben die Concessionäre sich zu unterwerfen.

Industrierath.

In der am 26. Jänner abgehaltenen Nachmittagssitzung führte Seine Excellenz der Sectionschef Freiherr von Weigelsperg den Vorsitz.

Zur Verhandlung gelangte der Bericht des Subcomités zur Vorberathung der Fragen des Seeverkehres über die beschleunigte Erweiterung des Triester Hafens.

Referent Centraldirector Günther verweist darauf, dass jüngsten Nachrichten zufolge seitens der betheiligten Ministerien Berathungen über diesen Gegenstand gepflogen werden und dass Beschlüsse gefasst sein sollen, die, in Ziffern ausgedrückt, die Erwartungen, beziehungsweise Vorschläge des Industrierathes noch übertreffen und bezüglich deren nur zu wünschen wäre, dass sie an der Geldfrage nicht scheitern. Der Referent legt sodann die Unzulänglichkeit der Triester Hafenanlagen, insbesondere der Hangars, eingehend dar und hebt hervor, dass ganz besonders nach der Eröffnung der zweiten Bahnlinie nach Triest im Jahre 1908, wodurch der Umschlag in Triest auf eine Million Tonnen erhöht werde,

die jetzigen Hafenbauten gänzlich unzureichend sein werden. Er stellt namens des Subcomités folgende Anträge:

„I. Indem der Industrierath auf die Dringlichkeit einer beschleunigten Erweiterung des Triester Hafens hinweist und diesfalls den vorstehenden Bericht der vollsten Würdigung des hohen Handelsministeriums empfiehlt, gibt derselbe in dieser Angelegenheit sein Gutachten wie folgt ab:

1. Der Molo IV wäre ausschliesslich dem Lloyd zu überlassen und in das Freihafengebiet einzubeziehen.

2. Für die jetzigen Zwecke des Molo IV wäre ein neuer Molo zu bauen.

3. Der neue Hafen in der Bucht von Muggia hätte gegenüber dem jetzt zur Ausführung bestimmten Projecte zu bestehen: aus einem Molo von 350 m Länge und 100 m Breite und einem Molo von 400 m Länge und 120 m Breite und zwei Riven von je 350 m Länge, sowie dem Wellenbrecher vor dieser Anlage. Selbstverständlich müssten die diesen Hafenanlagen entsprechenden Lagerhäuser und Hangars gleichzeitig fertiggestellt werden.

4. Die neue Hafenanlage müsste, da die neue Bahnlinie nach Triest im Jahre 1908 dem Betriebe übergeben wird, zu der einen Hälfte spätestens bis Ende 1907, zur anderen Hälfte längstens bis 1909 fertiggestellt und dem Verkehre übergeben sein. Eine durchgreifende Vergrösserung des Triester Hafens bis zu dem angegebenen Termine ist mit Rücksicht auf die Concurrenzfähigkeit Triests gegenüber den anderen bedeutenden Mittelmeerhäfen unbedingt geboten.

II. Bei dieser Gelegenheit empfiehlt der Industrierath der Regierung angelegentlichst, mit Bezug auf die der zukünftigen Entwicklung des Verkehres entsprechende Ausgestaltung des Triester Hafens sich nicht allein auf die augenblicklich nothwendigen partiellen Erweiterungsanlagen zu beschränken, sondern den ehesten systematischen Ausbau des Triester Hafens nach einem umfassenden, rationellen und einheitlichen Gesammtplane ins Auge zu fassen und hiebei die Sicherstellung der erforderlichen finanziellen Mittel im Wege einer speciellen Investitionsanleihe in Erwägung zu ziehen."

Mitglied Holzer unterstützt die Anträge des Referenten und beantragt Punkt I, 2 durch folgenden Antrag zu ersetzen:

„Als Ersatz hiefür wäre ein neuer Molo zu bauen und ausserdem der bestehende Molo Teresa als Landungsplatz zu adaptiren."

Bei der Abstimmung werden die Anträge des Referenten mit dem Zusatzantrage Holzer einstimmig angenommen.

* * *

Am 27. Jänner setzte der Industrierath unter Vorsitz Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers Freiherrn von Call seine Berathungen fort.

Vor Uebergang zur Tagesordnung stellte Mitglied Ritter von Hütterot folgenden Resolutionsantrag:

„In Anbetracht dessen, dass das bestehende Marine-Unterstützungsgesetz mit Ende dieses Jahres abläuft und dass die Ungewissheit in die Zukunft sehr lähmend auf die Entwicklung der Schiffahrt einwirkt, sowie ferner, dass eine provisorische Verlängerung des bestehenden Gesetzes diesen empfindlichen Uebelstand nur verschlimmern würde, wird die hohe Regierung gebeten, das neue Marine-Unterstützungsgesetz, wie vom Industrierathe vorgeschlagen, mit grösster Beschleunigung der verfassungsmässigen Erledigung zuzuführen."

Dieser Resolutionsantrag wird einstimmig angenommen.

Referent Mühlinghaus erstattete ferner namens des ständigen Ausschusses für Verkehrs- und Tarifangelegenheiten Bericht über den Antrag des Mitgliedes Singer, betreffend die Frage einer Erhöhung der Eisenbahntarife. Es wird folgende Resolution beschlossen:

„In Erwägung, dass die derzeitige Lage der Industrie, der Gewerbe und des Handels eine stärkere Belastung derselben durch erhöhte Bahnfrachten nicht zulässig erscheinen lässt, nachdem die Erhöhung der Frachttarife ein Hemmniss der weiteren Productionsvermehrung bilden und verminderte Arbeitsgelegenheit zur Folge haben würde, da es weiter nicht opportun erscheint, vor Erstellung des neuen Zolltarifes und angesichts der sodann zu gewärtigenden Handelsvertragsverhandlungen eine Tarifreform in Angriff zu nehmen, weil ja durch die Zölle Production und Verkehr beeinflusst werden, stellt der Industrierath das Ersuchen:

1. das Handelsministerium wolle seinen amtlichen Einfluss gegen eine Erhöhung der Frachttarife geltend machen und

2. bei dem Eisenbahnministerium und bei dem Finanzministerium dahin wirken, es möge von der bisherigen Tarifpolitik, durch welche es die Entwicklung der Production, der Industrie, des Handels und der Gewerbe in hohem Masse ermöglicht und gefördert hat, nicht abgehen."

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Der Verwaltungsgerichtshof erscheint zu Amtshandlungen über Beschwerden wegen verweigerter Zuerkennung von Witwenpensionen und Erziehungsbeiträgen an die Hinterbliebenen von Staatseisenbahnbediensteten nicht berufen.

Mit dem Erlasse vom 28. Juli 1902, Z. 33.826, hat das k. k. Eisenbahnministerium die Beschwerde, welche die Witwe nach dem am 16. Jänner 1901 verunglückten Aushilfsconducteur der k. k. Staatsbahnen B. S. gegen die mit Entscheidung der k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau vom 23. Juni 1902, Z. 66.786, erfolgte Abweisung ihres Ansuchens um Zuerkennung einer Witwenpension und eines Erziehungsbeitrages eingebracht hatte, als unbegründet zurückgewiesen.

Die von der Witwe nach B. S. gegen diese Ministerial-Entscheidung an den k. k. Verwaltungsgerichtshof eingebrachte Beschwerde wurde von diesem Gerichtshofe mit Beschluss vom 20. October 1902, Z. 8473/V.-G.-H., gemäss §§ 3, lit. a), und 21 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren mit der Motivirung abgewiesen, dass die angefochtene Entscheidung einen aus einem privatrechtlichen Dienstverhältnisse entspringenden Anspruch betrifft, dessen Austragung vor die ordentlichen Gerichte gehört, solche Angelegenheiten aber nach § 3, lit. a), des citirten Gesetzes von der Zuständigkeit des k. k. Verwaltungsgerichtshofes ausgeschlossen sind.

[E.-M.-Z. 56.979 ex 1902.]

Inland.

Parlamentarisches.

Auszug aus der Begründung zu den von der Regierung in der 194. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Jänner eingebrachten Vorlagen, betreffend die Neugestaltung der wirthschaftlichen Gemeinsamkeit zwischen beiden Staatsgebieten.

Zum Zwecke der Neugestaltung der wirthschaftlichen Gemeinsamkeit der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder mit den Ländern der ungarischen Krone unterbreitet die k. k. Regierung die mit der kgl. ungarischen Regierung getroffenen Vereinbarungen dem hohen Reichsrathe zur verfassungsmässigen Berathung und Genehmigung.

Die Vorlagen umfassen:

1. Den Gesetzentwurf, wodurch das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ermächtigt wird, ein Zoll- und Handelsbündniss mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone abzuschliessen.

(Es folgt nunmehr die Anführung von weiteren neuen Gesetzentwürfen.)

Ferner werden der ungarischen Legislative Gesetzentwürfe, betreffend die Aufhebung der Steuer von der Benützung des Dampfschiffahrtstransportes und über die Aufrechthaltung der Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 zugehen.

. . . . . .

Zu den empfindlichsten Belästigungen aus dem Titel des bisherigen Rechtszustandes zählte für die österreichische Industrie auch die ungarische Transportsteuer auf der Donau, durch welche die Benützbarkeit dieses Stromes für den nach Osten gerichteten Waarenverkehr erschwert wurde. Die im Artikel XIV des Zoll- und Handelsbündnisses proclamirte vollständige wirthschaftliche Freizügigkeit war mit dieser Abgabe in einem Theile unterbunden und gelangt erst mit der Aufhebung der Transportsteuer wieder zum Durchbruche.

. . . . . .

Zu Artikel VI.

In Beziehung auf die Ausübung der Schiffahrt sind die Schiffe und Angehörigen beider Staatsgebiete einander gleichgestellt. Dieser auf einer Gleichartigkeit der einschlägigen Vorbedingungen beruhenden Bestimmung gemäss, sind die Verhältnisse der Seeleute in Bezug auf Dienstleistung, Befähigung, Vertragsverhältniss und Disciplin in der Weise geregelt, dass die bezüglichen Normen in beiden Staatsgebieten übereinstimmend zur Anwendung gebracht und einer einvernehmlichen Weiterentwicklung zugeführt werden. In letzterer Beziehung ist seit längerer Zeit eine Zusammenfassung und Ausgestaltung der gedachten Normen zwischen beiden Regierungen vereinbart worden, wobei auch, den modernen Anforderungen entsprechend, ausser den aufgezählten noch einige andere Fragen der Regelung zugeführt wurden. Unter diesen befindet sich die eingehender behandelte Verpflichtung der Rheder zur Vorsorge für den Fall der Erkrankung oder Verletzung des Seemannes.

Da nun im neuen Zoll- und Handelsbündnisse der eingangs erwähnte Grundsatz der Gleichstellung weiter aufrecht erhalten wird, war es erforderlich zu bestimmen, dass auch für die Regelung der Kranken- und Unfallversicherung der Seeleute — welche sich als ein Ausbau der oben angeführten Vorsorge für den Fall der Erkrankung oder Verletzung der Seeleute darstellt — übereinstimmende Normen zu erlassen seien.

Zu Artikel VII.

Die Bestimmungen dieses Artikels sind unverändert geblieben. Es ist jedoch auf die Ausführungen im allgemeinen Theile dieser Begründung Bezug zu nehmen, denen zufolge die Transportsteuer vom Dampfschiffahrtsverkehre auf der Donau in Ungarn aufgehoben werden wird.

Zu den das Eisenbahnwesen betreffenden Artikeln VIII und IX.

Artikel VIII entspricht im Wesentlichen dem Artikel VIII des mit 31. December 1897 abgelaufenen Zoll- und Handelsbündnisses.

Wenn im Absatze 1 des neuen Artikels VIII der im ersten Satze des bestandenen gleichen Artikels enthaltene Ausdruck „Eisenbahnen“ durch „Hauptbahnen“ ersetzt wurde, so bedeutet dies nicht eine Einschränkung der Giltigkeit der vormaligen Bestimmungen, weil auch früher die Localbahnen, insofern dieselben die Grenzen des einen Staatsgebietes nicht überschreiten, in Hinsicht auf die Regelung des Baues und Betriebes abweichend von den Hauptbahnen behandelt wurden.

Die textliche Zusammenziehung der Bestimmungen für die im ehemaligen Artikel VIII getrennt behandelten „bestehenden“ und „neu herzustellenden“ Bahnen bedeutet einerseits hinsichtlich der bestehenden Bahnen durch den Hinweis auf die massgebenden militärischen und allgemeinen Verkehrsinteressen eine sachgemässe Einschränkung der früher ganz allgemein gehaltenen und andererseits rücksichtlich der neu herzustellenden Bahnen eine Erweiterung der früher auf das Interesse des gegenseitigen Verkehres eingeschränkten Verpflichtung zur gleichmässigen Behandlung.

Absatz 2 enthält (ähnlich wie der zweite Satz des ehemaligen Artikels VIII) nähere Ausführungen des im ersten Absatze entwickelten allgemeinen Grundsatzes.

Hiebei ist eine specielle Hinweisung auf die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 nicht wieder aufgenommen worden, da die im neuen Artikel VIII insbesondere aufgeführten Vorschriften als: die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen, die Vorschriften über das Signalwesen, über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre und über den Transport explosiver Gegenstände, dann das Eisenbahnbetriebsreglement jene den gegenwärtigen Verhältnissen angepassten, für beide Staatsgebiete gemeinsam festgesetzten Bestimmungen darstellen, hinsichtlich welcher in Ausführung des im ersten Absatze enthaltenen Grundsatzes die Aufrechthaltung der Einheitlichkeit auch fernerhin geboten erscheint.

Die durch die Beschränkung auf die bezeichneten Vorschriften und die Eliminirung der Berufung der Eisenbahnbetriebsordnung einer gleichmässigen Regelung nicht mehr unterworfenen Bestimmungen der letzteren, wie namentlich die Bestimmungen im ersten Theile der Eisenbahnbetriebsordnung, Abschnitt B (Verpflichtungen der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener), Abschnitt D (Aufsicht und Controle) und theilweise auch Abschnitt C (Verpflichtuugen der Privat-Eisenbahnunternehmungen, sowie ihrer Beamten und Diener) eignen sich vermöge der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse vielfach gar nicht zu einer einheitlichen Behandlung.

Die im Absatze 2 ausdrücklich ausgesprochene Ausdehnung der gegenseitigen Verpflichtung auf den Wechselverkehr, welcher im früheren Artikel VIII nicht erwähnt ist, entspricht der sachgemässen Durchbildung des Gedankens, welcher der in Rede stehenden Bestimmung zugrunde liegt.

Absatz 3 trägt dem Zusammenhange Rechnung, welcher zwischen dem Betriebsreglement und dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr besteht und sichert für den Fall von Aenderungen des letzteren die entsprechende einheitliche Abänderung des Eisenbahnbetriebsreglements.

Absatz 4 bezweckt die Aufrechthaltung und Weiterentwicklung der im Einvernehmen der Bahnverwaltungen durch den Tariftheil I für den Güterverkehr geschaffenen Einheitlichkeit der Tarifbestimmungen und der Güterclassification, auf welche im allgemeinen Verkehrsinteresse grosses Gewicht gelegt werden muss.

Eine stricte Verpflichtung zur Wahrung dieser Einheitlichkeit konnte jedoch nicht statuirt werden, da obige Bestimmungen hinsichtlich der Privatbahnen vielfach der concessionsmässig gewährleisteten selbstständigen Entscheidung derselben unterliegen.

Absatz 5 entspricht dem Absatze 2 des ehemaligen Artikels VIII mit einer präciseren Bezeichnung solcher Bahnen, welche in letzterem unter dem Ausdrucke „Localbahnen“ zusammengefasst waren.

Absatz 6 sichert den Fortbestand des provisorischen Uebereinkommens in Betreff der Eisenbahnen ddto. Wien, 29. Juli 1868, Ofen, 21. August 1868 in einer den seither geänderten Verhältnissen entsprechenden einvernehmlich festzusetzenden Fassung.

Nach dem Gesagten stellt sich der neue Artikel VIII nur als Ausgestaltung der im vormaligen gleichen Artikel niedergelegten Grundsätze dar.

Dagegen enthält der neue Artikel IX wechselseitige Verpflichtungen, welche sich im früheren Zoll- und Handelsbündnisse nicht vorfinden. Bei Feststellung derselben wurde dem Grundgedanken Rechnung getragen, dass die nahen Beziehungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten sich, soweit thunlich, auch in eisenbahntarifarischen Fragen zu bethätigen haben und dass daher für deren wechselseitigen Verkehr vor Allem jene Verpflichtungen eisenbahntarifarischer Natur zu übernehmen sind, welche seitens der beiden Staatsgebiete für deren Verkehr mit ausländischen Staaten eingegangen wurden.

Es geschah dies durch die im Absatz 5 des vorliegenden neuen Artikels IX festgesetzte Uebernahme der im Schlussprotokolle zum Artikel 15 des Zoll- und Handelsvertrages vom 6. December 1891 mit dem Deutschen Reiche enthaltenen Bestimmungen auch für den Eisenbahnverkehr beider Staatsgebiete.

Hiedurch wird ausgesprochen, dass die Frachttarife und alle Frachtermässigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen für Erzeugnisse des eigenen Staatsgebietes gewährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem anderen Staatsgebiete übergehenden, oder das letztere transitirenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfange zu bewilligen sind, und dass insbesondere die auf die Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund

der Local-, beziehungsweise Verbandstarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Theiles auch in die directen Tarife einzurechnen sind.

Die an gleicher Stelle des oben erwähnten Schlussprotokolles enthaltene gegenseitige Verpflichtung der vertragschliessenden Theile auch durch Herstellung directer Eisenbahnfrachttarife einander thunlichst zu unterstützen, wurde im Absatze 1 des vorliegenden Artikels IX dahin präcisirt und erweitert, dass die beiderseitigen Staatsbahnen verpflichtet sind, für den über ihre Linien nach dem Auslande transitirenden Güterverkehr des anderen Staates in jedem Falle der Aufstellung directer Tarife zuzustimmen.

Derselben Tendenz entspringt speciell hinsichtlich des Auslandsverkehres das in den Absätzen 2 und 3 behandelte Zugeständniss, dass die derzeit auf den bestehenden Staatsbahnlinien für Transitsendungen aus dem anderen Staatsgebiete gegenüber den normalen Tarifen gewährten Frachtbegünstigungen für die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses aufrecht erhalten werden sollen.

Dieses Zugeständniss ist namentlich für den österreichischen Export nach den Balkanländern und für den ungarischen Export nach dem westlichen Auslande von Bedeutung.

Der im Absatze 4 enthaltene Ausschluss geheimer Tarifsätze stellt keine neue Bestimmung dar, da die Publicität der Tarifmassnahmen in beiden Staatsgebieten bereits seit Jahren vorgeschrieben ist. Die im zweiten Absatze des Artikels VIII bezogenen Vorschriften über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre enthalten die gegenwärtig in Kraft stehenden einschlägigen Bestimmungen.

Was endlich die in den Absätzen 6 bis 8 des Artikels IX enthaltenen Bestimmungen anlangt, so stellen sich auch diese als Ausfluss der durch das Zoll- und Handelsbündniss geschaffenen Einheitlichkeit des Zoll- und Handelsgebietes dar, welche insbesondere darauf hinweist, auch den Export des anderen Staatsgebietes nach dem Auslande nach Thunlichkeit zu fördern.

Mit Rücksicht hierauf soll unter entsprechender Berücksichtigung der gegenwärtigen Configuration der Staatsbahnnetze gegenseitig die Verpflichtung übernommen werden, auf den beiderseitigen Staatsbahnen dem Transit der Provenienzen des Auslandes keine grösseren Tarifermässigungen und Nachlässe zu gewähren, als solche den gleichen Erzeugnissen des anderen Staatsgebietes hinsichtlich des Verkehres nach der gleichen Grenzstation zur Verfügung gestellt werden.

Die Actionsfreiheit der beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen, betreffend Ueberleitung ausländischer Transporte im Transit über die eigenen Linien, soll hienach nicht eingeschränkt, und aus einschlägigen Tarifmassnahmen nur die Consequenz abgeleitet werden, dass im Wesen gleiche Zugeständnisse sodann auch dem analogen Exportverkehre des anderen Staatsgebietes gewährt werden sollen.

Die im Absatze 7 getroffene Ausnahmsbestimmung entspricht der oben erwähnten Configuration des österreichischen Staatsbahnnetzes und ist auf die speciellen Verhältnisse der russisch-norddeutschen Verkehre zurückzuführen, welchen ausser dem Wege über die Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, die dem Längenverhältniss nach vielfach wesentlich günstigeren Bahnwege über die russisch-preussischen Grenzübergangspunkte zur Verfügung stehen, so dass den für diese Verkehre getroffenen Tarifmassnahmen der Charakter reiner Wegconcurrenzen zukommt, beziehungsweise sich diese als blosse Uebernahme der auf dem ausseröesterreichischen Wege erreichbaren Frachtbedingungen darstellen, ohne dass hiedurch die Absatzfähigkeit der russischen Producte auf den deutschen Märkten irgendwie günstiger gestaltet wird.

Die Aufhebung der im Absatze 7 statuirten, durch die gegenwärtigen Verhältnisse nach Vorstehendem begründeten Ausnahme ist im Absatze 8 nur für den Fall einer Aenderung obiger Verhältnisse nach vorausgegangenen Verhandlungen beider Regierungen vorbehalten.

Constatirt muss schliesslich werden, dass die in den Artikeln VIII und IX enthaltenen Bestimmungen zur Gänze schon derzeit in Kraft stehen, nachdem dieselben sich gleichlautend in der vom k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium unterm 22. September 1899 erlassenen, im Reichsgesetzblatt ex 1899 unter Nr. 178 verlautbarten Verordnung vorfinden.

. . . . . .

Zu den Artikeln XXIV und XXV.

Die Bestimmungen dieser Artikel sind im Wesen unverändert.

In der 194. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Jänner wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Klofáč und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten, betreffend die Verwendung der Fonds für Eisenbahninvestitionen, Canalbauten und Flussregulirungen;
2. der Herren Abgeordneten Hinterhuber, Wilhelm, Tscharre und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister und den Herrn Handelsminister, betreffend die Beförderung von Frachtgütern mit Frankirungsmarken.

In der 195. Sitzung vom 29. Jänner interpellirten:

1. die Herren Abgeordneten Dr. Chiari, Primavesi und Genossen den Herrn Handelsminister in Betreff der geplanten Verschiebung des Baues des Donau-Odercanales, und
2. die Herren Abgeordneten Dr. Sylvester und Genossen den Herrn Finanzminister in Betreff der Hafenanlagen in der Bucht von Muggia und der hiefür in Anspruch zu nehmenden Credite.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Janów-Jaworów. (Bestellung des Bauleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Localbahn Lemberg (Kleparów)-Janów erfolgte Bestellung des pensionirten Inspectors der k. k. österr. Staatsbahnen Eduard Heinrich zur Führung des Baues der Localbahn Janów-Jawarów genehmigend zur Kenntniss genommen.

[E.-M.-Z. 54.235 ex 1902.]

Localbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze. (Bauvergebung.) Die Bauausführung der Localbahn Grobelno-Rohitsch-Landesgrenze wurde von den Concessionären der genannten Bahnlinie an die Bauunternehmungsfirma Gfrerer, Schoch & Grossmann in Budapest vergeben. Der diesbezüglich abgeschlossene Pauschalbauvertrag wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt. [E.-M.-Z. 866.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Local- und Strasseneisenbahnen ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 7. Jänner 1903, Z. 82.827 ex 1902, der Eisenbahnbau-Unternehmung Dionys Löwinger und Consorten in Nagy-Becskerek für eine von der Station Nagy-Becskerek der Linie Szeged—Karlova—Nagy-Becskerek ausgehende und im Anschlusse an die schmalspurige Localbahn Nagy-Becskerek—Bégapart (Bégaquai) bis zum Zollamte führende schmalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 7. Jänner 1903, Z. 83.243 ex 1902, dem Gutsbesitzer Koloman Fischer und dem Fabriksdirector Stefan Bernett in Györ (Raab) für eine von der Station Györ ausgehende und in die Station Kisbér der Localbahn Papa-Kisbér-Bánhida einmündende normalspurige Localeisenbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 7. Jänner 1903, Z. 85.902 ex 1902, dem Budapester Banquier August Kober und Consorten für eine von der Station Bánócz der Linie Sátoralja-Ujhely—Bánócz—Mezö-Laborcz (—Lupków—Przemyśl) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und diese in der Station Ungvár mit der Localeisenbahn Nyiregyháza-Csap-Ungvár und der Ungthalbahn Ungvár-Nagy-Berezna verbindende normalspurige Localeisenbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 14. Jänner 1903, Z. 275, den Einwohnern von Nagy-Szeben Josef Schullerus, Gustav Heinrich, Johann Wagner, Martin Schuster und Dr. Oskar Metzl für eine von der Station Szent-Agota der Localeisenbahn Segesvar (Schässburg)—Szent-Agota abzweigende und diese in Nagy-Szeben (Hermannstadt) mit der Linie Kis-Kapus—Nagy-Szeben der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und den Localeisenbahnen Nagy-Szeben—Vöröstorony (Rothenthurmpass, Anschluss an das kgl. rumänische Eisenbahnnetz) und Nagy-Szeben—Felek—Fogaras verbindende normalspurige Localeisenbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Herabsetzung der Ladegebühren.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass sowohl auf ihren sämmtlichen Linien, als auch auf jenen sämmtlicher ungarischen Bahnen (mit Ausnahme der ungarischen Linien der Südbahn), ferner auf den ungarischen und österreichischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn bei Anwendung des Militärtarifes die Auf- und Abladegebühren von 4 Heller auf 2 Heller per 100 kg reducirt wurden. Diese Gebühr ist auch dann zu bezahlen, wenn die Sendungen nachträglich in den Besitz des Militärärars übergegangen sind und das Ein- und Ausladen von den eigenen Personen des Aufgebers, bezw. Uebernehmers besorgt wurde.

— (Anhang zum Eil- und Frachtgütertarif.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass auf ihren Linien zum II. Theil des Localtarifes vom 15. Februar 1903 ein neuer Anhang ins Leben tritt, der Frachtbegünstigungen für einzelne Artikel und Relationen enthält.

Ausland.

Preussen. (Frachtbriefe im Uebergangsverkehre mit Kleinbahnen.) In einem an die kgl. Eisenbahn-Directionen gerichteten Erlasse hält es das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten auf Grund der erstatteten Berichte für unbedenklich, den Kleinbahnen auch im gebrochenen Verkehre die Eintragung ihrer Fracht- u. s. w. Gebühren in die Rechnungsspalten, sowie der Nummer und Position der Frachtkarte in die linke obere Ecke des Frachtbriefes zu gestatten. Zum überwiegenden Theil wird bereits jetzt so verfahren. Dagegen muss der für den Einlieferungs- und Wägestempel der Versandtstation im Frachtbriefe vorgesehene Raum für die Eisenbahn-Uebergangsstation vorbehalten bleiben. Es wird jedoch, falls die Kleinbahnen Werth darauf legen, nichts dagegen zu erinnern sein, dass sie ihre Stempel auf der Rückseite des Frachtbriefes aufdrücken lassen.

Frankreich. (Einführung des Automobilbetriebes [System Serpollet-Gardner] auf Seitenlinien der Eisenbahn-Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée.) Im Laufe des Frühjahres soll vorläufig auf Seitenlinien des gesellschaftlichen Betriebsnetzes ein Automobilwagen System Serpollet-Gardner (Dampfbetrieb) in Verkehr gesetzt werden. Der neue Wagen hat eine Länge von 17 m und läuft an beiden Enden, ähnlich einem Schiffe, spitz aus, um der Luft möglichst geringen Widerstand zu bieten. Nebst dem 2·60 m langen Maschinenraume, einem Raume für Reisegepäck und einem Watercloset ist der Wagen in fünf Coupés à sechs Sitzplätze getheilt; sämmtliche Räume münden in einen Seitengang. Das Gesammtgewicht des leeren Wagens beträgt circa 25 t; die von der mit Petroleum geheizten Maschine erzeugte bewegende Kraft genügt, um selbst bei Steigungen bis zu 8 mm per currenten Meter eine Fahrgeschwindigkeit von 120 km per Stunde zu erreichen, obzwar nur 100 km als normale Fahrgeschwindigkeit in Aussicht genommen sind. Zur Bedienung des Motors genügt ein Mann.

Italien. (Betriebseinnahmen der Mittelmeerbahnen und Adriatischen Bahnen.) Das erste Halbjahr des Betriebes 1902/1903 hat für die Mittelmeerbahnen befriedigend abgeschlossen. Die Einnahmen des Haupt- und Nebennetzes sind auf L. 80,500.000, d. h. um L. 2,800.000 dem Vorjahre gegenüber gewachsen. An den erhöhten Einnahmen nimmt der Personenverkehr mit 70 pCt., der Eilgutverkehr mit 6 pCt. und der Frachtgutverkehr mit 24 pCt. theil. Die Länge des Hauptnetzes ist die gleiche geblieben (4760 km), während das Nebennetz um 45 km infolge der Betriebseröffnung der Linie Balsorano—Avezzano zugenommen hat (1055 km). Die Kilometereinnahme hat sich um L. 562 erhöht.

Die Adriatischen Bahnen, deren Betriebsjahr mit 31. December abschloss, können, was die Erhöhung der Einnahmen anlangt, auf ein glänzendes Jahr zurückblicken. Die Roheinnahmen auf dem Gesammtnetze (5855 km) betrugen rund L. 140,000.000, was eine Vermehrung der Einnahmen um rund L. 8,700.000 bedeutet. Aus dem Personenverkehre wurden L. 2,400.000 mehr vereinnahmt (27 pCt. des Mehrertrages) und aus dem Frachtgutverkehre L. 6,000 000 (70 pCt.). Der Kilometerertrag ist um L. 1427 (von L. 22.440 auf L. 23.867) gestiegen.

— (Längen der Eisenbahnen und Betriebsergebnisse des Jahres 1900.) Dem jüngst erschienenen Berichte des kgl. italienischen Communicationsministeriums über die Länge und Betriebsergebnisse der Eisenbahnen im Jahre 1900 zufolge, hatte das gesammte Eisenbahnnetz Italiens (mit Ausnahme von Strassen- und Industrieeisenbahnen) mit Schluss des Jahres eine Länge von 15.471 km. Bei einem Gesammtflächenraume des Reiches von 286.648 km², entfallen per je 100 km² 5·5 km, und bei einer Gesammtzahl von 32,966.307 Einwohnern auf je 10.000 Köpfe 4·818 km Eisenbahnen. Im Bereiche des Gesammtnetzes sind 1812 km doppelgeleisig und 14.072 eingeleisig. Die Gesammtlänge der Eisenbahnen mit Normalspurweite betrug 14.260, jene der schmalspurigen Eisenbahnen 1211 km. Die Mehrzahl der Eisenbahnen Italiens war Eigenthum des Staates, doch wurde der Betrieb der drei Hauptbahnen, das ist des adriatischen, Mittelmeer- und sicilianischen Netzes an Actiengesellschafteu verpachtet. Im Eigenbetriebe der Gesellschaften standen 47 Eisenbahnnetze, deren bedeutendstes jenes der Insel Sardiuieu mit 418 km ist. An der Gesammtlänge participiren:

Linien	Kilometer
Mittelmeer Eisenbahnnetz mit	5.681
Adriatisches Eisenbahnnetz mit	5.634
Sicilianisches Eisenbahnnetz mit	1.079
Sardinisches Eisenbahnnetz mit	419
Die Netze der einzelnen Gesellschaften:	
Normalspurige Eisenbahnen	1.436
Schmalspurige Eisenbahnen	1.211
Drahtseilbetrieb	11
Zusammen	15.471

In das italienische Eisenbahnnetz waren bis Ende 1900 L. 5.381,147.058 investirt, von welcher Summe L. 349,804.762 auf die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und sonstigen Betriebsbedarf entfallen. Das Gesammtinvestitionscapital vertheilt sich:

auf das Mittelmeer Eisenbahnnetz mit	L. 2.545,321.726
„ „ adriatische Eisenbahnnetz „	„ 1.889,678.358
„ „ sicilianische Eisenbahnnetz „	„ 481,077.844
auf sämmtliche anderen Eisenbahnen:	
Normalspurige Linien mit	„ 315,170.943
Schmalspurige Linien „	„ 148,101.213
Drahtseilbahnen „	„ 1,796.969
Zusammen	„ 5.381,147.053

Der Fahrpark sämmtlicher Linien bestand Ende 1900 aus 2988 Locomotiven, 8554 Persouenwagen und 52.919 Gepäcks-, Güter-, Postambulanz und diverse Wagen. Auf je ein Kilometer entfallen 0·193 Locomotive, 0·548 Personenwagen und 3·423 Güter- etc. Wagen. Der Personenverkehr des Jahres 1900 betrug insgesammt 59,695.420 Reisende, und zwar:

I. Classe	1,994.702
II. „	12,905.654
III. „	44,732.918
IV. „	62.146

Jahresrundreise- und Abonnementskarten wurden im Laufe des Jahres 1900 333 074 verausgabt. Die Anzahl der Personenkilometer betrug insgesammt 2.629,040.622 km, und entfallen auf je einen Reisenden 44 km. Die Einnahmen des Gesammtnetzes ergaben L. 312,311.833, das ist per Bahnkilometer L. 19.709. An diesen participiren:

der Personenverkehr mit	L. 123,490.968
„ Eilgutverkehr „	„ 23,353.239
„ beschleunigte Lastgüterverkehr „	„ 13,210.503
„ normale Lastgüterverkehr „	„ 150,075.403
diverse Einnahmen „	„ 2,181.720

Die Gesammtausgaben stellten sich auf L. 239,516.399, das ist L. 15.144 per Kilometer. Diese vertheilten sich auf die einzelnen Zweige des Dienstes:

Allgemeine Verwaltungskosten	L. 23,072.841
Bahnerhaltung	„ 48,286.072
Verkehrsdienst	„ 99,053.347
Zugsförderung	„ 68,750.338
Diverse Betriebsauslagen	„ 353.801

Nach Abzug der 75 pCt. in Anspruch nehmenden Betriebsspesen vom Bruttoerträgnisse resultirte ein Nettoerträgniss von L. 72,295.434.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im Februar 1903.)

Im Monate Februar 1903 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Februar
Liverpool[1]	„Lesbian"	1—10
Hamburg [1]	„Roma"	1—10
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Nagy Lajos"	10
Lissabon, Ronen	„Baross"	5—15
Liverpool	„Cypria" (Cunard Line)	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Donro"	5—15
London[1]	„Oria"	5—15
Antwerpen, Rotterdam, Kopenhagen[1]	„Báro Fejérváry"	10—20
Liverpool	„Szeged"	10—20
London	„Szent István"	10—20
Hamburg [1]	„Acbaia"	15—25
Antwerpen, Rotterdam	„Stefánia"	15—25
Liverpool [1]	„Falernian"	15—25
London [1]	„Ronda"	15—25
Greenock, Glasgow*	„Jokai"	18—28
Hull, Newcastle o/T	„Kolpino"	18—28
Liverpool	„Pavia" (Cunard Line)	18—28
Ronen*	„Báthori"	25/11-7/111
Bordeaux*	„Petöfi"	25/1-7/111

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Februar
Liverpool [1]	Fiume	„Athenian"	1—10
London [1]	„	„Syria"	1—10
Hamburg [1]	„	„Pergamon"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„	„Jago o. Urbino"	5—15
Liverpool	„	„Aleppo" (Cunard Line)	5—15
Rotterdam	„	„Deák"	5—15
Ronen	„	„Matlekovits"	5—15
Glasgow	„	„Balaton"	15—25
London	„	„Tibor"	15—25
Liverpool [1]	„	„Alsatian"	15—25
London [1]	„	„Austria o. Genoa"	15—25
Bordeaux	„	„Kálmán király"	18—28
Ronen	„	„Széchényi"	18—28
Liverpool	„	„Veria" (Cunard Line)	18—28
Hamburg [1]	„	„Bagdad"	18—28
Hull, Newcastle o/T	„	„Voltarno"	18—28

Umschiffungsdienst mit directen Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direction das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie Fiume—Spanien.

Ab Fiume: „Rákóczy" am 2., „Szent László" am 9., „Kassa" am 16., „Zichy" am 23. Februar.

Ab Valencia: „Zichy" am 4., „Mátyás király" am 11., „Rákóczy" am 18., „Szent László" am 25. Februar.

B) Linie Fiume—Marseille.

Ab Fiume: „Szápáry" am 4., „Andrassy" am 11., „Zrinyi" am 18., „Tisza" am 25. Februar.

Ab Marseille: „Zrinyi" am 4., „Tisza" am 11., „Szápáry" am 18., „Andrássy" am 25. Februar.

Der Dampferbesitz der Hauptschiffahrtsländer 1902/03. Derselbe stellt sich nach „Lloyds Register", wie die „H. N." mittheilen, pro 1902/03 wie folgt: Voran steht England mit 7358 Schiffen und 12,897.592 Brutto-Registertonnen, wozu noch die englischen Colonien mit 994 Schiffen und 754.863 t treten. An zweiter Stelle folgt Deutschland mit 1365 Seedampfern und 2,636.338 t. Frankreich hat 690 Dampfer mit 1,104.893 t. Die Ocean-Dampferflotte der Vereinigten Staaten zählt 776 Fahrzeuge mit 1,095.788 t. Norwegen hat 905 Dampfer mit 866.754 t, Spanien 464 mit 736.209 t, Italien 361 mit 691.841 t, Holland 320 mit 555.047 t, Russland 544 mit 556.102 t, Oesterreich-Ungarn 259 mit 529.319 t, Schweden 719 mit 464.705 t, Dänemark 366 mit 440.010 t. Der Durchschnittsgrösse der Dampfer nach steht an erster Stelle Oesterreich-Ungarn mit durchschnittlich 2044 Tonnage, sodann folgen Deutschland mit 1931, Italien mit 1916, England mit 1753, Holland mit 1735, Frankreich mit 1601, Spanien mit 1587, die Vereinigten Staaten mit 1412, Dänemark mit 1202, Russland mit 1022, Norwegen mit 958, die englischen Colonien mit 759 und Schweden mit 646 t. An den ersten Stellen rangiren hier somit jene Länder, bei welchen die festen transoceanischen Linien einen beträchtlichen Theil der Tonnage stellen. Am Schlusse stehen die vorwiegend Küstenschiffahrt treibenden Länder.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Jänner von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Betrieb genommene 6·342 km lange Localbahnstrecke Stramberg-Wernsdorf ist den Vereinsbahnstreken zugerechnet worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des II. Stückes.) Das am 5. Jänner 1903 herausgegebene II. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1034: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. December 1902, Z. 51.484, betreffend die Einfuhr von Renn- und Trabrennpferden aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach Ungarn.

Nr. 1035: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 3. Jänner 1903, Z. 955, betreffend die Beschränkungen im Viehverkehre vom Central-Viehmarkte in St. Marx in Wien.

Nr. 1036: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 31. December 1902, Z. 52.904, betreffend Erleichterungen in der Einfuhr von geschlachtetem Vieh nach Dresden.

— (Inhalt des III. Stückes.) Das am 8. Jänner herausgegebene III. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1037: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Jänner 1903, Z. 61, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Klauenthieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des IV. Stückes.) Das am 9. Jänner herausgegebene IV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1038: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 31. December 1902, Z. 34.207, betreffend die Aufhebung der Viehverkehrsbeschränkungen gegen Krain und Steiermark.

Nr. 1039: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 30. December 1902, Z. 157.962, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in mehreren politischen Bezirken.

— (Inhalt des V. Stückes.) Das am 10. Jänner herausgegebene V. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1040: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 3. Jänner 1903, Z. 35.554 ex 1902, betreffend die Verkehrsbeschränkungen für Schweine im Bezirke Parenzo.

Nr. 1041: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 7. Jänner 1903, Z. 18.854 ex 1902, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Einhufer aus dem königl. bayerischen Amtsbezirke Berchtesgaden.

Nr. 1042: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 6. Jänner 1903, Z. 310, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus mehreren rumänischen Distrikten.

— (Inhalt des VI. Stückes.) Das am 13. Jänner herausgegebene VI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1043: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 12. Jänner 1903, Z. 3457, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 1044: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 9. Jänner 1903, Z. 5927, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des VII. Stückes.) Das am 14. Jänner herausgegebene VII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1045: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Jänner 1903, Z. 1521, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Klauenthieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn und Croatien-Slavonien.

— (Inhalt des VIII. Stückes.) Das am 15. Jänner herausgegebene VIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1046: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. Jänner 1903, Z. 7730, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 1047: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 13. Jänner 1903, Z. 1062, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 1048: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 13. Jänner 1903, Z. 1709, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 1049: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 12. Jänner 1903, Z. 1100, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des IX. Stückes.) Das am 16. Jänner herausgegebene IX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1050: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Jänner 1903, Z. 1581, betreffend die Einfuhrsverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 1051: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 13. Jänner 1903, Z. 764, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Literatur.

Nachtrag I zum deutsch-böhmischen und böhmisch-deutschen Stationsverzeichnisse. Zu dem „Deutsch-böhmischen und böhmisch-deutschen Verzeichnisse der in Böhmen, Mähren und Schlesien gelegenen Eisenbahnstationen und Haltestellen“ ist im Verlage des Verfassers, H. B. Vodenka, Bahncommissär der k. k. Staatsbahn-Direction in Prag, soeben der Nachtrag I erschienen. Derselbe enthält sämmtliche in der Zeit vom 1. November 1900 bis 1. Jänner 1903 in den genannten Ländern zur Eröffnung gelangte neue Eisenbahnlinien, Stationen und Haltestellen, sowie alle während dieser Zeit eingetretenen Namensänderungen, Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse etc. Der Preis des „Verzeichnisses“ beträgt K 1·40 und jener des „Nachtrages“ K 0·80.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 25. Jänner d. J. den als administrativen Referenten bei der Commission für Verkehrsanlagen in Wien in Verwendung stehenden Bezirkshauptmann Oskar Lobmeyr zum Statthaltereirathe extra statum bei der niederösterreichischen Statthalterei allergnädigst zu ernennen geruht.

Koerber m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 31. Jänner 1903 dem mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes bekleideten General-Directionsrathe der österreichischen Staatsbahnen Dr. Johann Prini das Comthurkreuz des Franz Joseph-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Der k. k. Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern den k. k. Bezirkshauptmann in Turnau Franz Svatoš mit den Functionen eines Regierungscommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 7. December 1901, R.-G.-Bl. Nr. 205, bildende Localbahn von Jičin nach Turnau betraut. [E.-M.-Z. 55.982 ex 1902.]

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hoflieferanten.
Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.
Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.
Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668
Illustrirte Preislisten frei.

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Deutschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
TRIEST, via delle poste 7.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition und Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. u. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage und Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspediteure,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petrolenmlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inhaber F., B. u. M. Wachtel)
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmung der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung neuer directer Militär-Fahrpreise.

In den nachstehend verzeichneten Verkehrsbeziehungen gelangen neue directe Militärfahrkarten III. Classe zu folgenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Ueber	Militär-fahrpreis III. Classe in Kronen
oder umgekehrt			
Wien St.E.G. / K.F.N.B.	Fehértemplom Temesvár-Józsefvaros Versecz Zsombolya	Marchegg—Budapest	8·60
Wien St.E.G.	Brassó Gyulafehérvár Kassa Kolozsvár Nagy-Szeben Pétervárad-vár	Bruck a. L.—Budapest	8·60
„ „	Arad	„	8·20
Wien St.E.G. / K.F.N.B.	Buziás fürdö	Marchegg—Budapest—Temesvár-Józsefvaros	9·16
„ „	Czegléd	Marchegg—Budapest	5·48
Wien St.E.G.	Debreczen	Bruck a. L.—Budapest	7·72
„ „	Eger	„	6·44
„ „	Gödöllö	„	4·68

Von	Nach	Ueber	Militär-fahrpreis III. Classe in Kronen
oder umgekehrt			
Wien St.E.G. / K.F.N.B.	Kecskemét	Marchegg—Budapest	5·96
Wien St.E.G.	Miskolcz	Bruck a. L.—Budapest	7·08
Wien St.E.G. / K.F.N.B.	Nagy-Kikinda	Marchegg—Budapest	8·20
Wien St.E.G.	Nagyvárad	Bruck a. L.—Budapest	8·04
„ „	Szabadka	„	6·76
Wien St.E.G. / K.F.N.B.	Szeged	Marchegg-Budapest	7·24
Wien St.E.G.	Szolnok	Bruck a. L.—Budapest	5·80
„ „	Ujvidék	„	8·36

Hiedurch werden die für die gleichen Verkehrsbeziehungen in dem vom 1. Jänner 1903 giltigen Tarife für den Oesterreichisch-Ungarischen Personenverkehr, Heft 1, enthaltenen Militärfahrpreise aufgehoben.

Wien, am 3. Februar 1903. [116]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Verlängerung der Reexpeditionsfrist für russischen Zucker.

Die im Elbe-Umschlagstarif für Südwestrussland vom 1. October 1894 unter II, 4 c) (siehe Nachtrag I, Seite 4) für Sendungen aus Russland gewährte Reexpeditionsfrist von 42 Tagen wird unter Einhaltung der bisher giltigen sonstigen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903, für Zuckersendungen aus Russland auf 90 Tage verlängert.

Wien, am 29. Jänner 1903. [117]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Theilweise Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien.

Die laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 116 vom 11. October 1902, Seite 2721, sub [869], bestehende, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. October 1902, Z. 45.662/16, genehmigte Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist bei der Abgabe in der Station Wien tritt rücksichtlich der in genannter Station anlangenden, in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Frachtgüter mit 3. Februar 1903 ausser Kraft.

Die hinsichtlich der Abgabe von mineralischer Kohle und Kokes in der Station Wien mittelst der Kundmachungen in den Verordnungs-Blättern für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 134 vom 22. November 1902, Seite 3152, sub [1073], und Nr. 138 vom 2. December 1902, Seite 3262, sub [1109], veröffentlichten Massnahmen bleiben bis auf Weiteres noch bestehen.

Wien, im Jänner 1903. [118]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Personentarifes für den Grenzverkehr.

Der im Verordnungs-Blatte vom 27. Jänner 1903, Nr. 12, bis auf Weiteres verschobene Einführungstermin des Personentarifes für den Oesterreichisch-Russischen Grenzverkehr wird endgiltig mit 14. Februar 1903 festgesetzt.

Wien, am 31. Jänner 1903. [119]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Wiedereinführung der Ausnahmetarife Nr. 4 B und 4 C für Düngemittel etc.

Die im Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899, bezw. in den Nachträgen I—VI desselben enthaltenen Frachtsätze der Kartirungs-Ausnahmetarife Nr. 4 B und 4 C für Düngemittel etc. bleiben unter den im Nachtrag VI auf Seite 16 ausgeführten Bedingungen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903 in Kraft.

Wien, am 30. Jänner 1903. [120]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Bahnen.

Güterverkehr zwischen österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen.

Einführung des Nachtrages II zu dem ab 1. Jänner 1902 giltigen Tarife, „Theil I", Abtheilung B.

Mit 1. März 1903 gelangt der Nachtrag II zum angeführten Tarife, enthaltend die Aenderung der besonderen Vorschriften für bestimmte Gegenstände, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind ab 15. Februar 1903 um den Preis von 10 Hellern im gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 3. Februar 1903. [121]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

31. Jänner. In der Strecke Nepolokoutz—Wiżnitz wurde mit dem Zuge Nr. 4151 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

3. Februar. Infolge von Felsstürzen wurde in der Strecke Kennelbach—Doren der Bregenzerwaldbahn der Güterverkehr durch 12 Stunden eingestellt. Der Personen- und Eilgutverkehr wurde mittelst Umsteigens, bezw. Uebertragens aufrecht erhalten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

31. Jänner. In der Strecke Klenak—Klenak-Szávapart der Linie Ruma—Klenak-Szávapart wurde der Gesammtverkehr wieder eröffnet.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1902. (Nachtrag VI hiezu.) Mit 1. Jänner 1903 gelangte zum Generalgütertarif, Ausgabe 1902, der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. Jänner 1903 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere theils mittelst Ersatzseiten, theils mittelst zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangt sind.

Ausland.

Bezirkseisenbahnrath Hannover. Der Bezirkseisenbahnrath Hannover hat unter Anderem in seiner Sitzung am 8. Jänner einer Meldung der „B. B.-Ztg." zufolge den Ausnahmetarif für Manilahanf genehmigt, die Frage des Schiffsbaueisentarifes für die Seehafenplätze vertagt und die Haftung der Eisenbahn für unverpackte oder mangelhaft verpackte Eisengusswaaren gegen eine Versicherungsgebühr empfohlen. („Z. d. V. D. E.-V.")

Ostdeutscher Privatbahnverkehr. (Einführung eines Ausnahmetarifes für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer etc.)

1. Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1903 traten in Kraft:

a) Ein Ausnahmetarif für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge in Höhe der Frachtsätze des Rohstofftarifes (Ausnahmetarif 2) im Versandte von den Stationen der Alt-Damm-Kolberger- und Reinickendorf Liebenwalde-Gross-Schönebecker Eisenbahn nach den Kohlengruben-Anschlussstationen des Ruhrrevieres und den Sammellagerstationen Bocholt, Borken in Westphalen, Dülmen Staatsbahnhof, Greven, Jütersloh, Haltern (Westph.), Hamm, Herdecke-Vorhalle, Hervest-Dorsten, Münster i. Westph., Neubeckum, Ratingen (Westph.), Ruhrort (Hafen), Saarn, Schermbeck und Wesel, und zwar insoweit, als nach den vorgenannten Empfangsstationen eine directe Abfertigung nach dem Tarif besteht;

b) directe Sätze zwischen Station Bodelschwingh (Directionsbezirk Essen) und den Stationen der Alt-Damm-Kolberger- und Reinickendorf-Liebenwalde-Gross-Schönbecker Eisenbahn;
c) directe Sätze zwischen Station Kamenz in Sachsen (Directionsbezirk Halle a. S.) nnd den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

2. Mit dem Tage der Betriebseröffnung für den Güterverkehr wird die Haltestelle Ober-Hartmannsdorf der Nebenbahn Hansdorf—Priebus in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Nachtrag V zum Heft 8 des Theiles II A.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 an tritt zum Heft 8 des Theiles II A der Nachtrag V in Kraft. Exemplare desselben können von der Drucksachencontrole der kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Gütertarif, Theil III. (Einbeziehung der Station Breslau Stadthafen.) Die Umschlagstelle Breslau Oderhafen der Preussischen Staatsbahn ist mit dem 18. December 1902 alten Styls, 31. December 1902 neuen Styls aufgehoben worden. An deren Stelle wird mit dem 1. Februar 1903 alten Styls, 14. Februar 1903 neuen Styls die Hafenanlage der Stadt Breslau mit der Bezeichnung Breslau Stadthafen in demselben Umfange wie Breslau Oderhafen in den oben bezeichneten Tarif einbezogen. Für die Station Breslau Stadthafen gelten die Entfernungen und Frachtsätze der aufgehobenen Station Breslau Oderhafen, ohne dass die Bedingung des Umschlages für die nach dem Hafen gehenden und von ihm austretenden Wagenladungen an die Frachtsätze geknüpft wird. Für die Behandlung der Sendungen in der städtischen Hafenanlage ist der von dem Magistrat der Stadt Breslau herausgegebene Gebührentarif massgebend.

Gruppentarif II. (Einbeziehung der Station Schermeisel in den Ausnahmetarif 6 a.) Die Station Schermeisel der kgl. Eisenbahn-Direction Posen wurde mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1903 ab als Versandtstation in den Ausnahmetarif 6 a für Braunkohlen (auch pulverisirt), Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbriquettes (auch Nasspressteine) des Gruppentarifes II aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband. (Neue Entfernungen und Frachtsätze für Thiersendungen.) Am 15. Jänner 1903 traten im obgenannten Verbande für Thiersendnngen nach und von den Stationen Hohenmölsen, Lützen und Schönefeld bei Leipzig des Directionsbezirkes Halle neue Entfernungen nnd Frachtsätze in Kraft. Nähere Anskuft ertheilen die betheiligten Stationen.

Deutsch - Südfranzösischer Güterverkehr. (Rückvergütungen.) Die im Verkehre mit südfranzösischen Stationen über Genf — Lindau oder Verrières — Lindau für bayerische Stationen der Linie Crailsheim—Nürnberg—Eger und nördlich derselben, sowie für preussische und sächsische Stationen erreichbaren niedrigsten Frachtsätze wurden mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 bis auf Weiteres im Rückvergütungswege auch bei Abfertigung über Alt-Münsterol eingehalten.

Die Erstattung der Unterschiedsbeträge erfolgt gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch die kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Weitere Auskunft ertheilt deren Abrechnungsbureau.

Gütertarife der Preussisch - Hessischen und der Oldenburgischen Staatsbahnen etc. (Frachterstattungen.) Dem Tarif der Preussisch-Hessischen und der Oldenburgischen Staatsbahnen u. s. w. (cfr. Bekanntmachung obigen Betreffs im Verordnnngs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 27. December 1902) für Umschlagsgüter, die infolge plötzlichen Eintrittes strengen Frostes mit der Eisenbahn statt auf dem Wasserwege nach der Bestimmungsstation weiterbefördert werden, sind unter Anderem folgende Bahnen beigetreten:

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen, kgl. Bayerische Staatseisenbahnen und kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Juni 1901. (Ergänzung.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Circular an ihre Organe:

Mit Genehmigung des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeussern werden die im Abschnitte a des Heftes D des Bayerischen Localtarifes unter lit. f) enthaltenen Sonderbestimmungen für die Beförderung von Gütern auf den Localbahnen in Ansehung des Verfahrens bei Ablieferung von Transporten auf den mit Bediensteten nicht besetzten Ladestellen für den öffentlichen Wagenladungsverkehr durch Aufnahme der nachfolgenden, vom 1. März 1903 an giltigen neuen Zusatzbestimmung (4) zu §§ 66, 68 und 69 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ergänzt:

„4. An die mit Personal nicht besetzten öffentlichen Ladestellen werden ankommende Wagenladungen erst dann verbracht, wenn der zugehörige Frachtbrief bei der die Ladestelle mitbedienenden Güterabfertigungsstelle vom Empfänger ausgelöst nnd das Gut angenommen ist.

Die Beförderung der Sendung nach der Ladestelle erfolgt mit dem auf die Auslösung des Frachtbriefes nächstfolgenden, hiezu geeigneten Zug.

Die Zeit, während der die Wagenladung auf der vorgelegenen Station bis zur Auslösung des zugehörigen Frachtbriefes und Annahme des Gutes zurückgehalten werden muss, wird der Lieferfrist zugeschlagen und bei der Berechnung der tarifmässigen Entladefrist miteinbezogen."

Die neue Zusatzbestimmung ist auf Seite 10 des Tarifheftes D vorzumerken.

Deutsche Eisenbahn-Tarifcommission. (25jähriges Jubiläum.) Im Februar 1903 werden seit der Einsetzung der deutschen Eisenbahn-Tarifcommission und des beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten 25 Jahre verflossen sein, und es soll in der nächsten, für den 6. und 7. Februar anberaumten Festsitzung in Berlin dieses Jubiläums besonders gedacht werden. Beide Körperschaften wurden 1878 vom Bundesrathe niedergesetzt mit der Aufgabe, alle Abänderungen des allgemeinen deutschen Eisenbahngütertarifes, ehe diese zur endgiltigen Beschlussfassung an die Generalconferenz der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen gelangen, vorzuberathen. In der Regel werden von der Generalconferenz die Beschlüsse der Tarifcommission angenommen, zumal da durch deren 14 Mitglieder alle deutschen Staatsbahnen und (zur Zeit) zwei Privatbahnen vertreten sind. Den Vorsitz führt ständig die kgl. Eisenbahn-Direction Berlin, seit einer langen Reihe von Jahren deren Präsident, der Wirkliche Geheime Oberregierungsrath Kranold. Alljährlich werden drei ordentliche Sitzungen — ausserordentliche nur nach Bedarf — im Februar, Juni und September abgehalten; die Zahl der Berathungsgegenstände ist stets reichhaltig. Der beigeordnete Ausschuss der Verkehrsinteressenten besteht aus 13 Mitgliedern aus allen Theilen des Reiches, und zwar aus je vier Vertretern der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie (vorgeschlagen von dem deutschen Landwirthschaftsrathe, dem Handelstage und dem Centralverbande deutscher Industrieller) und einem Mitgliede aus Bayern. Für etwaige Verhinderungsfälle ist in gleicher Weise für jedes Mitglied ein Stellvertreter ernannt. Beide Körperschaften berathen gemeinsam, die Abstimmungen erfolgen jedoch getrennt, wenn auch in derselben Sitzung. Den Vorsitz im Ausschusse führt seit 1880 der Geheime Commerzienrath Frentzel in Berlin. Als Geschäftsführer fungirt von Anfang an Dr. Rentzsch, doch gedenkt letzterer nach 25jähriger Thätigkeit am 1. April 1903 aus seinem Amte auszuscheiden.

[„Deutscher Reichsanzeiger" und „Königlich preussischer Staatsanzeiger".]

Rheinisch - Westphälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag X.) Am 1. Februar 1903 tritt der Nachtrag X zum Tarife vom 1. October 1896 in Kraft, enthaltend Einbeziehung verschiedener Stationen in den directen Verkehr, sowie mehrere Entfernungs- und einige sonstige Aenderungen. Der Nachtrag ist zu 10 Pfg. das Stück bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
622	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Schwelssscblacke	Donawitz	Alt-Kladno	Einhaltung der in den übrigen Enbriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Anf- nnd Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfäuger	vom 10. Februar 1903 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	132 Heller		Im Kartirungswege		
623	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Steine des Specialtarifes 3	Skutsch	Dobřenitz-Syrowatka	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- nnd Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	37 Heller	30 Heller	7 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der anf den Bezirksausschnss in Nechanič lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende Februar 1904	Die Steine müssen zur Strassenbeschotterung im Bezirke Nechanič bestimmt sein
624	**k. k. österr. Staatsbahnen**	betheiligten Verwaltungen	Marmormehl nnd Marmorsteinkörner	Radotin	Liboan	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Im unverpackten Znstande obliegt das Abladen der Partei	bis auf Widerrnf, längstens bis Ende December 1903	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	87 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
625	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Schleifholz laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Abschnitt III, Abtheilung a und b)	Jenbach	Thalham	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil IV, Heft 1 (Abschnitt III) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1900	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Abtheilung a: 0·38 / b: 0·38 (Frachtsätze in Mark für 100 kg)		Im Kartirungswege		
626	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Schiefertafeln und Schiefergriffeln	Lehesten	Wien I (K.E.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 10. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 3·03		Im Kartirungswege		
					Wien II (K.F.J.B.)					2·91				
					Wien Donauquaibahnhof					2·98				
					Wien Lagerhaus und Praterquai					2·91				
				Lndwigsstadt	Wien I (K.E.B.)					2·93				
					Wien II (K.F.J.B.)					2·81				
					Wien Donauquaibahnhof					2·88				
					Wien Lagerhaus und Praterquai					2·81				
627	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Eilgut, ferner Stückgut der Classen I und II, sowie Garne laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Ausnahmetarif Nr. 48)	Siehe nachstehende Tabelle*)		Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil II, Heft 3 B des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 15. October 1897	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle*)		Im Kartirungswege		

*) Tabelle.

Nach oder von	Grosspriesen Oe.N.W.B.						
	Eilgut	Stückgutclassen		Ausnahmetarif Nr. 48			
				Abtheilung			
				I		II	
		I	II	a	b	a	b
	Heller für 100 Kilogramm						
Asch B.St.B. . . .	658	269	231	174	164	196	186
Asch (Stadt) . . .	670	271	233	176	168	198	190

Fortlaufende Nummer	628	629	630
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
	Marthalbahn Unzmarkt-Manterndorf	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Schwellen, hölzerne	Borke (Rinde) laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes (Abschnitt II, Abtheilung a und b)	Chlorkalk der Pos. C—14 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Manterndorf Mariapfarr Tamsweg Thomathai	Karánsebes	Jajce
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Unzmarkt-Frauenburg (loco und transit)	sämmtlichen bayerischen Tarifstationen oder umgekehrt	Cormons trs.
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe von mindestens 500 Schmalspurwagen à 5000 kg. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Anfgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein. Das Anfladen obliegt dem Absender
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 10. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Tarif, Theil IV, Heft 2, Abschnitt II, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1901	Localtarife
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	Die im Verkehre mit Temesvár-Józsefváros für die Abtheilungen a und b bestehenden Frachtsätze, erhöht um Mk. 0·22 für 100 kg	275 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	25 Percent		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Kartirung
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen an die k. k. Staatsbahn-Direction Villach erfolgende Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, bezw. Frachtaufnahmsscheine, welche vom Absender bis längstens Ende März 1904 zu bewirken ist		
Besondere Bemerkungen			An Umladegebühr in Bosna-Brod werden 2 Heller per 100 kg berechnet

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
631	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Marmorwaaren, geschliffen oder polirt, unverpackt oder nur in Schutzrahmen	Hallein	Budapest D. V.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 2	Heller incl. ungar. Steuer 492	397	95	Im Kartirungswege		
					Budapest-Kelenföld				492	397	95			
					Budapest-dunap. t. p. u.				524	397	127			
					Budapest-Józsefváros				524	397	127			
					Budapest-Angyalföld				530	397	133			
					Budapest-Lipótváros				530	397	133			
					Budapest-nyugoti p. u.				530	397	133			
					Buda-Czászárfürdökiterö				530	397	133			
					Ó-Budafilatorigat				530	397	133			
632	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Geschäftsbücher, ordinäre, gebunden (auch rastrirt)	Grödek	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg des genannten Artikels*) für den Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Transporte müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österr.-ungar. Zollgebiete) zum Exporte gelangen	vom 9. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif, Theil II, für den Gallizisch-Adriatischen Eisenbahnverband	725 Heller (auch incl. ungar. Transportsteuer)	577 Heller (auch incl. ungar. Transportsteuer)	148 Heller	Nach Massgabe der auch rücksichtlich des Verkehres mit Fiume sinngemäss zur Anwendung gelangenden „Erläuternugen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der auch rücksichtlich des Verkehres mit Fiume sinngemäss zur Anwendung gelangenden „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist		

*) Nebenstehendes Zugeständniss hat auch rücksichtlich solcher Sendungen Geltung, welche Beiladungen von Papier der Pos. P—1/d der Güterclassification des Tarifes, Theil I, enthalten

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gehübr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Fracbtsatze (Gehübr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg				
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
633	**Buschtěhrader Eisenbahn**													
			Superphosphat (saurer phospborsaurer Kalk, Düngemittel)	Kralup B.E.B.	Franzensbad (B.E.B.) transit	a) Nur giltig für Sendungen nach Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen (ausgenommen jene der Strecken Altenschwand—Furth i. W., Deggendorf—Eisenstein und Uebersee—Salzburg nebst Seitenlinien), dann nach Stationen der Württembergischen und Badischen Staatseisenbahnen (ausgenommen Basel, Konstanz, Singen, Schaffhausen), ferner des Eisenbahn-Directionsbezirkes Mainz, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Eisenbahnen und den südlich von Niederlahnstein, Diez, Eschhofen, Giessen und Gelnhausen (diese Stationen ausgenommen) gelegenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. bei Aufgabe mit directen Frachtbriefen als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. b) Die Umkartirung in Eger, bezw. Franzensbad ist auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorzuschreiben. c) Einhaltung der übrigen für diesen Artikel in Betracht kommenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localgütertarif sammt Nachträgen	66 Heller	48 Pfennig	Unterschied	Kartirung
					Eger (B.E.B.) transit					66 Heller	48 Pfennig			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
634	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Mauer- und Dachziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Dallwitz (B.E.B.)	Graslitz oberer Bahnhof	1. Aufgabe als Frachtgut in unverpacktem Zustande und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localgütertarife	Heller 33	25	8	Im Kartirungswege		Wenn sich auf Grund der Stationstarife, bezw. der Gebührenberechnungstabelle des Localgütertarifes höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so werden die nebenstehenden zugestandenen billigeren Frachtsätze auch für die vorgelegenen Stationen berechnet, vorausgesetzt, dass den Bedingungen vollkommen entsprochen wird, an welche die Anwendung dieser billigeren Frachtsätze geknüpft ist
				Karlsbad (B.E.B.)					32	24	8			
				Chodau (B.E.B.)					26	22	4			
				Neusattl (B.E.B.)					24	20	4			
				Falkenau a. d. Eger					20	18	2			
635	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	hethelligten Verwaltungen	Braunkohle	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Wichstadtl-Lichtenau Oe.N.W.B. transit		vom 10. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Kronen für 10.000 kg			Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
				Bilin k.k.St.B.					115·6	84·4	31·2			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					116·8	85·6	31·2			
				Dux und Ladowitz					114·8	83·6	31·2			
				Franz Josef-Stollen					114·0	82·8	31·2			
				Holtschitz-Seestadtl					117·8	86·6	31·2			
				Karbitz					108·8	79·8	29·0			
				Maria-Ratschitz					115·6	84·4	31·2			
				Mariaschein					110·2	80·6	29·6			
				Paredl					116·6	85·4	31·2			
				Schallan					111·9	80·2	31·7			
				Schönfeld					108·0	79·4	28·6			
				Schwaz-Kuttowitz					114·8	83·6	31·2			
				Settenz					113·2	82·0	31·2			
				Teplitz					112·4	81·2	31·2			
				Triebschitz					117·4	86·2	31·2			
				Türmitz					107·6	79·0	28·6			
				Ullersdorf					114·0	82·8	31·2			
636	**Südbahn-Gesellschaft**		Papier der Pos. P—1, lit. a, der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wampersdorf	Wien-Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels in beliebigen Mengen	vom 9. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Verschieden	30 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	637	638	639
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Baumaterialien, Fabrikseinrichtungsgegenstände und eiserne Maschinentheile	Glas der Position G—11 der Güterclassification	Cement und gebrannter Kalk
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	sämmtlichen Stationen der St.E.G.	Zieditz B.E.B.	Beraun k.k.St.B.
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Hronov	Wien-Praterquai	Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Bubentsch, Jenschowitz, Lužetz, Unter-Berkowitz, Wegstädtl-Hnewitz, Weltrus
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 5000, hezw. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen znm Baue, bezw. zur Erweiterung der Hronov-Poticer Mechanischen Weberei bestimmt sein. Auf- und Abladen obliegt den Parteien.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn bestimmt sein und in Wien-Praterquai zum Umschlage gelangen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, hezw. dem Empfänger. Die betreffenden Sendungen müssen zur Elbe- und Moldauregulirung bestimmt sein
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarif, Theil II, Heft 1, sowie Anhang zu demselben	Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Theil II, Heft 1 und 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	217 Heller	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		162 Heller	Heller: 34, 50, 60, 53, 58, 47
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	20% von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes, Theil II, Heft 1, sowie des Anhanges zu demselben mit der Massgabe, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 Heller per 100 kg betragen muss	55 Heller	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, bis längstens Ende Februar 1904	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate über den Versandt nach dem genannten Donau-Umschlagsplatze und der den Weiterversandt auf dem Wasserwege nach Ungarn nachweisenden Documente, welche seitens des Absenders bis längstens März 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien vorzulegen sind	
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
640	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Brandeis a. d. Adler (St.E.G.)	Stationen der Böhm. Nordbahn: Georgswalde-Ebersbach; Rumburg; Warnsdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller: 420; 409; 409		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
641	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Cement	Lobositz A.T.E.	Reichenberg A.T.E.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Localtarif		Heller: 61	Heller: 56	Heller: 5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden, bahnamtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche halb oder ganzjährig jedoch längstens bis Ende März 1904 einzureichen sind	Nur für Cement von einem mit der Station Lobositz St.E.G. in Schienenverbindung stehenden Unternehmen mit der Bestimmung für den Bau der Thalsperre bei Reichenberg
				Lobositz St.E.G.	Gablonz-Brandl			Nordwestböhmischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3		82	77	5		
										82	81	1		
642	**Oesterr. Nordwestbahn**		Ziegel, und zwar Mauerziegel (Verblendziegel, Lochziegel), Dachziegel (Pfannen), Kalksandsteine, auch Hartsteinziegel und Leomziegel sämmtlich ungebrannt oder gebrannt, auch geheert, ferner feuerfeste Ziegel, Chamotte-, Dinas-, Dolomit- und Magnesitziegel, Schlackenziegel, sowie Pflasterziegel und Pflasterplatten aus Thonmasse, alle diese Artikel nicht glasirt und nicht engobirt, unverpackt	Königgrätz	Geiersberg	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarif		Heller: 33	Heller: 30	Heller: 3	Im Kartirungswege		
				Předměřitz						35	32	3		
643	**Böhmischen Nordbahn**		Steine der Tarifposition 8—55a der Güterclassification	Josefsthal-Kosmanos	*)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898		Heller: 18	Heller: 14	Heller: 4	Im Kartirungswege		
					Chrasterhof					15	10	5		
					Kuttenthal					20	16	4		
					Vrutic									

*) Die Sendungen müssen an die Länderbank oder deren Industrialien aufgegeben werden

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
5	Nr. 138 vom 2. December 1902	2511	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Güter der Wagenladungsclassen A, B, C und der Speciaitarife 2 und 3, einschliesslich Coaks, jedoch exclusive Kobie	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Wien St.E.G. transit, Stadlau transit, Wien (Abzweigung bei der Stadlauer Brücke) transit, Wien St.E.G. loco, Stadlau loco oder vice versa	Der Inhalt der Rubrik 14 erhält folgende geänderte Fassung: Diese Frachtsätze werden nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte für das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände bestimmt sind oder von demselben aufgegeben werden. Der Frachtsatz von 10 b per 100 kg findet nur dann Anwendung, wenn derlei Sendungen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden, welche nach über Wien St.E.G., Stadlau oder Wien (Abzweigung bei der Stadlauer Brücke) hinaus gelegenen Bestimmungsstationen lauten oder von derartigen Stationen nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände zur Aufgabe gelangen. *) Ausser diesen Frachtsätzen kommt noch eine Gebühr von 2·— (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände oder umgekehrt in Anrechnung. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
23	Nr. 3 vom 6. Jänner 1903	211	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligte Verwaltungen	a) Papier der Pos. P—1 a b) Pappe (Pappendeckel) der Pos. P—3 a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Neubrueck	Zenica	In der Rubrik 14 „Besondere Bemerkungen“ ist folgende ergänzende Bestimmung aufzunehmen: „Für Pappe (Pappendeckel) der Pos. P—3 a bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen werden an Umladegebühr in Bosna-Brod 2 Heller für je angefangene 100 kg eingehoben	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 16. **Wien, 7. Februar 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. Jänner 1903 dem vom niederösterreichischen Landtage in der Sitzung am 17. Juli 1902 beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die finanzielle Sicherstellung einer schmalspurigen Localbahn von der Station Kirchberg a. d. Pielach der bestehenden Localbahn St. Pölten—Kirchberg a. d. Pielach—Mank nach Maria Zell die Allerhöchste Sanction zu ertheilen geruht.

Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 2. Februar 1903,*) womit Bestimmungen behufs Durchführung des Gesetzes vom 28. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 156, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, getroffen werden.

Auf Grund der im Gesetze vom 28. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 156, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter, dem Eisenbahnminister ertheilten Vollmacht wird Nachstehendes verordnet:

Allgemeine Bestimmungen.

Die Wirksamkeit des vorstehend citirten Gesetzes erstreckt sich auf sämmtliche k. k. Staatsbahnen, sowie auf sämmtliche auf Grund der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238 (Eisenbahn-Concessionsgesetz), der Gesetze vom 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 56, 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, ferner der Allerhöchsten Entschliessung vom 25. Februar 1859 und der Allerhöchsten Ermächtigung vom 6. Juli 1872 concessionirte Privatbahn-Unternehmungen.

Ad § 2.

Falls sich Zweifel darüber ergeben sollten, ob eine Bauarbeit als innerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Bahnerhaltung gelegen oder als Regiebau, ferner ob ein Betrieb auf die Durchführung, Sicherung und unmittelbare Abwicklung des Verkehres Bezug habend oder als Hilfsanstalt im Sinne dieses Gesetzes anzusehen komme, bleibt die Entscheidung dem im V. Abschnitte des Gesetzes vorgesehenen Instanzenzuge vorbehalten.

Ueber die Frage, ob ein Betrieb als Eisenbahn-Hilfsanstalt oder als gewerbliches Unternehmen anzusehen ist, entscheidet vorkommendenfalls das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Handelsministerium und dem Ministerium des Innern.

Als auf die Durchführung des Verkehres Bezug habend und daher nicht als Hilfsanstalten zu betrachten sind jene den Heizhäusern eingegliederten Werkstätten, welche lediglich zur Vornahme kleinerer currenter Reparaturen an den Fahrbetriebsmitteln dienen.

Der Aufsichtsbehörde (§ 59) ist es überlassen, das Zutreffen dieser Kriterien in den einzelnen Fällen zu beurtheilen.

*) Enthalten in dem am 3. Februar 1903 ausgegebenen XI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 28.

Ad § 4.

Die Verantwortlichkeit für die Einhaltung der den Eisenbahn-Verwaltungen, beziehungsweise deren Organen durch dieses Gesetz auferlegten Verpflichtungen obliegt jenen Verwaltungen, welche den Betrieb der Hilfsanstalten oder den Regiebau führen, ohne Rücksicht auf die bezüglich der einzelnen Hilfsanstalten oder Bauobjecte obwaltenden Eigenthumsverhältnisse.

Ad § 5.

Unter Vorbehalt allfälliger auf Grund der Handhabung des Gesetzes vom 28. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 156, sich nothwendig erweisender weiterer Verordnungen werden folgende Verfügungen getroffen:

1. Die bewegten Theile der Motoren und Arbeitsmaschinen sind, insoweit sie sich im Bewegungsbereiche befinden und dies mit der Bedienung der Maschine vereinbar ist, zu verdecken oder abzuschliessen.

Insbesondere sind derart zu versichern: Die Einlaufstellen von Zahn- und Frictionsgetrieben, sowie von Walzenpaaren, die Bewegungsbahnen von Schwungkugeln und dergleichen, Schwungräder und rasch bewegte Riemenscheiben, sowie Wellen und Wellenstutzen.

2. Vorstehende Nasenkeile und Schrauben an rotirenden Scheiben und Transmissionen sind zu vermeiden oder durch glatte Umhüllungen zu sichern.

3. Alle motorisch betriebenen Arbeitsmaschinen sind mit leicht handhabbaren und sicher wirkenden Abstellvorrichtungen zu versehen.

4. Die Schwungräder der Dampfmaschinen müssen, sofern die Construction dies erheischt, mit Andrehvorrichtungen ausgerüstet sein.

5. Das Maschinenhaus ist mit den Arbeitsräumen durch Signalleitungen behufs gegenseitiger Verständigung zu verbinden.

6. Dampfkessel dürfen in Arbeitsräumen nicht zur Aufstellung gelangen; Ausnahmen hievon können dann gestattet werden, wenn der Dampfkessel mit dem Motor in constructiver Verbindung steht.

7. Galerien sind mit Geländern einzufrieden und ebenso wie die Kesselplattformen mit festen, mit Leitstangen versehenen Aufstiegen zugänglich zu machen.

8. Die Rohre der Wasserstandsgläser sind mit Schutzhülsen zu versehen, welche das Umherschleudern von Glassplittern wirksam verhindern, ohne die Beobachtung des Wasserstandes zu beeinträchtigen.

9. Bei geheizten Dampfkesseln dürfen Reparaturen an deren Bestandtheilen oder Armaturstücken nur über besondere Weisung des technischen Beamten oder Werkmeisters und mit grösster Vorsicht vorgenommen werden.

10. Bei Kesselanlagen, welche aus zwei oder mehreren Dampfkesseln bestehen, die unter einander mit einer gemeinsamen Dampfrohrleitung verbunden sind, darf eine Arbeit (innere Untersuchung, Reparatur, Reinigung etc.) an einem der Kessel nur begonnen werden, wenn vorher ein wirksamer Abschluss (Blindflansche etc.), welcher die Dampfeinströmung in den ausgeschalteten Kessel in sicherer Weise dauernd abhält, hergestellt ist. Dieser Abschluss darf vor Vollendung der Arbeit nicht beseitigt werden.

11. Sollte bei solchen Kesselanlagen ausserdem eine gemeinsame Speiserohrleitung vorhanden und die Möglichkeit nicht ausgeschlossen sein, dass infolge Defectwerdens oder Undichtheit der Absperrvorrichtung aus dem Nachbarkessel hochgespanntes Wasser in den ausgeschalteten Kessel eindringen könnte, so sind bei der Speiserohrleitung die gleichen Vorkehrungen zu treffen wie hinsichtlich der Dampfrohrleitungen.

12. Rasch rotirende Schmirgelscheiben sind mit genügend starken, verstellbaren Schutzhauben auszurüsten und ebenso wie rasch laufende Schleifsteine vor ihrer Verwendung zu erproben.

Derartige Schmirgelscheiben und Schleifsteine dürfen nur runde Bohrung besitzen und darf deren Befestigung an der Achse nie mit Hilfe von Keilen, sondern nur durch Pressbacken erfolgen. Zum Schleifen von Werkzeugen sind die Steine mit dicht anliegenden Auflegevorrichtungen zu versehen.

13. Im Verkehrsbereiche gelegene Transmissionen, Seil- und Riemantriebe sind zu verdecken, verticale Wellen sind bis auf zwei Meter Höhe zu verschalen.

Rasch laufende breite Riemen, sowie Seiltriebe oberhalb einer Arbeits- oder Verkehrsstelle müssen in verlässlicher Weise für den Fall eines Seil- oder Riemenbruches gesichert sein.

Die Bedienung und das Schmieren der Transmissionen darf nur von den hiezu bestimmten Arbeitspersonen besorgt werden.

Bei der Bedienung der Transmissionen sind Hakenleitern zu benützen und sind hiebei, ebenso wie bei der Bedienung motorisch betriebener Arbeitsmaschinen, eng anliegende Kleider zu tragen.

Das Anlegen von Leitern an Transmissionen, das Nähen und Spannen der Treibriemen, das Auflegen derselben von freier Hand, das Füllen und Auswechseln der Schmierbüchsen, sowie das Oelen der Transmissionen darf im Allgemeinen nur beim Stillstande der Transmission und nur in Ausnahmsfällen bei ganz langsamem Gang derselben unter Beachtung besonderer Vorsicht vorgenommen werden.

Abgeworfene oder abgefallene Riemen, welche nicht sofort aufgelegt werden können, müssen von der Transmission entfernt oder in sicherer Weise aufgelegt oder so verdeckt werden, dass Unberufene mit dem Riemen nicht in Berührung kommen können. An den Treibriemen dürfen keine flatternden Enden, vorstehende Schrauben oder Schnallen belassen werden.

14. Circularsägen, sofern ihre Grösse und Verwendungsart die Anbringung einer Schutzvorrichtung als nothwendig und durchführbar erscheinen lässt, sind an der hinteren Seite des Sägeblattes mit anliegendem Spaltkeil zu versehen und ist der unter dem Tische liegende Theil des Sägeblattes mit beiderseitigen Schutzschirmen gegen Berührung zu sichern.

Sofern keine verlässlich schützende Zufuhrvorrichtung vorhanden ist, ist der obere Theil des Sägeblattes einer verstellbaren, die Arbeit nicht behindernden Schutzhaube zu sichern.

Bei Bandsägen sind beide Bandscheiben, sowie das Sägeblatt seiner ganzen Länge nach, ausgenommen die Arbeitsstelle, zu verdecken.

Bei Hobel- und Fräsmaschinen sind die Schneidmesser und Fräsköpfe durch entsprechende Verdecke, beziehungsweise Schutzkörbe zu versichern, und ist erforderlichen Falles für eine automatische Zuführung Sorge zu tragen.

15. Die zur Erzeugung, motorischen Verwendung, Umformung, Aufspeicherung und Leitung des elektrischen Stromes dienenden Maschinen und Einrichtungen sind derart zu situiren, beziehungsweise zu isoliren, zu befestigen und zu sichern, dass eine Gefährdung der Menschen, sowie sonstige Beschädigungen durch den Strom ausgeschlossen erscheinen.

Für derlei Anlagen sind bis auf Weiteres die vom elektrotechnischen Congresse in Wien 1899 beschlossenen und vom elektrotechnischen Vereine in Wien herausgegebenen Sicherheitsvorschriften für Starkstromanlagen als massgebend zu betrachten.

16. Die Bahn eines jeden Aufzuges muss bis auf die Ladeöffnungen verschalt sein. Jeder Aufzug muss derart eingerichtet sein, dass die Ladeöffnungen mit der Bewegung der Fahrbühne selbstthätig abgeschlossen werden.

Jede Fahrbühne ist mit einer selbstthätigen Fangvorrichtung und einer Geschwindigkeitsbremse zu versehen und mit einem Schutzdache zu überdecken.

Bei jeder Ladeöffnung ist eine deutlich sichtbare Warnung, betreffend das Vorbeugen, beziehungsweise die Benützung des Aufzuges durch Personen, anzubringen. An dieser Stelle ist auch die zulässige Maximalbelastung ersichtlich zu machen.

Die Vertheilung der Last über die Förderschale hat möglichst gleichmässig zu erfolgen, das Ladegut darf nirgends über dieselbe hervortreten.

Alle Aufzüge sind vor ihrer ersten Benützung einer Ueberprüfung der maschinellen Einrichtung und der Fangvorrichtungen bei gleichzeitiger Probebelastung zu unterziehen und periodisch auf ihre Sicherheit zu untersuchen.

17. Krahne und Winden sind mit Sperrklinke und Bandbremse oder anderen sicher wirkenden Bremsvorrichtungen zu versehen. Beim Aufwinden der Last muss die Sperrklinke im Sperrade liegen.

Das Auffangen rotirender Kurbeln ist untersagt.

An jedem Krahne ist seine Tragfähigkeit in Kilogramm deutlich ersichtlich zu machen.

Die zum Befestigen der Last dienenden Ketten oder Seile sind sorgfältig an der Last und am Hebezeug zu befestigen.

Unter freischwebenden Lasten ist jeder Verkehr verboten.

Alle Bestandtheile der Hebezeuge sind in entsprechend bemessenen Zeiträumen auf ihre Tragfähigkeit und sichere Wirksamkeit zu prüfen.

18. Offene Versenkschächte, Fussbodenöffnungen, Luken, Gerüste, Arbeitsbühnen, Plattformen, Gruben, Reservoire, Pfannen, Kessel, Canäle und Brunnen sind gegen Absturz von Menschen und Gegenständen zu sichern.

19. Die eigenmächtige Beseitigung, absichtliche Beschädigung, ferner die Nichtbenützung der vorhandenen Sicherheitsvorkehrungen ist verboten. Schutzvorrichtungen, die aus Betriebsrücksichten zeitweilig entfernt worden sind, sind nach Erreichung des angestrebten Zweckes sofort wieder anzubringen.

20. Bei Erdarbeiten, sowie bei der Gewinnung von Erd-, Sand-, Schotter- und Steinmateriale ist das Untergraben der Materialwände nicht zulässig. Die Abgrabung hat vielmehr stets unter Einhaltung einer angemessenen Böschung oder in Stufen zu erfolgen.

21. Bei den Aushebungen von Gräben, bei Fundamentirungen etc. ist jederzeit auf eine sichere Bölzung besondere Sorgfalt zu verwenden.

22. Gerüste sind aus genügend starkem und gesundem Holze in solider, fachgemässer Weise herzustellen und sorgfältigst in Stand zu halten.

23. Leitern müssen stets in gebrauchssicherem Zustande erhalten und, je nach ihrer Verwendungsart, mit Haken, Spitzen, Schuhen etc. gegen ein Ausgleiten gesichert sein.

24. Rücksichtlich der Verwendung von Sprengstoffen sind die bestehenden behördlichen Vorschriften genau zu beachten und sind ausserdem der Aufsichtsbehörde besondere Betriebsvorschriften zur Genehmigung vorzulegen.

25. Die Verschiebung von Waggons von Hand aus muss unter Beobachtung der gebotenen Vorsicht und stets von der Aussenseite des Geleises aus bewerkstelligt werden; die Verschieber sind in diesem Falle zum sofortigen Anhalten der Waggons mit Unterlagskeilen oder Bremsknütteln auszurüsten.

Erfolgt der Wagentransport mit motorischer Kraft, so sind die hiefür bestehenden behördlichen Vorschriften genau einzuhalten.

26. Für die Bremsung der Fahrzeuge ist in verlässlicher Weise vorzusorgen; Kippwagen müssen mit sicheren Arretirvorrichtungen versehen sein.

27. Arbeiter, für welche infolge ihrer Beschäftigung die Möglichkeit einer Gefährdung der Augen durch Splitter, glühendes oder geschmolzenes Materiale etc. besteht, sind mit Schutzbrillen, Schutzschirmen oder Gesichtsmasken auszustatten. Zum Schutze der übrigen Arbeiter sind erforderlichenfalls Schutzwände anzubringen.

28. Für Arbeiten, bei welchen die Gesundheit der Beschäftigten durch Staub, Gase, Dämpfe u. dgl. bedroht erscheint, sind geeignete Respiratoren zur Verfügung zu stellen.

29. Für Arbeiten, bei welchen die Gefahr des Abstürzens in besonderem Masse besteht, sind den Arbeitern Sicherheitsseile, beziehungsweise Gurten beizustellen.

30. Die Arbeiter sind verpflichtet, die vorhandenen Schutzbehelfe zu benützen.

Arbeiter, welche infolge des Genusses geistiger Getränke nicht vollkommen nüchtern sind, dürfen zur Arbeit nicht zugelassen werden.

31. In allen Arbeitsräumen muss eine genügende Zahl nach aussen aufschlagender Thüren angebracht sein und sind diese Ausgänge stets frei von Verkehrshemmnissen zu halten.

Bei erhöhter Feuersgefahr ist für Noththüren, im Bedarfsfalle auch für Nothstiegen und Feuerlöschvorrichtungen (Extincteure, Hydranten, Schläuche etc.) vorzusorgen.

Die Verkehrswege müssen genügend breit und frei von Verkehrshindernissen sein.

32. Für vorkommende Fälle von Verletzungen oder plötzlichen Erkrankungen von Arbeitern ist das für die Leistung der ersten Hilfe Erforderliche (Tragbahre, Rettungskasten mit Verbandmateriale, Arzneien etc.) stets in Bereitschaft zu halten.

33. Die Arbeitsräume müssen nach Massgabe der darin auszuführenden Arbeiten ausreichend belichtet und beleuchtet sein. Im Falle der Beleuchtung mit einem centralen Beleuchtungssysteme ist eine Nothbeleuchtung einzurichten.

Räume, in welchen die Anwendung offenen Lichtes die Gefahr einer Explosion bedingen würde, sind nur von aussen oder unter Anwendung von elektrischem Glühlichte zu beleuchten. In letzterem Falle sind die Leitungen gehörig zu isoliren, die Bleisicherungen nach aussen zu verlegen und müssen die Glühlampen mit allseitig geschlossenen Schutzhüllen aus starkwandigem Glase umgeben sein.

Solche Arbeitsräume dürfen bei Dunkelheit nur mit Sicherheitslaternen und nur von Befugten betreten werden.

In solchen Räumen darf nicht geraucht werden und ist das Anzünden von Streichhölzern, die Benützung von Feuerzeugen und das Oeffnen der Lampen verboten.

34. Die geschlossenen Arbeitsstätten der Hilfsanstalten sind stets in betriebssicherem und reinem Zustande zu erhalten.

35. In jedem Arbeitsraume ist für eine entsprechende Zufuhr frischer und für die Abfuhr der verdorbenen Luft, unter Vermeidung von schädlicher Zugluft, Sorge zu tragen.

Im Bedarfsfalle hat eine Absaugung des sich bildenden Staubes u. dgl., und zwar thunlichst an der Entstehungsstelle, zu erfolgen.

Offene Feuerstellen sind mit Rauchdächern (Schwadenfängen) derart zu versehen, dass die Verunreinigung der Luft des Arbeitsraumes hintantgehalten wird.

36. In jeder Hilfsanstalt und bei jedem Regiebaue muss für die Beschaffung genügender Menge guten und möglichst frischen Trinkwassers nach Thunlichkeit vorgesorgt sein. Die eventuell zur Aufbewahrung des Trinkwassers dienenden Gefässe müssen verschliessbar und deutlich gekennzeichnet sein.

37. Aborte dürfen mit den Arbeitsräumen nicht in directer Verbindung stehen, sondern müssen, wenn sie an dieselben anschliessen, mindestens durch kräftig ventilirte Vorräume oder gedeckte Gänge von denselben getrennt sein. Die Aborte sind derart anzulegen, dass die Arbeiter während des Aufenthaltes daselbst nicht den Unbilden der Witterung ausgesetzt sind.

Die Zahl der Aborte in den Hilfsanstalten ist so zu bemessen, dass auf je 30 Arbeiter mindestens ein Abortspiegel entfalle.

Die Aborte sind nach dem Geschlechte der Arbeiter zu trennen, mit gesonderten Zugängen zu versehen und durch Aufschriften kenntlich zu machen.

38. In den in geschlossenen Arbeitsstätten betriebenen Hilfsanstalten sind abgesonderte heizbare Wasch- und Ankleideräume, eine der Arbeiterzahl angemessene Menge von Wasser, die entsprechende Anzahl von Waschvorrichtungen und Trockentüchern beizustellen. Im Bedarfsfalle ist auch für warmes Wasser, Seife, Soda oder andere Reinigungsmittel vorzusorgen.

39. In grösseren Hilfsanstalten sind ausserdem der Arbeiterzahl entsprechende, in der kalten Jahreszeit geheizte Speiseräume ausserhalb der Arbeitsräume und verschliessbare Kästen zum Aufbewahren der Kleider der Arbeiter zur Verfügung zu stellen.

Für die vollständige Durchführung der vorstehenden Massnahmen wird den Bahnverwaltungen ein Zeitraum bis zum 1. März 1904 zugestanden, welcher nur in besonders rücksichtswürdigen Fällen vom Eisenbahnministerium nach Anhörung der Aufsichtsbehörde erstreckt werden kann.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen über jeden in Hilfsanstalten oder bei Regiebauten vorgekommenen Betriebsunfall eine der durch § 29 des Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, vorgeschriebenen Anzeige analoge Anzeige zu erstatten.

Ad § 7.

Ad Alinea 3.

Bei den ununterbrochen betriebenen Gasanstalten, den Anstalten für elektrische Beleuchtung, sowie sonstigen, den Betrieb der vorgenannten Anstalten bedingenden Hilfsanstalten ist für diejenigen Arbeiter, deren Verrichtungen mit dem continuirlichen Betriebe unmittelbar zusammenhängen, eine mit Einrechnung der nach Massgabe der Bestimmungen ad § 8 dieser Verordnung abgekürzten oder modificirten Arbeitspausen zwölf Stunden täglich betragende Arbeitsschicht gestattet.

Behufs Ermöglichung des wiederkehrend erforderlichen Schichtwechsels, beziehungsweise des Ueberganges von der Tag- zur Nachtarbeit bei den vorbezeichneten Hilfsanstalten wird, falls anderweitige Vorsorge nicht getroffen werden kann, für jede Arbeiterschicht einmal in der Woche eine höchstens achtzehnstündige Arbeitsperiode gestattet.

Ad Alinea 7.

Falls Ueberstunden für eine gewisse Zeitdauer gewährt worden sind, und sich die Ausnützung derselben in dieser Dauer als nicht nothwendig herausstellen sollte, so kann die Abmeldung bei der bewilligenden Behörde

vorgenommen werden, in welchem Falle die nicht benützten Ueberstunden bei der Berechnung des jährlichen Maximalausmasses an Ueberstunden nicht einbezogen werden.

Um die Bewilligung von Ueberstunden kann nur in jenem Ausmasse eingeschritten werden, als im gegebenen Falle nach Massgabe der Begründung das thatsächliche Bedürfniss nachgewiesen erscheint. Ein Einschreiten um Ueberstunden über das zur Zeit desselben vorhandene Bedürfniss, insbesondere die Inanspruchnahme des jährlichen Maximalausmasses im Vorhinein ist nicht gestattet.

Ad § 8.

Ad Alinea 4.

Für nachstehende Hilfsanstalten, beziehungsweise für die nachstehenden Arbeiterkategorien der Hilfsanstalten, werden, betreffend die Arbeitspausen, folgende specielle Bestimmungen getroffen:

a) Imprägnirungsanstalten:

Für die bei der Beschickung und Entleerung der Imprägnirungskessel beschäftigten Arbeiter können die Ruhepausen auf die aus dem Gange der Arbeit sich ergebenden freien Zeitpunkte verlegt werden.

b) Gasanstalten:

Bezüglich aller im ununterbrochenen Betriebe beschäftigten Arbeiter kann von fix begrenzten Arbeitspausen Umgang genommen werden. Diese Pausen können auf die aus dem Gange der Arbeit sich ergebenden freien Zeitpunkte verlegt werden.

c) Anstalten für elektrische Beleuchtung:

Von den bei der Beaufsichtigung und Bedienung der Dynamomaschinen und Hilfsapparate beschäftigten Arbeitern sind die Ruhepausen im Wege der Abwechslung einzuhalten; wenn kein Abwechslungspersonale vorhanden ist, kann von der Festsetzung fix begrenzter Ruhepausen abgesehen, und können die Ruhepausen auf die aus dem Gange der Arbeit sich ergebenden freien Zeitpunkte verlegt werden.

d) Maschinen- und Kesselwärter bei den auf Dampfbetrieb beruhenden Hilfsanstalten:

Die Ruhepausen sind im Wege der Abwechslung der betreffenden Arbeiter zu bewerkstelligen. Falls kein Abwechslungspersonal vorhanden ist, kann dort, wo der Betrieb behufs Einhaltung der Mittagspause auf eine Stunde unterbrochen wird, die Mittagspause für das oben erwähnte Personal auf eine halbe Stunde beschränkt werden; auch können die bestimmten Vor- und Nachmittagspausen für dieses Personal entfallen. Bei ununterbrochenen Betrieben kann, wenn kein Abwechslungspersonal vorhanden ist, überhaupt von der Feststellung bestimmter Zeitpunkte für die Ruhepausen abgesehen, und können die letzteren auf die aus der Natur des Betriebes sich ergebenden freien Zeitpunkte verlegt werden.

Das im Vorstehenden Gesagte hat bei der Nachtarbeit sinngemäss Anwendung zu finden.

Sofern von der durch diese Verordnung vorgesehenen Gestattung, von bestimmten, fix begrenzten Ruhepausen abzusehen oder die Arbeitspausen dem Gange des Betriebes entsprechend zu verlegen, Gebrauch gemacht wird, ist den von der allgemeinen gesetzlichen Norm ausgenommenen Arbeitern im Laufe der gesammten Arbeitsschicht, beziehungsweise auch während ihrer continuirlichen Beschäftigung hinlänglich Musse zum Einnehmen der Mahlzeiten und entsprechenden Ausruhen zu gewähren.

Ad § 10.

Die Entscheidung darüber, ob und inwieweit im Einzelfalle die Voraussetzungen des § 10 für eine Unterbrechung der Sonntagsruhe gegeben sind, steht im Zweifel der Aufsichtsbehörde zu.

Ad Punkt 3.

Unter die im § 10, Punkt 3, bezeichneten Arbeiten unaufschiebbarer Natur, welche an Sonntagen vorgenommen werden dürfen, gehören auch die Beladung und Entladung der von der anschliessenden Eisenbahn zu den betreffenden Hilfsanstalten und Regiebauten gestellten Wagen, falls das zur Aufstellung dieser Wagen verwendete Geleise zu Verkehrszwecken benützt wird.

Ad § 13.

Ad Alinea 1.

Bei nachstehenden Hilfsanstalten, bei denen ihrer Natur nach eine Unterbrechung oder ein Aufschub der betreffenden Arbeit unthunlich, und deren Betrieb mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Verkehres auch am Sonntage erforderlich ist, ist die Sonntagsarbeit mit Beschränkung auf die im Nachstehenden angeführten Arbeitsverrichtungen gestattet:

a) bei den Gasanstalten für:

1. die Zufuhr der Materialien aus den Anstaltsdepots zu den Oefen und Entwicklern;
2. die Bedienung der Retorten und Entwickler;
3. die Gasreinigung und Gasvertheilung;
4. die Lagerung der Erzeugungsrückstände im Anstaltsbereiche;

b) bei Anstalten zu Zwecken der elektrischen Beleuchtung für:

1. die Beaufsichtigung und Bedienung der Stromerzeugungsanlage, Transformatoren, Motoren und der Hilfsapparate;
2. die mit der Bedienung der Accumulatorenanlagen verbundenen Arbeitsverrichtungen;

3. die Instandhaltung und die Bedienung der Lampen, Leuchtkörper und der dieselben speisenden Leitungsanlagen nebst allem Zugehör;

c) bei allen Hilfsanstalten:

1. Für die Bedienung der Dampfkessel und sonstigen Kraftgeneratoren, sowie der durch dieselben bethätigten Motoren, sofern diese zum Betriebe der sub a) und b) angeführten Arbeitsverrichtungen benöthigt werden, und

2. mit Beschränkung auf die unumgänglich nothwendigen Arbeitspersonen zum Zwecke der Beleuchtung und Beheizung der Arbeitsräume, sowie behufs Anheizens der Dampfkessel vor Beginn des montägigen Betriebes.

Im Falle als bei den unter a), b) und c), Punkt 1, bezeichneten Verrichtungen die Arbeit an Sonntagen wenigstens durch sechs Stunden unterbrochen oder beim Wechsel der Wochenschicht eine einmalige Reserveschicht am Sonntage eingeschoben werden kann, ist den bei diesen Verrichtungen länger als drei Stunden beschäftigten Arbeitern eine 24stündige Ersatzruhe am darauffolgenden Sonntage zu gewähren. Doch darf im Falle der Einlegung einer Reserveschicht die Ablösungsmannschaft je 12 Stunden nach und vor ihrer regelmässigen Beschäftigung zur Arbeit nicht verwendet werden, und muss derselben eine Ersatzruhe mindestens in dem den abgelösten Arbeitern gewährten Ausmasse eingeräumt werden.

Falls den Arbeitern die obige Ersatzruhe wegen der besonderen Verhältnisse des Anstaltsbetriebes nicht gewährt werden kann, hat die durch den Schichtwechsel am Sonntage im Sinne der Bestimmungen dieser Verordnung ad § 7, Alinea 3, sich ergebende 18stündige Ruhezeit als Ersatzruhe zu gelten.

Ad § 14.

Insofern in den einzelnen Arbeitsordnungen (§ 30) nicht weitergehende Bestimmungen getroffen werden, ist den Arbeitern der verschiedenen Confessionen die zum Besuche des vormittägigen Gottesdienstes nöthige Zeit an folgenden Tagen einzuräumen:

A. den Arbeitern sämmtlicher christlichen Confessionen: am Neujahrstage, am Oster- und Pfingstmontage, am ersten und zweiten Weihnachtsfeiertage, am Tage Christi Himmelfahrt; ausserdem aber noch:

a) den Katholiken sämmtlicher Ritten: am Frohnleichnamstage, am Tage Mariä-Himmelfahrt und am Feste des jeweiligen Landespatrons;

b) den Angehörigen der griechisch-orientalischen Kirche: am Tage der Wasserweihe;

c) den Angehörigen der evangelischen Kirche und den Herrnhutern: am Charfreitage;

B. den der israelitischen Religionsgesellschaft angehörenden Arbeitern; am ersten Neujahrstage, am Versöhnungstage und je an denjenigen Tagen der drei grossen Feste, an welchen der Gedächtnissgottesdienst für die Verstorbenen stattfindet.

Ad § 16.

Der Arbeiter ist verpflichtet, selbst im Falle der ausdrücklichen Einreihung in eine der Arbeiterkategorien sich vorkommenden Falles auch zu einer anderen, seinen Fähigkeiten und physischen Kräften entsprechenden Arbeit verwenden zu lassen, wenn der Lohn für diese Arbeit nicht geringer ist als sein bisheriger.

Ad § 18.

Bier und Wein in einem dem Familienstande des Arbeiters angemessenen Ausmasse sind als Lebensmittel im Sinne dieses Paragraphen zu betrachten.

Ad § 27.

Die in diesem Paragraphen angezogenen Bestimmungen sind in den §§ 80, 80 a) bis 80 i) G.-O., ferner in den Verordnungen der Minister des Handels und des Innern vom 12. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 69, und vom 3. Juni 1891, R.-G.-Bl. Nr. 74, enthalten.

Ad § 30.

Die Arbeitsordnungen sind für jede Hilfsanstalt und jeden Regiebau aufzustellen, ohne Rücksicht auf den Umfang dieser Anstalten und Bauten und die Zahl und die Kategorie der darin beschäftigten Arbeiter.

Ad § 32.

Die in diesem Paragraphen vorgesehene Anhörung der grossjährigen Arbeiter über den Inhalt der jeweilig zu erstellenden Arbeitsordnung hat im Wege von Vertrauensmännern, welche aus dem Schosse der Arbeiterschaft zu wählen sind und deren Zahl je nach dem Umfange der Hilfsanstalt zwischen zwei und sechs Personen zu bemessen ist, zu erfolgen. Den gewählten Vertrauensmännern steht es frei, ihre Wünsche schriftlich zu Protokoll zu geben, in welchem Falle das betreffende, von den Vertrauensmännern und dem Leiter der Hilfsanstalt unterschriebene Originale der die Genehmigung der Aufsichtsbehörde bezweckenden Vorlage der Arbeitsordnung anzuschliessen ist. In diesem Falle ist den Arbeitern für die Wahl ein Zeitraum von zwei, bis zur Abgabe der protokollarischen Aeusserung ein weiterer Zeitraum von acht Tagen zu gönnen. Sollten die gewählten Vertrauensmänner es vorziehen, an Stelle einer protokollarischen Niederlegung ihrer Wünsche eine dieselben beinhaltende Immediateingabe an die Aufsichtsbehörde zu richten, welche selbstverständlich seitens dieser Behörde nur für den Fall rechtzeitigen Einlangens in Erwägung gezogen werden kann, so ist dies gestattet.

Ad § 36.

Die im Alinea 3 bezeichneten Strafgelder haben im Allgemeinen den bei den einzelnen Bahnanstalten bestehenden Krankencassen zuzufliessen, jedoch ist die Aufsichtsbehörde (§ 59) ermächtigt, in besonderen Fällen, namentlich falls seitens der gelegentlich der Erstellung der Arbeitsordnungen gewählten Vertrauensmänner Wünsche in dieser Richtung geäussert werden sollten, die Zuwendung dieser Gelder an andere, zum Besten der betreffenden Arbeiter dienende Fonds zu gestatten.

Ad § 47.

Jugendliche Hilfsarbeiter, sowie Frauenspersonen dürfen bei Regiebauten nur zum Zutragen von Wasser, Mörtel, Werkzeugen, zum Schotterschlägeln und ähnlichen Arbeiten, welche an ihre Kraft keine höheren Ansprüche als die eben bezeichneten stellen, verwendet werden.

In den Hilfsanstalten dürfen ausser zu den obigen Zwecken, ferner zum Sortiren und Packiren von Erzeugnissen der graphischen Anstalten und zu Näharbeiten Frauenspersonen nur zum Zwecke der Reinigung der Anstaltsräume, sowie der Bedienung des beschäftigten Personales verwendet werden, wobei denselben jedoch das Betreten der zwischen den Betriebsmaschinen und Apparaten befindlichen Verkehrswege während des Betriebes untersagt ist.

Ad § 59.

Zur Ausübung des der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen in diesem Paragraphen zuerkannten Aufsichts- und Ueberwachungsrechtes sind nebst dem Generalinspector und dessen Stellvertreter alle als solche gehörig legitimirten Functionäre der Generalinspection (Oberinspectoren, Inspectoren, Obercommissäre etc.) berufen.

Diese Functionäre haben die Befugniss, jede Person, welche in der betreffenden Hilfsanstalt oder bei dem betreffenden Regiebaue beschäftigt ist, einschliesslich der Leiter dieser Anstalten und Bauten an den Arbeitsstätten und in den dazu gehörigen Bureaulocalitäten über die bei Ueberwachung der Bestimmungen des Gesetzes vom 28. Juli 1902 in Frage kommenden Umstände eventuell ohne Zeugen, jedoch thunlichst ohne Störung des Betriebes zu vernehmen.

Ueber ihr Verlangen sind die Bahnverwaltungen, beziehungsweise deren in Betracht kommende Organe verpflichtet, ausser jenen Ausweisen, für welche im Gesetze ausdrücklich die Vorzeigepflicht ohnehin festgesetzt ist, die auf die Betriebsanlage bezüglichen, behördlich genehmigten Pläne und Zeichnungen, sowie in Fällen von Dispensationen von allgemeinen Bestimmungen die auf die Dispensation bezüglichen behördlichen Erlässe vorzuweisen.

Findet der betreffende Functionär, dass bei der Hilfsanstalt oder einem Regiebaue den Bestimmungen des Gesetzes vom 28. Juli 1902 oder dieser Durchführungsvorschrift nicht gehörig entsprochen erscheint, so kann er die sofortige Abstellung derartiger Gesetzwidrigkeiten oder Uebelstände verlangen. Sollte diesem Verlangen seitens des Leiters der betreffenden Hilfsanstalt oder des betreffenden Regiebaues nicht Folge gegeben werden wollen, so ist dies unter Angabe der Gründe ausdrücklich zu erklären, in welchem Falle seitens des Aufsichtsorganes die Angelegenheit in der Regel der Generalinspection zur Entscheidung vorgelegt wird. In dringenden Fällen jedoch, wenn Gefahr im Verzuge ist, und die Sorge für die Abwendung von Nachtheilen, welche die Sicherheit des Personales bedrohen, eine augenblickliche Verfügung erheischt, sind die Organe der Generalinspection berechtigt, sofort die den Umständen angemessenen Verfügungen zu treffen und schriftlich niederzulegen. Die Organe der Bahnverwaltung, welche dies betrifft, haben solchen Anordnungen augenblicklich Folge zu leisten, wogegen jedem, der sich durch eine solche Anordnung beschwert fühlt, die nachträgliche Berufung an die Generalinspection vorbehalten wird.

Ad § 62.

In solchen Fällen, wo die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen die Gefahr im Verzuge als gegeben ansieht, ist sie berechtigt, bei Fällung ihrer Entscheidung zu erklären, dass der Recurs keine aufschiebende Wirkung hat.

Wittek m. p.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 6. Jänner 1903,*) betreffend die Erweiterung der Verzollungsbefugnisse der Zollamtsexpositur in Schwaderbach.

Die mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Classe bekleidete Zollamtsexpositur des k. k. Hauptzollamtes Graslitz in Schwaderbach wird zur Verzollung von Baumwollgarn der T. Nr. 126 und Baumwollwaaren der T. Nr. 132 bis zu je 40 kg, dann von Waaren der T. N. 283 b) (Nähmaschinenköpfe etc.) bis zu 25 kg ermächtigt.

Böhm m. p. **Call** m. p.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 8. Jänner 1903,**) betreffend die Erweiterung der Verzollungsbefugnisse des Nebenzollamtes II. Classe in Schönbach.

Das Nebenzollamt II. Classe in Schönbach wird zur Abfertigung von Band- und Posamentirwaaren der T. Nr. 134 bis zu 25 kg und von Leinengarn der T. Nr. 137 c) bis zu 10 kg ermächtigt.

Böhm m. p. **Call** m. p.

*) Enthalten in dem am 31. Jänner 1903 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 19.
**) Enthalten in dem am 31. Jänner 1903 ausgegebenen IX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 20.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Zur Frage der Rechtsverbindlichkeit bücherlich einverleibter Schadenverzichtsreverse für den Ersteher und dessen Besitznachfolger bei der Zwangsversteigerung der betreffenden Liegenschaft.

Das Stadtgemeindeamt Idria hat als Baubehörde einem sicheren A. Č. über dessen Ansuchen die Bewilligung zum Baue eines Hauses auf seiner die Grundbuchseinlage Z. 261 der Catastralgemeinde Stadt Idria bildenden Grundparcelle Nr. 1012 unter der Bedingung ertheilt, dass er, entsprechend der von den Vertretern der k. k. Bergdirection Idria noe aerarii bei der vorangegangenen Localcommission gestellten Forderung, dem k. k. Aerare gegenüber durch Ausstellung eines in das Grundbuch einzutragenden Reverses auf die Geltendmachung jedweden Anspruches auf Ersatz wegen eines ihm durch den ärarischen Bergbau, namentlich durch den zum selben gehörigen Wassergraben „Rinnwerk" verursachten Schadens verzichte.

Nach Ausstellung und bücherlicher Einverleibung des geforderten Reverses stellte A. Č. den ihm bewilligten Bau her.

In einem später gegen A. Č. eingeleiteten Zwangsverfahren wurde dessen Realität E. Z. 261 der Catastralgemeinde Idria verkauft und verfügte das k. k. Bezirksgericht Idria in dem bezüglichen Meistbotsvertheilungsbeschlusse vom 9. October 1901, $\frac{\text{G.-Z. E } 60/1}{14}$, dass die im Grunde des vorgenannten Reverses zu Gunsten des k. k. Aerars haftende Reallast vom Ersteher nicht zu übernehmen, sondern zu löschen ist, da die vor diesem Reverse pfandrechtlich sichergestellten Forderungen des betreibenden Gläubigers aus dem Meistbote nicht vollends zum Zuge gelangen und daher zur Deckung der gegenständlichen Reallast überhaupt keine Vertheilungsmasse vorhanden ist (§ 150 E.-O.).

Dem von der k. k. Finanzprocuratur in Vertretung des k. k. Aerars gegen den Vertheilungsbeschluss des k. k. Bezirksgerichtes Idria ergriffenen Recurse wurde vom k. k. Landesgerichte Laibach mit dem Beschlusse vom 17. November 1901, $\frac{\text{G.-Z. R III } 224/1,}{1}$ stattgegeben und der recurrirte Beschluss dahin abgeändert, dass die von A. Č. mit dem gegenständlichen Reverse dem k. k. Aerare gegenüber übernommenen Verpflichtungen auf den Ersteher überzugehen und auf der versteigerten Liegenschaft auch fernerhin bücherlich eingetragen zu bleiben haben, dies mit der den Recursausführungen conformen Begründung, dass sich die durch den Revers begründete Verpflichtung, in bestimmten Fällen keinen Schadenersatzanspruch zu erheben, zu einer vertragsmässigen Beschränkung des Eigenthumes qualificirt, welche zufolge der gemäss §. 20, lit. a, Grundb.-Gesetz (ebenso § 106 Berggesetz) zulässigen bücherlichen Eintragung auf jeden zukünftigen Erwerber der betreffenden Liegenschaft überzugehen hat, wobei es unmassgebend ist, dass der Revers nicht im Sinne des § 9 des Gesetzes vom 25. März 1874, L.-G.-Bl. Nr. 12, für Krain als Beschränkung des Eigenthumes im Eigenthumsblatte, sondern als Reallast im Lastenblatte eingetragen wurde.

Infolge Revisionsrecurses des betreibenden Gläubigers hat jedoch der k. k. Oberste Gerichtshof mit dem Beschlusse vom 10. December 1901, Z. 16.748, den recursgerichtlichen Beschluss abgeändert und den erstrichterlichen Vertheilungsbeschluss, nach welchem der Ersteher die aus dem Reverse resultirende Verpflichtung nicht zu übernehmen hat, wieder hergestellt, wobei der k. k. Oberste Gerichtshof daran festhält, dass der Ersteher im Sinne des § 150 E.-O. die durch den Revers begründete Reallast nicht zu übernehmen hat, auch wenn dieselbe als eine vertragsmässige Beschränkung des Eigenthumsrechtes angesehen werden würde, da es nicht angehen kann, durch eine solche den Werth der Realität wesentlich herabsetzende Verzichtleistung die vorangehenden Gläubiger, die im Vertrauen auf das öffentliche Buch ihre Pfandrechte erworben haben, bei Realisirung derselben zu schädigen.

[Cf. E.-M.-Z. 48.458 ex 1902.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 196. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. Jänner stellten die Herren Abgeordneten Kleewein, Dr. Beurle, Dötz und Genossen einen Antrag, betreffend die Stromaufsicht auf der österreichischen Donaustrecke zur Wahrung und Sicherung der internationalen Donauschiffahrt.

In derselben Sitzung wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten.

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Dr. Löcker, Walz und Genossen, betreffend die Abänderung des Bauprogrammes für die Wasserstrassen.

II. An den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern und den Herrn Handelsminister.

Seitens

2. der Herren Abgeordneten Borčić und Genossen, betreffend die Schädigung der einheimischen Seefischer durch auswärtige Fischer.

III. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

3. der Herren Abgeordneten Dr. Šusteršič und Genossen, betreffend den Bau der Localbahn von Bischoflack nach Eisnern;

4. der Herren Abgeordneten Lauzenz Hofer, Kliemann, Alwin Hanich und Genossen, betreffend die Abänderung des Personentarifes der Buschtěhrader und Aussig-Teplitzer Eisenbahn;

5. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Handhabung des Vereins- und Versammlungsgesetzes gegenüber Eisenbahnbediensteten.

IV. An den Herrn Handelsminister.

Seitens

6. der Herren Abgeordneten Kleewein, Dr. Beurle, Dötz und Genossen, betreffend die Aufrechterhaltung und zeitgemässe Eröffnung der Dampfschiffahrt auf der oberen Donau.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsenstheilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Bauconsens für die Auflassung der Wegübersetzung im Niveau und Herstellung einer Ueberfahrtsbrücke als Ersatz hiefür am Südende der Station Dzieditz km 326·34 der Bahnlinie Wien—Krakau im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt.

[E.-M.-Z. 4592.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Ausweis

über die

im IV. Quartale 1902 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei bestehenden Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
k. k. österr. Staatsbahnen	**I. Neu eröffnet.** **Haltestellen:** Absberg zwischen der Station Absdorf-Hippersdorf und der Haltestelle Tiefenthal der Linie Wien K.F.J.B.—Eger	1. October 1902	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Fahrkartenausgabe durch den Wächter. Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
	Schaanwald zwischen der Station Nendeln und der Haltestelle Tisis der Linie Feldkirch—Buchs	15. October 1902	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Fahrkartenausgabe befindet sich in dem nahegelegenen Gasthause. Reisende, welche ohne Fahrkarten einsteigen, haben den Fahrpreis nebst dem im § 20 des Betriebsreglements festgesetzten Zuschlag zu bezahlen. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege ausschliesslich nach Stationen
	Kocerad zwischen den Stationen Kocerad und Hvezdonitz der Linie Kolin—Čerčan	1. November 1902	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Fahrkartenausgabe erfolgt im Gasthause des Herrn Ant. Schüller in Kocerad. Die Abfertigung des Gepäcks erfolgt im Nachzahlungswege. Gebührenberechnung laut Localtarif
	Ziegelhütten zwischen den Stationen Töppeles und Aich-Pirkenhammer der Linie Marienbad—Karlsbad	1. November 1902	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle (beim Wächterhause Nr. 32) statt. Die Gepäcksabfertigung findet im Nachzahlungswege statt. Berechnung der Gebühren erfolgt unter Zugrundelegung der kilometrischen Entfernungen
	Station: St. Peter bei Görz zwischen den Stationen Görz und Volčjadraga der Linie Görz-Haidenschaft	20. November 1902	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Bis zur Fertigstellung der Zufahrtsstrasse vom Gesammtverkehr ausgeschlossen gewesen. Gebührenberechnung nach den Localtarifen
	Haltestelle: Rokiciny zwischen den Stationen Chabówka und Raba wyżna der Linie Chabówka-Zakopane	15. December 1902	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Fahrkartenausgabe erfolgt durch die Conducteure im Zuge und die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege
Buschtěhrader Eisenbahn	**Station:** Dallwitz zwischen den Stationen Neudau und Karlsbad der Linie Prag—Komotau—Karlsbad	1. October 1902	Für den Gesammtverkehr	Anschlussstation für die Localbahn Karlsbad (Dallwitz)—Merkelsgrün. Die Berechnung der Gebühren erfolgt nach Nachtrag II zum Local-Personentarife, Theil II, vom 1. Jänner 1898 und Nachtrag II zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. Jänner 1898
k. k. österr. Staatsbahnen	**II. Geänderte Abfertigungsbefugnisse.** **Betriebsausweiche:** Holkau-Rimau zwischen den Stationen Steinkirchen und Weleschim der Linie Budweis — Klein-Reifling	1. October 1902	Wird als Betriebsausweiche benützt	War nur Personenhaltestelle
	Stationen: Kranbath zwischen den Stationen St. Michael und St. Lorenzen der Linie Amstetten—Pontafel	1. October 1902	Für den Gesammtverkehr	War bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäcks- und Stückgutverkehr eingerichtet. Gebührenberechnung auf Grund des General-Gütertarifes
	Turka zwischen den Stationen Korszów und Kolomea der Linie Lemberg—Itzkany	5. October 1902	Für den unbeschränkten Gesammtverkehr	Berechnung der Gebühren nach der kilometrischen Entfernung. War früher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie Wagenladungsverkehr eröffnet

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. österr. Staatsbahnen	Stams zwischen den Personenhaltestellen Rietz und Mötz der Linie Innsbruck—Landeck	1. October 1902	Für den Gesammtverkehr. Von der Auf- und Abgabe sind ausgeschlossen: Explosive Güter, lebende Thiere, Equipagen und sonstige Güter, zu deren Auf- und Abladung besondere Vorrichtungen erforderlich sind	War bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr und ab 15. August 1902 für beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet
	Chryplin zwischen den Stationen Stanislau und Markowce der Linie Lemberg—Itzkany	15. October 1902	Für den unbeschränkten Personen- und Gepäcksverkehr, beschränkten Güterverkehr, u. zw. Wagenladung nach Uebereinkunft mit der k. k. Staatsbahn-Direction, Stückgut Personalsendungen	Berechnung der Gebühren nach der kilometrischen Entfernung. War früher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet
	Haltestellen: Kimpolung Stadt zwischen der Station Kimpolung und der Personenhaltestelle Sadowa der Linie Hatna—Dorna watra	29. October 1902	Für den Gesammtverkehr, ausgenommen lebende Thiere	War bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet
	Hatě zwischen den Stationen Bečwar und Kohljanowitz der Linie Kolin—Čerčan	1. November 1902	Für den Güterverkehr in Wagenladungen	War bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet
	Station: Heiligenkreuz-Cesta zwischen der Personenhaltestelle Dobravlje und der Station Haidenschaft der Linie Görz—Haidenschaft	5. November 1902	Für den Gesammtverkehr exclusive explosiver Güter	Bis zur Fertigstellung der Zufahrtsstrasse auf den Personen- und Gepäcksverkehr beschränkt gewesen. Gebührenberechnung nach den Localtarifen
	Haltestellen: Kamnje zwischen der Station Batuje und der Personenhaltestelle Dobravlje der Linie Görz—Haidenschaft	20. November 1902	Für den beschränkten Wagenladungsverkehr	Bis zur Fertigstellung der Zufahrtsstrasse auf den Personen- und Gepäcksverkehr beschränkt gewesen. Gebührenberechnung nach den Localtarifen
	Seidowitz zwischen den Stationen Obernitz und Potscherad der Linie Pilsen—Dux	26. November 1902	Für den Kohlenverkehr in Wagenladungen	War bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr eingerichtet
	Station: St. Peter bei Görz zwischen den Stationen Görz und Volčjadraga der Linie Görz—Haidenschaft	5. December 1902	Für den Gesammtverkehr exclusive explosiver Güter	Bis 5. December 1902 auf den Personen- und Gepäcksverkehr beschränkt gewesen
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Haltestellen:** Stritesch zwischen der Station Zaschan und der Haltestelle Zubři der Localbahn Krasna-Rožnau	15. October 1902	Für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern in Wagenladungen, gleichviel ob die Beförderung in offen oder gedeckt gebauten Wagen stattzufinden hat, sofern die Fracht mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen bezahlt wird	Stritesch war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für den beschränkten Wagenladungsgüterverkehr (Auf- und Abgabe von Frachtgütern, welche die Eisenbahn in offen oder gedeckt gebauten Wagen zu befördern befugt ist, und von Getreidetransporten, dann für Abgabe von Düngemitteln aller Art) eröffnet. Die Gebühren werden auf Grund der im Localgütertarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (vom 1. Jänner 1898) vorgesehenen Frachtsätze berechnet

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Seitendorf L.B. zwischen der Station Zauchtel und der Haltestelle Stachenwald der Localbahn Zauchtel-Fulnek	20. November 1902	Für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern, sofern die Fracht mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen bezahlt wird	Seitendorf L.B. war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Gebühren werden auf Grund der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 130 ex 1902 auf Seite 3059 verlautbarten Frachtsätze berechnet

Nachtrag pro III. Quartal 1902 (Verordnungs-Blatt Nr. 127 ex 1902).

Böhmische Commercialbahnen	**Geänderte Abfertigungsbefugnisse.** **Haltestellen:** Semčic zwischen der Personenhaltestelle Žerčic und Station Taxis-Dobrovic der Linie Detenic—Taxis-Dobrovic	1. September 1902	Für den Personen- und Gepäcksverkehr, letzterer nur zwischen Detenic und Taxis-Dobrovic nach und von den Haltestellen, aus Anlass der Einführung des facultativen Personenverkehres bei den Zügen Nr. 551 und 552 ab 1. September 1902	Waren bisher nur für den Güterverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet. Die Berechnung der Gebühren erfolgt nach der kilometrischen Entfernung
	Hejkovic zwischen der Station Detenic und der Personenhaltestelle Žerčic der Linie Detenic—Taxis-Dobrovic			
	Žerčic zwischen den Personenhaltestellen Hejkovic und Semčic der Linie Detenic—Taxis-Dobrovic			

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 16. Jänner 1903, Z. 81.902 ex 1902, dem Grossgrundbesitzer Julius Laszkáry in Budapest und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine

a) von der Station Balassa-Gyarmat der Localeisenbahnen Aszód — Balassa-Gyarmat und Parkány - Nána — Csata—Balassa-Gyarmat und
b) von der zukünftigen Station Szklabonya der Linie a) abzweigende

normalspurige Localeisenbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Budapester Strasseneisenbahn - Actiengesellschaft. (Eröffnung einer neuen Strecke.) Die Direction der Budapester Strasseneisenbahnen hat eine neue elektrisch betriebene Linie, welche von der zum Südbahnhof führenden Linie abzweigt und in einer Länge von 3·2 km bis zur Németvölgyut (Deutschenthalstrasse) führt, im December 1902 dem Verkehre übergeben.

Ausland.

Deutsches Reich. (Einnahmen der preussisch-hessischen Staatsbahnen im Monate December 1902.) Dieselben stellen sich im Monate December 1902 auf Mk. 109,217.000 und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monates im Vorjahre um Mk. 4,878.000 gestiegen. Der Personen- und Gepäcksverkehr brachte Mk. 28,249.000 (+ Mk. 429.000), der Güterverkehr Mk. 73,566.000 (+ Mk. 4,449.000), und aus sonstigen Quellen flossen Mk. 7,402.000 (+ Mk. 553.000). Für die Zeit vom 1. April bis Ende December 1902 sind Mk. 1.073,397.000, das sind Mk. 22,659.000 mehr als im Vorjahre eingenommen worden, und zwar entfallen von diesen Mehreinnahmen auf den Personen- und Gepäcksverkehr Mk. 5,007.000, auf den Güterverkehr Mk. 16,789.000 und auf die Einnahmen aus verschiedenen Quellen Mk. 863.000.

Preussen. (Beschaffenheit der in Schnellzüge einzustellenden Fahrzeuge.) Hierüber hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten unter Aufhebung eines früheren Erlasses Folgendes bestimmt:

1. In Schnellzüge sind nur solche Fahrzenge einzustellen, die sich im besten Zustande befinden, mit durchgehender Bremse, Aborten, Lüftungsaufbauen versehen sind und die Bezeichnung „für Schnellzüge“ tragen. Diese Bezeichnung ist von solchen Fahrzeugen zu entfernen, die nach nochmaliger Prüfung als nicht geeignet für die Verwendung in Schnellzügen befunden werden.

2. Für Schnellzüge ist die Verwendung von vier- und sechsachsigen Drehgestellwagen anzustreben.

3. In Schnellzüge sind nur solche dreiachsige Fahrzeuge einzustellen, die in ihren Abmessungen, Gewichtsverhältnissen und Einrichtungen den diesseitigen Normalien entsprechen, mindestens jedoch einen Radstand von 6 m und ein Eigengewicht von 16 t haben. Es ist streng darauf zu halten, dass die Postwagen und Gepäckswagen gleichmässig beladen werden.

4. Bei Schnellzügen, die vorzugsweise aus Drehgestellwagen zu bilden sind, ist durch den Zugbildungsplan die Mitnahme dreiachsiger Fahrzeuge nach Möglichkeit einzuschränken und ihre Einstellung zwischen Drehgestellwagen verboten. Dreiachsige Personenwagen, die nicht im regelmässigen Course laufen, dürfen nur in Ausnahmefällen, dreiachsige Gepäcks- und Gepäcksbeiwagen, die nicht im regelmässigen Course laufen, nur

dann eingestellt werden, wenn es unmöglich ist, das Gepäck in den eigentlichen Gepäckswagen zu verladen.

5. So lange der Bestand an Drehgestellwagen zur Bildung aller Schnellzüge noch nicht ausreicht, sind die minder wichtigen Schnellzüge thunlichst vollständig aus dreiachsigen Fahrzeugen zusammenzusetzen. Die in solchen Schnellzügen etwa laufenden Drehgestellwagen sind thunlichst hinter dem Schutzwagen einzustellen, keinesfalls aber durch dreiachsige Fahrzeuge von einander zu trennen.

6. Zweiachsige Fahrzeuge dürfen in Schnellzüge nicht eingestellt werden.

Nach diesen Vorschriften ist spätestens vom 1. Mai 1903 ab, so weit die erforderlichen Fahrzeuge jedoch vorhanden sind, sofort zu verfahren. Die für Schnellzüge bestimmten dreiachsigen Gepäcksbeiwagen sind auf ein Eigengewicht von mindestens 16 t unter Ermässigung der Tragfähigkeit auf 6 t zu bringen; zur Feststellung der hiefür erforderlichen Arbeiten hat die Eisenbahn-Direction in Berlin schleunigst einen Wagen umzuändern und danach die Zeichnungen anzufertigen. Unter Vorlage einer Zeichnung und eines Kostenanschlages ist hierüber an den Minister zu berichten. Neue Wagen dieser Art würden zweckmässig einen Radstand von 7 m erhalten. Zum 1. März haben die Eisenbahn-Directionen zu berichten, ob die Abänderung sämmtlicher ihnen zugetheilten dreiachsigen Gepäcksbeiwagen erforderlich ist oder ob nicht eine geringere Anzahl mit Rücksicht darauf genügt, dass mehr und mehr vierachsige Gepäckswagen beschafft werden.

Preussen. (Weiterbeförderung von Gütern mit Kleinbahnen.) In einem Erlasse des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahn-Directionen wird bemerkt, dass bei der Weiterbehandlung der auf den Eisenbahn-Uebergangsstationen nach Kleinbahnen ankommenden, für Empfänger im Verkehrsgebiete der letzteren bestimmten Güter nach den erstatteten Berichten sehr verschieden verfahren wird. Soweit nicht bereits auf Grund der Tarife eine directe Abfertigung nach einzelnen Kleinbahnstationen erfolgt, hat sich indessen fast überall die Ueberzeugung herausgebildet, auch solche Güter, deren Frachtbriefe nicht den im § 27 (VI) der allgemeinen Abfertigungsvorschriften vorgesehenen Vermerk: „Zur Weiterbeförderung mit der Kleinbahn nach . . . . . “ tragen, der Kleinbahn in mehr oder weniger grossem Umfange zur Weiterbeförderung zu übergeben.

Eine weitgehende Anwendung dieses Verfahrens ist den Eisenbahnen durch die Bestimmung im § 68⁴ der Verkehrsordnung gestattet, liegt im finanziellen Interesse der Kleinbahnen und bietet zudem im Allgemeinen den Vortheil der möglichst schnellen Zuführung des Gutes an den Empfänger, der Beschleunigung des Wagenumlaufes und der Räumung der Güterhöfen, sowie der Ersparung von Schreibwerk (Benachrichtigungen). Das Ministerium will sich daher damit einverstanden erklären, dass Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen und lebende unbegleitete Thiere, auch wenn der Frachtbrief den Weiterbeförderungsvermerk (§ 27 [VI] Allg. Abf.-V.) nicht enthält, sofern Absender, Empfänger oder deren Beauftragte rechtzeitig nichts Anderes verfügen, in der Regel ohne Benachrichtigung der Empfänger den Kleinbahnen zur Weiterbeförderung übergeben werden. Ausnahmen von dieser Regel treten ein, wo sie nach den örtlichen Verhältnissen und im Interesse des Publicums angezeigt erscheinen. Beispielsweise werden solche Güter zu avisiren sein, deren Empfänger in der Nähe der Eisenbahn-Uebergangsstationen ihren Wohnsitz haben und von hier aus vortheilhafter beziehen können, als von einer Kleinbahnstation; ferner solche Güter, deren Ausladung auf der Kleinbahnstation mangels geeigneter Ladevorrichtungen Schwierigkeiten begegnen würde. Auch wird es sich bei schmalspurigen Kleinbahnen empfehlen, Güterladungen, die bei der Umladung Gewichts- oder Guteverlusten, sowie Beschädigungen besonders ausgesetzt sind, ferner Ladungen unbegleiteten Kleinviehs, sowie Grossvieh in Einzelsendungen ohne Begleitung zunächst den Empfängern zu avisiren und deren Verfügung abzuwarten. — Endlich ist zu beachten, dass die Weiterbeförderung der Güter mit der Kleinbahn auf Grund des § 68⁴ E.-V.-O. nur dann zugelassen ist, wenn die Beförderung nach dem Bestimmungsorte selbst und nicht etwa, bei seitwärts der Kleinbahn gelegenen Bestimmungsorten, nur bis in die Nähe derselben stattfindet.

Das Ministerium beauftragt hienach die kgl. Eisenbahn-Directionen, die Verhältnisse bei den einzelnen Uebergängen zu prüfen, das Geeignete anzuordnen und für ausreichende öffentliche Bekanntgabe und dauernden Anschlag auf den betreffenden Uebergangs- und den Kleinbahnstationen Sorge zu tragen. In der Bekanntmachung ist darauf hinzuweisen, dass Empfänger, welchen die getroffenen Anordnungen nicht zusagen, durch eine schriftliche Mittheilung an die Eisenbahn-Uebergangsstationen Anderes ein- für allemal oder rechtzeitig für den Einzelfall verfügen können. — Im Uebrigen verbleibt es bei der Bestimmung des § 27 VI Allg. Abf.-V., wonach der Absender, wenn die Zuführung durch die Kleinbahn gewünscht wird, grundsätzlich den Vermerk „Zur Weiterbeförderung mit der Kleinbahn nach . . . . . “ in den Frachtbrief eintragen muss.

[„Z. d.-V. D. E.-V.“]

Preussen. (Aenderung im Speisewagenbetriebe.) Dem „B. B.-C.“ zufolge wird mit 1. Mai 1903 eine Reform im Speisewagenbetriebe in Wirksamkeit treten. Bisher war den Eisenbahnreisenden III. Classe im Allgemeinen nur gegen Nachzahlung des Betrages für ein Billet IV. Classe für die von ihnen im Speisewagen zurückgelegte Strecke gestattet, den Speisewagen zu benützen. Dies soll vom 1. Mai ab insofern eine Aenderung erfahren, als von diesem Zeitpunkte ab die Reisenden III. Classe an den gemeinsamen Mahlzeiten im Speisewagen ohne Nachzahlung des Preisunterschiedes theilnehmen dürfen. Nur in den Fällen, wo der betreffende Reisende über eine bestimmte Zeit hinaus im Wagen verbleibt, sollen die Zugsführer die Nachzahlung verlangen, und dann allerdings für die ganze im Speisewagen zurückgelegte Strecke.

— (Vereinfachtes Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtstückgüter.) Ein neues vereinfachtes Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtstückgüter, das eine beschleunigte Behandlung der Sendungen auf der Abgangs- und Bestimmungsstation ermöglicht, ist — dem „B. B.-C.“ zufolge — von Stettin und einigen anderen Plätzen nach Berlin eingerichtet worden. Die Fracht- und sonstigen Gebühren können hiebei unter Verwendung geldwerther Marken beglichen werden, die bei den Gütercassen in verschiedenen Werthabstufungen käuflich sind. An Stelle des Frachtbriefes wird vom Versender eine Eisenbahn-Güterkarte ausgestellt. Diese besteht aus der eigentlichen Güterkarte und zwei Abschnitten, von denen der eine als Benachrichtigungsschreiben (Postkarte) nebst Empfangsbescheinigung, der andere als Nachnahmeschein verwendet wird. Da bei diesem Verfahren die Rechnungs- und Abfertigungsarbeiten auf der Versandt- wie der Empfangsstation ganz fortfallen oder doch wesentlich verringert sind, so können die Güter später zu den einzelnen Beförderungsgelegenheiten angeliefert und ohne Verzug nach Ankunft ausgeliefert werden. Die Sendungen können frankirt und unfrankirt sein, auch ist eine Belastung mit Nachnahme zulässig. Das neue Verfahren soll demnächst auf weitere Verkehrsverbindungen von und nach Berlin ausgedehnt werden.

Württemberg. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate December 1902.) Im Monate December 1902 wurden bei einer Bahnlänge von 1904·15 (1904·15) km 2,459.153 (2,515.100) Personen und 581.572 (577.198) t Güter befördert. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehre Mk. 1,400.000 (1,446.684), aus dem Güterverkehre Mk. 2,268.000 (2,221.122), aus sonstigen Quellen Mk. 218.000 (252.000), im Ganzen Mk. 3,886.000 (3,919.806), somit um Mk. 33.806 weniger als im gleichen Monate des Vorjahres. Vom 1. April bis letzten December 1902 betrugen die Einnahmen Mk. 44,049.000, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit Mk. 43,469.580, mehr Mk. 579.420.

Bayern. (Sonderbestimmungen für die Beförderung von Gütern auf den Localbahnen.) Diese Bestimmungen werden hinsichtlich des Verfahrens bei Ablieferung von Transporten auf den mit Bediensteten nicht besetzten Ladestellen für den öffentlichen Wagenladungsverkehr durch Aufnahme der nachfolgenden, vom 1. März ab giltigen neuen Zusatzbestimmungen ergänzt:

„An die mit Personal nicht besetzten öffentlichen Ladestellen werden ankommende Wagenladungen erst dann verbracht, wenn der zugehörige Frachtbrief bei der die Ladestelle mitbedienenden Güterabfertigungsstelle vom Empfänger ausgelöst und das Gut angenommen ist; die Beförderung der Sendung nach der Ladestelle erfolgt sodann mit dem auf die Auslösung des Frachtbriefes nächstfolgenden, hiezu geeigneten Zuge. Die Zeit, während der die Wagenladung auf der vorgelegenen Station bis zur Auslösung des zugehörigen Frachtbriefes und Annahme des Gutes zurückgehalten werden muss, wird der Lieferfrist zugeschlagen und bei der Berechnung der tarifmässigen Entladefrist miteinbezogen.“

Sachsen. (Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen im Monate December 1902.) Im December 1902 sind die Betriebsergebnisse im Allgemeinen günstig gewesen, obwohl der Personenverkehr — wohl unter dem Einflusse der Witterung — eine kleine Mindereinnahme gegen das Vorjahr ergeben hat. Nach vorläufiger Feststellung wurden vereinnahmt: Mk. 2,925.460 im Personenverkehre (Mk. 21.423 weniger als im

December 1901), Mk. 6,281.450 (+ 424.113) im Güterverkehre, insgesammt Mk. 9,206.910 (+ Mk. 402.690 = + Mk. 81 auf 1 km Bahnlänge). Für das ganze Jahr berechnet sich nunmehr die Einnahme wie folgt: Mk. 40,587.879 (+ 624.467) im Personenverkehre, Mk. 76,062.138 (+ 1,225.591) im Güterverkehre, Mk. 116,650.017 (+ 1,850.058) im Ganzen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis 10. Februar 1903

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

4. Febr., *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Danubio", Capitän S. Tominich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassioue und Porto Manzo.

5. „ *) um 8 Uhr Früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,¹ Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

6. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Galatea", Capitän E. Camus, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

7. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Capitän M. Braticevich, mit Berührung von Pola,¹ Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puntschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

10. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Sultan", Capitän G. Berguglian, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr Früh ankommt.

¹ Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

5. Februar, Dampfer „Venus", Capitän D. Mandich } um
9. „ Dampfer „Venus", Capitän D. Mandich } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

4. Februar, um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Bucovina", Capitän P. Harlovich, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Constantinopel.

5. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien) Dampfer „Bohemia", Capitän C. Androvich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

5. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Tebe", Capitän G. Boccalari, mit Berührung von Fiume,†) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

8. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Jupiter", Capitän D. Mandich, mit Berührung von Fiume,†) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Mytilene und Smyrna. Ueberschiffung in Smyrna nach Jaffa und Caifa.

10. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Hungaria", Capitän L. Ivancich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

12. „ um 11½ Uhr Vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Capitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

5. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Erzherzog Franz Ferdinand", Capitän A. Martinolich, [von Fiume†) am 1. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

12. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Marq. Bacquehem", Capitän T. Rassevich, [von Fiume†) am 8. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Melpomene", Capitän F. Tosoni, [von Fiume†) am 22. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. Februar, Dampfer „Cleopatra", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Fiume,†) Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabay und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Betriebslängen der zu den Bahnen des Vereines am 1. Jänner 1903 gehörigen Strecken.) Am 1. Jänner gehörten dem Vereine 74 Eisenbahn-Verwaltungen an, und zwar:

a) 46 deutsche Eisenbahn-Verwaltungen (hieranter 21 Eisenbahn-Directionen der preussisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft),
b) 20 österreichisch-ungarische Eisenbahn-Verwaltungen,
c) 4 niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 1 belgische Verwaltung (Chimay-Eisenbahn),
f) 1 rumänische Verwaltung (Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 russisch-polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene Neben- und Schmalspurbahnen, sowie die Nord-Friesische Localbahn mit einer Betriebslänge von zusammen 1006·39 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 93.737·04 km.

Hievon kommen auf:

1. a)	die preussisch-hessischen Staatseisenbahnen	32.137·05 km
b)	die bayerischen (einschliesslich pfälzische) Eisenbahn-Verwaltungen	6.622·91 „
c)	die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung	3.155·01 „
d)	die württembergische Staatsbahn-Verwaltung	1.901·08 „
e)	die badische Staatseisenbahn-Verwaltung	1.657·53 „
f)	die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1.873·21 „
g)	die Verwaltungen der übrigen deutschen Staats- und Privateisenbahnen	3.638·75 „
	die deutschen Verwaltungen zusammen	50.985·54 km
2.	österreichisch-ungarische Verwaltungen (k. k. österreichische Staatsbahnen 11.606·02 km, kgl. ungarische Staatseisenbahnen 14.456·56 km)	35.986·29 km
3.	bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)	104·33 „
4.	niederländische Verwaltungen	2.844·38 „
5.	die luxemburgische Verwaltung	186·54 „
6.	die belgische Verwaltung	59·11 „
7.	die rumänische Verwaltung	3.078·56 „
8.	die russisch-polnische Verwaltung	492·29 „
	Gesammtbetriebslänge	93.737·04 km

Da der Verein mit einer Länge von 92.125·71 km Eisenbahnen in das Jahr 1902 eingetreten ist, so ist in dem verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1611·33 km gewachsen. An diesem Zuwachse sind die deutschen Verwaltungen mit 1006·69 km oder 62·48 pCt, die österreichisch-ungarischen Verwaltungen mit 582·53 km oder 36·15 pCt. und die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen mit 22·11 km oder 1·37 pCt. betheiligt.

Die Betriebslänge der Vereinsbahnen hat jetzt eine Ausdehnung erreicht, die mehr als das 2¼fache des Umfanges des Erdäquators (40.075 km) und fast ein Viertel der mittleren Entfernung des Mondes von der Erde (384.420 km) beträgt.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Linie Wien—Eger.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen wird verschiedene Erweiterungsarbeiten in der Station Schweissing-Tschernoschin der Linie Wien—Eger mit den veranschlagten Kosten von rund K 98.500 im Offertwege vergeben.

Die Vergebung der Arbeiten erfolgt auf Grundlage des aufgelegten Kostenvoranschlages.

Die bezüglichen Projectspläne, Offert- und Baubedingnisse, sowie der Kostenvoranschlag sind bei der Abtheilung für Bau und Babnerhaltung der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen ab 10. Februar 1903 einzusehen, woselbst aucb Formularien für die Offerte ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit einer 1 Krone-Stempelmarke per Bogen versehenen und versiegelten Offerte, welche die Aufschrift: **„Offert auf die Erweiterungsbauten in der Station Schweissing-Tschernoschin der Linie Wien—Eger“** zu tragen haben, müssen längstens bis **25. Februar 1903, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen eingelaugt sein.

Gleichzeitig ist bis zu diesem Zeitpunkte, und zwar bis 11 Uhr Vormittags, bei der k. k. Staatsbabn-Diections-Cassa daselbst ein Vadium von K 4900 zu erlegen.

Es wird hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes rechnen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscbeiden, eventuell auch sämmtliche eingelangte Angebote zurückzuweisen.

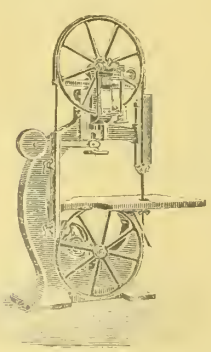
Zu der für den 25. Februar 1903, um 2 Uhr Nachmittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen auberaumten Offerteröffnung können die Herren Offerenten oder deren beglaubigte Vertreter persönlich erscheinen.

Jenen Offerenten, deren Offert nicht angenommen wurde, wird das erlegte Vadium zur Verfügung gestellt werden.

Offerte, welche den vorstehenden Bedingnissen nicht entsprechen oder später eingebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im Februar 1903.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. | Gegründet 1853. | Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham

Maschinenfabrik und Eisengiesserei

Wien, Favoriten.

Specialitäten: 665

Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.

Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.

Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte **Zahnräder** aller Art.

Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

FRITZ & MASCHKE

Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713

Holz und Kohle

„Sunrise Big Vein“, beste engl. Anthracitkohle.

Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

JULIUS PINTSCH

WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.

Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670

Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei

übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten**), **Oelgas** und **Acetylengas.**

Gasbeleuchtungs-Einrichtungen

für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.

Gascompressions- und Füllanlagen.

Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.

Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .

Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH

WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Patent-Anwalt

Ingr. V. MONATH

Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.

Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

Eichenschnittmaterial

liefert prompt

Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk

Poděbrad, Böhmen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

(Tarif-Heft II.)

Ausserkraftsetzung der Frachtsätze nach Villány.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1903 werden die directen Frachtsätze im Verkehre mit der Station Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im obcitirten Kohlenverkehre aufgehoben.

Budapest, am 4. Februar 1903. [122]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Personenverkehr über Ebenfurth.

Ermässigung von Fahrpreisen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1903 werden in der Stationsverbindung Sopron R.Oe.E.E. einerseits und Wien E.W.A., sowie Simmering E.W.A. andererseits in beiden Richtungen die Fahrpreise der I. Wagenclasse auf 650 Heller und der II. Wagenclasse auf 480 Heller ermässigt.

Wien, am 5. Februar 1903. [123]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung von Nachträgen.) Zu dem Verbandsgütertarife Heft 1, 2 und 3 und zum Seehafen-Ausnahmetarife wurden mit 1. Februar 1903 Nachträge herausgegeben, welche ausser bereits anderweitig bekanntgegebenen Ergänzungen und Aenderungen die Aufnahme von Stationen, die Ermässigung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, sowie sonstige kleinere Ergänzungen und Aenderungen enthalten.

Ausserdem wurden die Tarifentfernungen und Frachtsätze für Stieringen-Wendel (Station der Reichsbahnen) mit Giltigkeit vom 1. April 1903 ohne Ersatz aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, von welchen auch die Nachträge käuflich bezogen werden können.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 wurden die Stationen Lorenzdorf, Prinzdorf, Thommendorf und Wehrau-Klitschdorf (Directionsbezirk Breslau) in dem für die Station Siegersdorf bestehenden Verkehrsumfange in den Tarif einbezogen.

Ferner wurde der Ausnahmetarif 1 a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer u. s. w. auf den Verkehr von den Stationen der Stargard-Küstriner Eisenbahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Russisch-Chinesischer Güterverkehr. (Einführung directer Tarife.) Vom 14. bis 19. December 1902 a. St. fanden in St. Petersburg Conferenzen der betheiligten Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen zwecks Etablirung directer Tarife im obbezeichneten Verkehre statt. Der Tarif soll sowohl über den Beförderungsweg über Land als auch zur See gelten. Für ersteren werden besondere Tarifschematas, giltig ab allen Stationen des russischen Eisenbahnnetzes nach Tscheljabinsk transit und ab da nach Stationen der Chinesischen Ostbahn, ein Stationstabellentarif erstellt werden. Der Seetarif wird über Odessa und Noworossysk, bezw. Wladiwostok und Dalny zur Anwendung gelangen. Bei Zugrundelegung der in Aussicht genommenen Tarifsätze dürften sich beispielsweise die Frachtkosten für die (in beschränkter Anzahl) in den Tarif aufgenommenen Artikel von Moskau nach Charbin auf Rubel 1·— bis 1·50 per Pud belaufen. Der Tarifverband soll sich auch auf Transporte von Baltischen Häfen nach Stationen der Chinesischen Ostbahn via Canal La Manche—Suezcanal erstrecken, wobei jedoch nur einige wenige Industrieartikel localer Production einbezogen werden, da nicht beabsichtigt wird, Tarife ab Stationen russischer Industrierayons über Baltische Häfen zu schaffen. Was die Richtung nach Russland anbelangt, so werden in die bezüglichen Tarife nur die in Betracht kommenden wenigen Einfuhrartikel aufgenommen, und da dieselben zumeist werthvoller sind, wird von besonderen Frachtbegünstigungen abgesehen. Auch die Importtarife werden via Sibirien, sowie via Schwarze Meer-Häfen erstellt werden. Die Beförderung wird auf Grund der Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr erfolgen.

An Stelle des mit 1. Jänner 1903 a. St. ausser Kraft getretenen Tarifes für den directen Ussuri-Amur-Güterverkehr via Irkutsk soll ein neuer directer Verbandstarif zwischen Stationen der Ussuribahn einerseits und Stationen des russischen Eisenbahnnetzes andererseits via Mandschurei zur Einführung gelangen, in welchem im Allgemeinen die Tarifsätze der Eisenbahnen I. und II. Gruppe, bezw. die Localtarife der Chinesischen Ostbahn eingerechnet werden.

Die sich auf Grund dieser Basis ergebenden Gesammtfrachtsätze stellen sich wesentlich niedriger als die Sätze des zur Aufhebung gelangten obbezeichneten Tarifes.

Die genannten Verbandstarife dürften jedenfalls noch in der ersten Hälfte 1903 in Wirksamkeit treten.

(„Osteuropäische Tarifrundschau.")

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif. Theil II, Heft Nr. 2. Verkehr mit Württemberg, vom 1. October 1900. (Einbeziehung der Station Myslowitz in den Ausnahmetarif 19.) Mit Giltigkeit vom 20. Jänner 1903 wurde die Station Myslowitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz in den Ausnahmetarif 19 für Zink in Platten (Rohzink) etc. etc. einbezogen.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif. Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. October 1900. (Einbeziehung der Station Myslowitz in den Ausnahmetarif für Zink in Platten etc.) Mit Giltigkeit vom 20. Jänner 1903 wurde die Station Myslowitz des Eisenbahn-Directionsbezirkes Kattowitz in den Ausnahmetarif 19 für Zink in Platten (Rohzink) etc. u. A. mit den nachbezeichneten Frachtsätzen einbezogen:

Nach	Von Myslowitz Frachtsätze für 100 kg in Mark
Kufstein	3·81
Lindau	4·51

Deutschland. (Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen im directen Verkehre mit schmalspurigen Nebenbahnen.) Zur Beseitigung von Zweifeln über die Frachtberechnung bei den von Schmalspur- oder Vollspurbahnen übergehenden Gütern solcher Ausnahmetarife, deren Anwendung von der Ausnützung des Ladegewichtes der gestellten Wagen abhängig ist, bestimmte der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Erlass vom 6. Jänner 1903, dass in die directen Gütertarife mit schmalspurigen, nicht mit Rollböcken betriebenen Privatnebenbahnen unter Abschnitt II B. 3 (Ausnahmetarife) als Absatz 3 folgende Bestimmung aufgenommen wird: „Im Verkehre von schmalspurigen Nebeneisenbahnen wird bei Ausnahmetarifen, deren Anwendung an die Ausnützung des Ladegewichtes der gestellten Wagen gebunden ist, das Lade-

gewicht der bei der Umladung gestellten vollspurigen Wagen der Frachtberechnung zugrunde gelegt." — Bei den betreffenden Ausnahmetarifen ist im Abschnitt II. F. auf diese Bestimmung zu verweisen. Zur Vermeidung von Härten, die damit verbundeu sind, dass auf der Staatsbahnübergangsstation zur Umladung Wagen mit einem höheren Ladegewichte gestellt werden, als auf der Abgangsstation der Schmalspurbahn verwendet war, ist bei der Wagengestellung den Bedürfnissen und Wünschen der schmalspurigen Nebenbahnen möglichst Rechnung zu tragen und zwecks zuverlässiger Frachtberechnung auf der Versandtstatiou namentlich darauf hinzuwirken, dass bereits die Versandt- und nicht, wie vielfach gegenwärtig, die Umladestation der Nebenbahn die Wagenbestellung bei der Staatsbahnübergangsstation besorgt. Im letzteren Falle ist die Zusatzbestimmung VII zu § 33 der allgemeinen Abfertigungsvorschriften sinngemäss anzuwenden. Die darin vorgeschriebene Benachrichtigung des Absenders wird der Schmalspurbahn zu überlassen sein. — Bei Sendungen im directen Verkehr nach schmalspurigeu Nebenbahnen ist für die Frachtberechnung nach den bezeichneten Ausnahmetarifen das Ladegewicht der auf der vollspurigen Abgangsstation gestellten Wagen massgebend. („Z. d. V. D. E.-V.")

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrath für die Directionsbezirke Hannover und Münster i. W.) Ueber die 43. Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes für die Directionsbezirke Hannover und Münster i. W., welche am 8. Jänner 1903 zu Hannover stattfand, entnehmen wir dem „Hamb. Corresp." noch Folgendes: Im Vordergrunde der Berathung stand folgende Vorlage: „Empfiehlt es sich, für Manilahanf Ausnahmetarife von Bremen und Hamburg nach Köln und Mannheim, auch nach Landsberg a. W. und Breslau nnd vielleicht auch nach weiteren Stationen zu erstellen, welche für Bremen-Köln mit 1 Mk. für 100 kg gleich dem Satze London-Köln und für Bremen-Mannheim und Landsberg a. W. und Breslau zum Specialtarife II, sowie für etwaige weitere Empfangsstationen je nach der Entfernung in ähnlicher Weise gebildet sind?" Dieser Antrag fand einstimmige Annahme mit den Aenderungen, dass der Ausnahmetarif auch auf die Emshäfen, sowie die Elbe- und Weserhäfen ausgedehnt werde und ferner auch auf Hanf aus den deutschen Colonien. Ein Antrag auf bahnseitige Versicherung von Eisengusswaaren in Stückgütern, unverpackt oder unvollständig verpackt, gegen eine Versicherungsgebühr von 10 pCt. Frachtzuschlag fand gleichfalls einstimmige Annahme. § 58 der Verkehrsordnung fällt dabei hinweg. Die Versicherung steht in der Wahl des Absenders. Die weiteren Anträge der reichhaltigen Tagesordnung wurden theils abgelehnt, theils zurückgestellt.

(„Z. d. V. D. E.-V.")

— (Beförderung von ausländischen rohen Häuten und Fellen.) Da unter den genannten Frachtgütern, besonders unter jenen überseeischer Herkunft, sich hin und wieder solche befinden, die von milzbrandkranken Thieren stammen und durch solche Häute der Milzbrand auf Menschen uud Thiere übertragen werden kann — sei es durch unmittelbare Berührung der Häute und Felle selbst oder durch den beim Ver-, bezw. Abladen sich entwickelnden Staub — so hat die Generaldirection der Bayerischen Staatsbahnen sich veranlasst gesehen, Massnahmen zur Minderung der Ansteckungsgefahr zu treffen. Sie hat dementsprechend angeordnet, dass die zur Lagerung, Verladung und Beförderung von rohen Häuten benützten Güterhallenplätze, Rampen und Wagen nach jedesmaligem Gebrauche mit Wasser gründlich gereinigt und in angemessenen Zwischenräumen mit Chlorkalkmich desinficirt werden. Da in der Regel der Krankheitsstoff durch Hautabschürfungen, Wunden an Händen, im Gesichte u. s. w. in den menschlichen Körper gelangt, wird dem mit den Rohhäuten beschäftigten Personal aufs Eindringlichste eingeschärft, nach jedesmaliger Beendigung der Arbeit sowohl Gesicht, Arme und Hände, wie auch Kopf- und Barthaare gründlichst zu reinigen; ferner wird demselben empfohlen, falls nach Arbeiten mit Rohhäuten an den genannten Körpertheilen oder Stellen anfangs kleine, bald grösser werdende dunkle, schmerzhafte Bläschen oder Beulen entstehen sollten, sich sofort in ärztliche Behandlung zu begeben, da jede Vernachlässigung schwere Gefahren im Gefolge haben köune. („Z. d. V. D. E.-V.")

— (Weiterbeförderung von Gütern mit Kleinbahnen.) In einem dieserhalb ergangenen Erlass des preussischen Miuisters der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahn-Directionen wird bemerkt, dass bei der Weiterbehandlung der auf den Eisenbahnübergangsstationen nach Kleinbahnen ankommenden, für Empfänger im Verkehrsgebiete der letzteren bestimmten Güter nach den erstatteten Berichten sehr verschieden verfahren wird. Soweit nicht bereits auf Grund der Tarife eine directe Abfertigung nach einzelnen Kleinbahnstationen erfolgt, hat sich indessen fast überall die Uebung herausgebildet, auch solche Güter, deren Frachtbriefe nicht den im § 27 (VI) der allgemeinen Abfertigungsvorschriften vorgesehenen Vermerk „Zur Weiterbeförderung mit der Kleinbahn uach . . . . . " tragen, der Kleinbahn in mehr oder weniger grossem Umfange zur Weiterbeförderung zu übergeben.

Eine weitgehende Anwendung dieses Verfahrens ist den Eisenbahnen durch die Bestimmung in § 68[4] der Verkehrsordnung gestattet, liegt im finanziellen Interesse der Kleinbahnen und bietet zudem im Allgemeinen den Vortheil der möglichst schnellen Zuführung des Gutes an den Empfänger, der Beschleunigung des Wagenumlaufes und der Räumung der Güterböden, sowie der Ersparung von Schreibwerk (Benachrichtigungen). Der Herr Minister will sich daher damit einverstanden erklären, dass Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen und lebende unbegleitete Thiere, auch wenn der Frachtbrief den Weiterbeförderungsvermerk (§ 27 [VI] Allg. Abf.-V.) nicht enthält, sofern Absender, Empfänger oder deren Beauftragte rechtzeitig nichts Anderes verfügen, in der Regel ohne Benachrichtigung der Empfänger den Kleinbahnen zur Weiterbeförderung übergeben werden. Ausnahmen von dieser Regel treten ein, wo sie nach den örtlichen Verhältnissen und im Interesse des Publicums angezeigt erscheinen. Beispielsweise werden solche Güter zu avisiren sein, deren Empfänger in der Nähe der Eisenbahnübergangsstationeu ihren Wohnsitz haben und von hier aus vortheilhafter beziehen können, als von einer Kleinbahnstation; ferner solche Güter, deren Auslaiung auf der Kleinbahnstation mangels geeigneter Ladevorrichtungen Schwierigkeiten begegnen würde. Auch wird es sich bei schmalspurigen Kleinbahnen empfehlen, Güterladungen, die bei der Umladung Gewichts- oder Güteverlusten, sowie Beschädigungen besonders ausgesetzt sind, ferner Ladungen unbegleiteten Kleinviehs, sowie Grossvieh in Einzelsendungen ohne Begleitung zunächst den Empfängern zu avisiren uud deren Verfügung abzuwarten. — Endlich ist zu beachten, dass die Weiterbeförderung der Güter mit der Kleinbahn auf Grund des § 68[4] E.-V.-O. nur dann zugelassen ist, wenn die Beförderung nach dem Bestimmungsorte selbst und nicht etwa, bei seitwärts der Kleinbahn gelegenen Bestimmungsorten, nur bis in die Nähe derselben stattfindet.

Der Minister beauftragt hienach die königlichen Eisenbahn-Directionen, die Verhältnisse bei den einzelnen Uebergängen zu prüfen, das Geeignete anzuordnen und für ausreichende öffentliche Bekanntgabe und dauernden Anschlag auf den betreffenden Uebergangs- und den Kleinbahnstationen Sorge zu tragen. In der Bekanntmachung ist darauf hinzuweisen, dass Empfänger, welchen die getroffenen Anordnungen nicht zusagen, durch eine schriftliche Mittheilung an die Eisenbahnübergangsstationen Anderes eiu- für allemal oder rechtzeitig für den Einzelfall verfügen können. — Im Uebrigen verbleibt es bei der Bestimmung des § 27 VI Allg. Abf.-V., wonach der Absender, wenn die Zuführung durch die Kleinbahn gewünscht wird, grundsätzlich den Vermerk „Zur Weiterbeförderung mit der Kleinbahn nach . . . . . " in den Frachtbrief eintragen muss.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Erweiterung des Ausnahmetarifes 1 a.) Der am 1. Jänner 1903 für den Verkehr von Stationen der Preussisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen nach den Kohlengruben-Anschlussstationen des Ruhrreviers einschl. Homberg am Rhein und verschiedenen Sammellagerstationen der Directionsbezirke Essen, Elberfeld und Münster, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn zu den Frachtsätzeu des Rohstofftarifes eingeführte Ausnahmetarif 1 a für Grubenholz trat am 25. Jänner 1903 im Verkehre von den Stationen Mannheim der Badischen Staatsbahn, Ludwigshafen am Rhein der Pfälzischen Eisenbahnen und Basel Bad. B. und Elsass-Lothringen in Kraft.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 werden die im Bereicbe der Eisenbahn-Direction Maiuz gelegenen Stationen Büchenbeuren, Hinzerath, Hochscheid, Morbach, Sohren und Zolleiche in den Tarif einbezogen.

Näheren Aufschluss geben die betheiligten Dienststellen.

Norddeutsch-Sächsischer Verkehr (Tarifheft Nr. 1). (Geänderte Entfernungen in der Kilometertafel III.) Im obgenannten Verkehre traten am 25. Jänner 1903 für verschiedene, in der Kilometertafel III aufgeführte Mitbewerbsstationen der Sächsischen Staatseisenbahnen abgeänderte Entfernungen in Kraft. Die betheiligten Stationen geben nähere Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
644	Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Bienen	allen Stationen	allen Stationen	Aufgabe in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif, Theil II	Verschieden	Einheitssatz 1·0 h für 100 kg und 1 km nebst 4 h Manipulationsgebühr für 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		
645			Bienenkörbe und Bienenstöcke, leere, sowie Bienengeräthe							50 pCt. Nachlass vom Normaltarife				
646			Bier	Sarajevo	Cavtat (Ragusavecchia)				370	250	120			
					Gruda				386	260	126			
					Gruž (Gravosa)				352	238	114			
					Igalo				408	274	134			
					Zelenika				415	279	136			
				D. Tuzla	Cavtat (Ragusavecchia)				667	447	220			
					Gruda				682	458	224			
					Gruž (Gravosa)				649	435	214			
					Igalo				704	472	232			
					Zelenika				711	477	234			
647			Bierfässer und Bierflaschen in Kisten, leer retourgehend	allen Stationen	Dol. Tuzla Sarajevo				Verschieden	Einheitssatz 0·6 h für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg	Verschieden			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
648	Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Eis	Gruž (Gravosa)	allen Stationen	Aufgabe in Mengen unter 10.000 kg	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif, Theil II	Verschieden	Einheitssatz 0·6 h für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		Die begünstigten Frachtsätze für Mengen unter 10.000 kg, bezw. bei Aufgabe in jedem Gewichte dürfen nur dann angewendet werden, wenn das Eis in wasserdichten, mit Blech ausgeschlagenen Kisten oder in Fässern und Bottichen zur Aufgabe gelangt. Für den Rücktransport dieser Emballagen werden keine Transportgebühren, sondern nur die tarifmässigen Nebengebühren, jedoch excl. der Manipulationsgebühren eingehoben. Bei der Aufgabe der leer retourgebenden Eiskisten, Fässer oder Bottiche ist der Original-Frachtbrief, mit welchem das Eis eingelangt ist, vorzuweisen
649			Eisen, roh	Podlugovi	Gruž (Gravosa)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			226	78	148			
650			Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E—5 und E—6—d	Podlugovi	Gruž (Gravosa)	Aufgabe in jedem Gewichte			Verschieden	191	Verschieden			Der Frachtsatz in der Rubrik 10 findet nur dann Anwendung, wenn die Sendungen nach der in der Rubrik 5 angeführten Station oder zum Weitertransporte über dieselbe hinaus bestimmt sind

Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	651	652	653	654
Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht			
von der und im Namen der				
für Artikel	Eisen und Stahl, alt, abgängig, der Pos. E—8	Eisenwaaren, nachstehende: Röhren und Walzen	Fabrikate, nachstehende, u. zw.: Glanbersalz, Kali, chromsanres, Natron, chromsaures, Soda	Fabrikate, nachstehende: Calcium-Carbid, Chorkalk, Ferro-Silicium, Soda, kaustische (Aetznatron), Thonerde
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	allen Stationen	Podlngovi	allen Stationen	Lukavac	Jajce
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Zenica	Gruž (Gravosa)	allen Stationen	Gruž (Gravosa)	Cavtat (Ragusa-vecchia) Gruda Gruž (Gravosa) Igalo Zelenika
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe in jedem Gewichte	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe in jedem Gewichte
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903				
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localgütertarif, Theil II				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	191	Verschieden	944	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Einheitssatz 0·32 h für 100 kg und 1 km	97	Einheitssatz 0·44 h für 100 kg und 1 km	170	202 208 196 216 219
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	94	Verschieden	774	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartirungswege				
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen		Der Frachtsatz in Rubrik 10 findet nur auf jene Transporte Anwendung, welche von Vareš proveniren			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
655	**Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen**	k. k. österr. Staatsbahnen	Fässer, und zwar: gebrauchte, leer retourgehend, unter 8 Hektoliter Gehalt	allen Stationen	Slekovac-Danica	Aufgabe in jedem Gewichte	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif, Theil II	V e r s c h i e d e n	Einheitssatz 0·6 h für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Partei als Absender lautenden Original-Frachtbriefe über die leeren Fässer, welchen die Original-Frachtbriefe für den Rücktransport derselben Fässer in gefülltem Zustande über die gleiche Strecke beiliegen müssen, binnen drei Monaten vom Tage der Aufgabe der Fässer an gerechnet	Der Rücktransport der gefüllten Fässer muss innerhalb dreier Monate erfolgen
			Fässer, und zwar: neue, zur Füllung mit Wein oder Spiritus, wenn dieselbeu in gefülltem Zustande die gleiche Strecke zurückbefördert werden	allen Stationen	allen Stationen									
			Fässer, und zwar: Spiritusfässer, gebrauchte, leer retourgehend		Kreka Mostar Sarajevo Travnik			Specialtarif 2	V e r s c h i e d e n	Classe A		Im Kartirungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Partei als Absender lautenden Original-Frachtbriefe über die leeren Fässer, welchen die Original-Frachtbriefe für den Rücktransport derselben Fässer in gefülltem Zustande über die gleiche Strecke beiliegen müssen, binnen drei Monaten vom Tage der Aufgabe der Fässer an gerechnet	
656			Flaschen in Kisten, zur Füllung mit Mineralwasser bestimmt		Blažuj D. Tuzla Ilidže Trbuk Visoko			Einheitssatz 1·0 h für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
657	**Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen**	k. k. österr. Staatsbahnen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9	Bosn.-Brod trs. Siekovac trs.	Cavtat (Ragusa-vecchia)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif, Theil II	Verschieden	230	Verschieden	im Kartirungswege	Die Frachtsätze in der Rubrik 10 finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen zum Consum nach den in Rubrik 5 angeführten Stationen oder zum Weitertransporte über dieselben hinaus bestimmt sind	
					Gruž (Gravosa)					220				
					Igalo					230				
					Zelenika					230				
658			Güter der Classe I und II, sowie sperrige Güter	Bosn.-Brod, provenirend von Wiener Stationen		Aufgabe in jedem Gewichte			I II	I II	I II			
					Cavtat (Ragusa-vecchia)				1148 1034	317 272	831 762			
					Gruž (Gravosa)				1118 1007	292 267	826 740			
					Igalo				1210 1090	317 272	893 818			
					Zelenika				1222 1101	296 251	905 829			
				Bosn.-Brod, provenirend von Budapester Stationen										
					Cavtat (Ragusa-vecchia)				1148 1034	237	911 797			
					Gruž (Gravosa)				1118 1007	232	886 775			
					Igalo				1210 1090	237	973 853			
					Zelenika				1222 1101	237	985 861			

Die Frachtsätze finden nur auf jene Güter Anwendung, welche im Sammelgutverkehre von Budapest in B.-Brod anlangen und nach den angeführten Stationen weiter expedirt werden. Bei der Aufgabe in B.-Brod ist der bezügliche Sammelgut-Frachtbrief vorzuzeigen und sind die zu reexpedirenden Güter in das Bahnmagazin einzulagern

Die von B.-Brod zu reexpedirenden Güter müssen im Sammelgutverkehre (Ausnahmetarif für Güter aller Art) von Wien in B.-Brod anlangen. Die Frachtsätze ad I gelangen zur Anwendung, wenn für diese Güter die Fracht mindestens für 5000 kg, die Frachtsätze ad II hingegen, wenn für diese Güter die Fracht mindestens für 10.000 kg bezahlt wurde. Bei der Aufgabe ist der bezügliche Sammelgut-Frachtbrief vorzuzeigen und sind die zu reexpedirenden Güter in das Bahnmagazin einzulagern

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
659	Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Güter aller Art	Gruž (Gravosa)	Trebinje	Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif, Theil II	108	60	48	Im Kartirungswege		
				Trebinje	Gruž (Gravosa)									
				Gruž (Gravosa)	Trebinje	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen			108	50	58			
				Trebinje	Gruž (Gravosa)									
660			Holz, und zwar: Buchendauben, Taroletti (Testoni) und Sabien (Buchenspaltholz in Quadratform, roh vorgearbeitet)	Bradina	Gruž (Gravosa)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen			123	88	35			
				Ivan					125	90	35			
				Konjica					116	83	33			
				Podorožac					118	85	33			
				Rastelica					127	91	36			
661			Holz der Pos. H—18—a und H—19—a	allen Stationen der Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	Cavtat (Ragusa-vecchia)				Verschieden	Einheitssatz 0·4 h für 100 kg und 1 km	Verschieden			
					Gruda									
					Gruž (Gravosa)									
					Igalo									
					Zelenika									
662			Holz der Pos. H—18—c (Schnittholz)	Busovača						111				
				D. Vakuf						127				
				Hadžići						84				
				Han Compagnie Vitéz	Gruž (Gravosa)					114				
				Ilidže						86				
				Podlugovi						97				
				Sarajevo						89				

Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): von	für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
663	Holz der Pos. H—18—c (Schnittholz), ferner Buchenholz, behauen oder geschnitten, Buchendauben und Stubien, roh vorgearbeitet	Zavidović	Gruž (Gravosa)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Anlieferung von 12.000 Tonnen	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Verschieden	169			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Partei lautenden Duplicat-Frachtbriefe bis Ende März 1904	Der in Rubrik 10 ausgewiesene Frachtsatz kann auch im Kartirungswege gegen Erlag einer Caution von K 73.200 von der Partei in Anspruch genommen werden
664	Holz der Pos. H—19—d (Eisenbahnschwellen)	allen Stationen der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	Gruž (Gravosa)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, für eichene Eisenbahnschwellen. Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des Wagens	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif, Theil II	108		Einheitssatz 0·4 h für 100 kg und 1 km				
665	Holzthecr, Holzpech (Holztheerpech)	Usora transit	allen Stationen	a) Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, c) Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Verschieden	61		ad a) Einheitssatz 0·36 h für 100 kg und 1 km nebst 4 h Manipulationsgebühr für 100 kg, ad b) Einheitssatz 0·30 h für 100 kg und 1 km, ad c) Einheitssatz 0·25 h für 100 kg und 1 km				Die nebenstehend angeführten Tarifermässigungen finden nur auf jene Transporte Anwendung, welche von der Station Teslic der Usorathalbahn provenieren
						Im Kartirungswege							

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
666	Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Holzwaaren, und zwar: Fenster und Fensterstöcke, ferner Thüren, Thürstöcke und deren Verkleidung, Bretter und Leisten, gehobelt und genutbet, der Pos. H—18—c) 1 u. 2	Sarajevo	Gruž (Gravosa)	a) Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif, Theil II	Verschieden	a) 295 b) 238	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Igalo					341 274				
					Zelenika					347 279				
667			Holzsägespäne	allen Stationen	allen Stationen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen			Verschieden	Einheitssatz 0·3 h für 100 kg und 1 km	Verschieden			
668			Kallum-Chlorat (Kali, chlorsaures) und Natrium-Chlorat (Natron, chlorsaures)	Jajce	Gruž (Gravosa)	Aufgabe in jedem Gewichte			809	178	631			
669			Kohlen, mineralische	Kakanj-Doboj	Grnž (Gravosa)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			108	79	29			
				Zenica					92	86	6			
				Kakanj-Doboj	Igalo				123	88	35			
				Zenica					132	95	37			
				Kakanj-Doboj	Zelenika				124	89	35			
				Zenica					105	96	9			
670			Kohlensäure, flüssige	Kreka	Grnž (Gravosa)	Aufgabe in jedem Gewichte			966	164	802			
					Igalo				1048	177	871			
					Zelenika				1059	179	880			
					allen übrigen Stationen				Verschieden	Classe C	Verschieden			

Fortlaufende Nummer	671	672	673	674	675
Die Publication erfolgt	**Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen**				
von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen				
für Artikel	Kupfer und Kupferwaaren, neue	Kupfer und Kupferwaaren, alte	Mahlproducte der Pos. M—4	Metallcylinder, leere, gebrauchte (Bomben), welche zur Füllung und für den Transport von flüssiger Kohlensäure verwendet werden	Möbel und Möbelgestelle, hölzerne, neue, aller Art
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Jajce	Gruž (Gravosa)	Kreka	allen übrigen Stationen	Sarajevo
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	allen übrigen Stationen	Jajce	allen Stationen	Kreka	Gruž (Gravosa) Igalo Zelenika
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in jedem Gewichte	Aufgabe in jedem Gewichte	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe in Mengen unter 10.000 kg	Aufgabe in jedem Gewichte
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903				
Das Zugeständniss wird gemacht					
Bezeichnung des Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localgütertarif, Theil II				
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	275	231	Verschieden	646	869
				702	1007
				709	1025
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Einheitssatz 1·0 h für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg	Einheitssatz 1·0 h für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg	Einheitssatz 0·56 h für 100 kg und 1 km nebst 4 h Manipulationsgebühr für 100 kg	164	525
			Specialtarif 1	177	607
				179	618
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden			482	344
				525	400
				530	407
Art der Durchführung	Im Kartirungswege			Specialtarif 3	Verschieden
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen			Die Mahlproducte-Sendungen müssen von einer in Kreka oder in nächster Umgebung von Kreka gelegenen Mühle erzeugt und aufgegeben werden		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Fortlaufende Nummer	677	676
Die Publication erfolgt	Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	
von der Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Oele, mineralische, der Pos. O—4, Paraffin, Petroleum in Kisten	Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, in Kisten verpackt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Siekovac Danica	Sarajevo
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	allen übrigen Stationen der Bosn. - herceg. Staatsbahnen ausschliesslich Mostar und den südlich von Mostar gelegenen Stationen Siekovac alien übrigen Stationen der Bosn.-herceg. Staatsbahnen Mostar und den südlich von Mostar gelegenen Stationen der Bosn.-herceg. Staatsbahnen Siekovac allen Stationen der Bosn. - herceg. Staatsbahnen Grnda Grnž (Gravosa) Igalo Metković Cavtat (Ragusa-vecchia) Zelenika	Grnž (Gravosa)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe in jedem Gewichte
und gilt in der Zeit	**Anlieferung eines Quantums von 4500 Tonnen in allen Relationen zusammen** vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Wiederruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localgütertarif, Theil II	
Bezeichnung	Verschieden 21 Verschieden 21 Verschieden	582
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	415 395 428 319 406 432	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Einheitssatz 0·35 h für 100 kg und 1 km nebst 4 h Manipulationsgebühr für 100 kg 8 Specialtarif 3 Einheitssatz 0·3 h für 100 kg und 1 km nebst 4 h Manipulationsgebühr für 100 kg 10 Classe C	238
	150 142 154 115 146 156	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden 13 Verschieden 11 Verschieden	344
	265 253 274 204 260 276	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Partei als Absender lautenden Aufnahmsbescheinigungen bis Ende März 1904	
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen nach dem Auslande (ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes) bestimmt sein

Fortlaufende Nummer	678	679
Die Publication erfolgt	Bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen	
von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Roh- und Hilfsstoffe, zur Seifenfabrikation bestimmt, und zwar: Colophonium, Cocosnussöl, Knochenfette, Palmöl, Sesamöl, Talg, Wasserglas	Roh- und Hilfsstoffe, zur Zündhölzchenfabrikation bestimmt, und zwar: Baryt, chromsaurer, Bleioxyd, chromsaures und unterschwefelsaures, Braunstein, Dextrin, Glasstaub, Gummi-Tracantha, Eisenröthe (Caput mortuum), Kali, chlorsaures und doppeltchromsaures, Kalisalpeter, Kieselguhr, Leim, Natron, chlorsaures, Papier, Phosphor, amorpher, Schachtelvignetten, Schwefel, Schwefelantimon, Stärke, Umbra (Umbrana), Zinkgrau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	allen Stationen	
nach	Sarajevo	Doiac
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und und Wagen	a) Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg, b) Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtzahlung für Mengen unter 10.000 kg	
	Locaigütertarif, Theil II	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Classe C	ad a) Einheitssatz 1·2 h für 100 kg und 1 km, nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg ad b) Einheitssatz 0·7 h für 100 kg und 1 km, nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Speciaitarif 1	
	Verschieden	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis Ende März 1904	
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
680	Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Seife, nicht parfümirte, Soda der Pos. S—44—a)	Sarajevo	allen Stationen	Aufgabe in jedem Gewichte und Anfliefe-rung eines Quantums von 20 Tonnen	vom 1. Jänner 1903 bis Ende December 1903	Localgütertarif, Theil II	Verschieden	Einheitssatz 1·0 h für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Partei als Absender lautenden Aufnahmsbescheinigungen bis Ende März 1904	
681			Spiritus und Spiritnosen der Pos. S—50	Kreka, Mostar, Sarajevo, Travnik	allen Stationen	Frachtzahlung für Mengen unter 10.000 kg Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Anfliefernng von mindestens 600 Tonnen in allen Relationen zusammen				Specialtarif 2 Einheitssatz 0·5 h für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg				
682			Spirituosen der Pos. S—50 h	Alipašinmost	Bos. Brod trs. Siekovac trs.	a) Frachtzahlung für Mengen unter 10.000 kg; b) Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen Anfliefernng von 80 Tonnen in allen Relationen zusammen				ad a) 334 ad b) 226			Gegen Vorlage der auf die reclamirende Partei als Absender lautenden Aufnahmsbescheinigungen bis spätestens Ende März 1904	Die Frachtsätze in Rubrik 10 finden nur Anwendung auf jene Sendungen, welche in einer in Alipašinmost oder dessen nächsten Umgebung gelegenen Spirituosen-Fabrik erzeugt worden sind. Die Frachtsätze in Rubrik 10 finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen zum Consum nach den in Rubrik 5 angeführten Stationen oder zum Weitertransporte über dieselben hinaus bestimmt sind
					Metković					217 147				
					Cavtat (Ragusa vecchia)					367 247				
					Gruda					382 258				
					Gruž (Gravosa)					349 235				
					Igalo					404 272				
					Zelenika					411 277				
					allen übrigen Stationen der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen					Einheitssatz 1·6 h für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg				

Bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	685	684	683
Die Publication erfolgt von der und im Namen der			
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Zucker der Pos. Z—8, welcher in der Ladestelle Usora-Fabrik zur Aufgabe gelangt	Cigaretteupapier in Bücheln (zum unmittelbaren Gebrauche vorgerichtet)	Streichhölzer (Zündhölzchen)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Usora	Sarajevo	Dolac
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Zelenika Igalo Gruž (Gravosa) Cavtat (Ragusa-vecchia)	Zelenika Gruda Igalo Cavtat (Ragusa-vecchia) Gruž (Gravosa)	allen übrigen Stationen Zelenika Igalo Gruž (Gravosa) Gruda Cavtat (Ragusa-vecchia)
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	a) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen; b) Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe in jedem Gewichte	a) Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg; b) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localgütertarif, Theil II		
Bezeichnung	Verschieden		
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	948 937 854 881	686 638 674 612 582	868 856 764 820 794
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	335 211 332 208 304 190 313 196	415 386 408 370 352	ad a) Einheitssatz 1·0 h für 100 kg und 1 km nebst 8 h Manipulationsgebühr für 100 kg ad b) Frachtsatz der Classe C 252 176 258 174 231 155 248 166 240 161
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	613 737 605 729 550 684 568 685	271 252 266 242 230	Verschieden 606 692 598 682 583 609 572 654 554 633
Art der Durchführung	Im Kartirungswege		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		Die Frachtsätze in der Rubrik 10 finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen zum Consum nach den in Rubrik 5 angeführten Stationen oder zum Weitertransporte über dieselben hinaus bestimmt sind	Die Frachtsätze in der Rubrik 10 finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen zum Gebrauche nach den in Rubrik 5 angeführten Stationen oder zum Weitertransporte über dieselben hinaus bestimmt sind

Fortlaufende Nummer	686	687	688
1			
Die Publication erfolgt — von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn
2			
Die Publication erfolgt — und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen		
3			
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Steinsalz, rohes, unreines (Fabriksalz) aus Pos. 8—7 a der Güterclassification	Regiegüter für Zwecke der Bahnerhaltung, der Zugförderung, des Werkstätten- und Stationsdienstes (exclusive mineralischer Kohle), sowie für Fahrbetriebsmittel und Bestandtheile von Fahrbetriebsmitteln bei Aufgabe als Frachtgut	Steine des Specialtarifes 3
4			
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (bezieh. Route) — von	Wieliczka	allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Pulkau
5			
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (bezieh. Route) — nach	Floridsdorf	Tannwald-Schumburg und Reichenberg — und vice versa	Oberhollabrunn Hetzmannsdorf-Wullersdorf Guntersdorf Göllersdorf
6			
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen, in welche die Transporte rangiren, bestehenden Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. Staatsbahnen, bezw. für den Betrieb der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmt sein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen
7			
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif-Theil II, Heft 1, des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Localgütertarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898
9			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	270 Heller	Verschieden	
10			
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	233 Heller	Die Frachtsätze der nächst niedrigeren Tarifclasse der für die entsprechenden Artikel im Tarif, Theil I, vorgesehenen Nomenclatur rücksichtlich der Strecken der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., einschliesslich des Frachtzuschlages der S.N.D.V.B.	20 Percent Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Specialtarifes 3 nach der Gebührenberechnungstabelle des Localtarifes der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. unter Aufrundung der Hellerbruchtheile bei den sich für 100 kg ergebenden Sätzen auf ganze Heller
11			
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	37 Heller	Verschieden	
12			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die genannten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt		Gegen Vorlage der auf den Bezirksstrassen-Ausschuss in Oberhollabrunn als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1904
14			
Besondere Bemerkungen		In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Dienststellen der österr. Staatsbahnen als Versender und Empfänger erscheinen. Diese Begünstigung kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden	

689

k. k. österr. Staatsbahnen

Petroleum, roh, in Fässern oder Cisternenwägen

Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
				österreichischen Raffineriestationen, behufs Raffinirung daselbst	Raffineriestationen in Galizien und der Bukowina	Aufgabe als Frachtgut mit directen Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Exportes von Raffinerieerzeugnissen in einem Gewichte, welches mindestens 75 pCt. vom Gewichte des bezogenen Rohpetroleums beträgt	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Juni 1900	Localtarif	Verschieden	Verschieden	Rücksichtlich der Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die Differenz zwischen den Frachtsätzen der Classe C und des Ausnahmetarifes II des Localtarifes	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage 1. der auf die reclamirende Firma lautenden Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohöles ab den in der Rubrik 5 angeführten galizischen Stationen; 2. der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Versandt der Raffinade in dem in Rubrik 6 angegebenen Mindestgewichte nach dem Auslande. An Stelle der vorstehend unter 2. näher bezeichneten Frachtbrief-Duplicate können als Nachweis über die Weiterbeförderung, bezw. Ausfuhr des in der Rubrik 6 angegebenen Mindestgewichtes Raffinade in Vorlage gebracht werden: a) die auf die reclamirende Firma als Absenderin und auf die den Weiterversandt von der Grenzstation nach dem Auslande vermittelnde Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, ferner b) die auf die den Weiterversandt von der Grenzstation nach dem Auslande vermittelnde Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate. Diese Documente sind bis längstens Ende März 1904 der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg vorzulegen	
1				Bilecz	Bilecz									
2				Borysław	Borysław									
3				Drohobycz	Drohobycz									
4				Gorlice	Gorlice									
5				Iwonicz	Iwonicz									
6				Jaslo	Jaslo									
7				Jedlicze	Jedlicze									
8				Kolomea	Kolomea									
9				Krechowice	Krechowice									
10				Krosno	Krosno									
11				Lubience	Lubience									
12				Marcinkowice	Marcinkowice									
13				Nadworna	Nadworna									
14				Nowosielce-Gniewosz	Nowosielce-Gniewosz									
15				Olszanica	Olszanica									
16				Posada-Chyrowska	Posada-Chyrowska									
17				Rymanów	Rymanów									
18				Skole	Skole									
19				Skolyszyn	Skolyszyn									
20				Stanislau	Stanislau									
21				Ustrzyki	Ustrzyki									
22				Wola inżánska	Wola inżánska									
23				Zagórz	Zagórz									
24				Zagorzany	Zagorzany									
25				Biecz										
26				Borysław										
27				Drohobycz										
28				Gorlice										
29				Iwonicz										
30				Jaslo										
31				Jedlicze										
32				Kolomea										
33				Krechowice										
34				Krosno										
35				Lubience										
36				Marcinkowice										
37				Nadworna										
38				Nowosielce-Gniewosz										
39				Olszanica										
40				Posada-Chyrowska										
41				Rymanów										
42				Skole										
43				Skolyszyn										
44				Stanislau										
45				Ustrzyki										
46				Wola inżánska										
47				Zagórz										
48				Zagorzany										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
690	k. k. österr. Staatsbahnen	bethelligten Verwaltungen	der Serien 1—3 (Getreide etc.) des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Székelyfalu-Burszentgyörgy	sämmtlichen Tarifstationen	Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 15. Februar 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 20. August 1902	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Die directen Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 11 Centimes für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für den Verkehr von der Station Nagy-Lévárd		Im Kartirungswege		Die Station Székelyfalu-Burszentgyörgy rangirt in die Gruppe 3 der Reexpeditionstabelle
691	k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Eilgut, ermässigtes	Datschitz	Georgswalde-Ebersbach	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, gültig vom 1. December 1901	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
					Schluckenau					511				
					Schönau					523				
					Steinschönau					523				
					Straussnitz-Neustadtl					536				
										465				
				nnd umgekehrt via Tabor—Prag										
692	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Bleierze der Pos. 8—21 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Littai		Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller		Im Kartirungswege		
					Assling					57				
					Mies-Kladrau					179				
					Paternion-Feistritz					71				
					Stankau					181				
					Tarvis					67				

Fortlaufende Nummer	693	694	695
1			
Die Publication erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2 von der			
3 und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Localbahn Trzebinia-Skawce	
Das Zugestündniss wird gemacht 4 für Artikel	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	Kohle, mineralische	Lebendes Geflügel als Eilgut etc. laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Anfgabe als Frachtgut. Die Sendungen müssen zum Baue, bezw. Betriebe der Localbahn Jičin-Turnau bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, auf welchen die Bauleitung oder Bauunternehmung der Localbahn Jičin-Turnau als Empfängerin zu erscheinen hat. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Siersza wodna	Uj-Pázna
5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	rücksichtlich der Linien des Abschnittes A im Hefte 1 des Localgütertarifes, Theil II, der k. k. österr. Staatsbahnen	Skawce / Spytkowice	München-Ostbahnhof
6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen		Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
7 und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Localtarif	Localtarif	Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1898
9 Bezeichnung / Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	41 / 25 Heller	Dermalen besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg 10 Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	20 / 13 Heller	10·31 Mark
per 100 kg 11 Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	21 / 12 Heller	
12 Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die bezeichnete Bauleitung oder Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direction Prag zu bewirken ist. Im Falle als auf Grund vorgelegter Frachtdocumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein sollte, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung		
14 Besondere Bemerkungen			

696

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt	2
von der	3
und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

k. k. österr. Staatsbahnen

betheiligten Verwaltungen

Schnittholz

der Serie II, Ziffer 3 (Schnittholz), der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife

sämmtlichen Tarifstationen

Gross-Wabern	Bern-Weissenbühl	Gross-Wabern	Bern-Weissenbühl
Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen			
vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903			
Tarif-Theil IV, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1898		Tarif-Theil IV, Heft 1 und 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899, bezw. vom 1. Juni 1899	
Es bestehen keine directen Frachtsätze			
Die directen Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 3 Centimes 2 Centimes an die bestehenden Frachtsätze für Bern		Die directen Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 3 Centimes 2 Centimes an die bestehenden Frachtsätze für Bern	
Im Kartirungswege			
Die Stationen Bern-Weissenbühl und Gross-Wabern rangiren in die Reexpeditionsgruppe VIII			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11		12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg						
697	Südbahn-Gesellschaft		Tramway-Waggons der Pos. E—12 b, Punkt 2, der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Graz S.B.	Innsbruck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, beziehungsweise Empfänger	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Heller	a)	b)	a)	b)	Im Kartirungswege		
									456	361	317	95	139			
					Sessana				304	266	233	38	71			
					Trient				472	371	326	101	146			
698	Böhmischen Nordbahn	Localbahn Mšeno—Unter-Cetno	Kalkabfälle zum Düngen	Kuttenthal	Wratno-Lobes	Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Gebührentarife für die Localbahnen Kuttenthal — Unter-Cetno und Mšeno—Unter-Cetno	26 Heller	20 Heller		6 Heller		Im Kartirungswege		Der für Düngemittel verlautbarte 15 pCt. Nachlass findet auf diese Sendungen keine Anwendung
699	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Ausnahmetarif Nr. 5, I (Düngemittel etc.) und 5, II (Dünger etc.)	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Pozsony	ad I: Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen. ad II: Bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899		I 101 II 101				Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg
					Pozsony fiók p. u. Pozsony Ujváros trans.					I 103 II 103	*)					
					Lipótvár					I 115 II 113						
				Schönpriesen-Umschlag	Pozsony	sowie vice versa				I 96 II 96						
					Pozsony fiók p. u. Pozsony Ujváros trans.					I 98 II 98	*)					
					Lipótvár					I 110 II 108						
				Dresden-Elbkai	Pozsony					I 123 II 123						
					Pozsony fiók p. u. Pozsony Ujváros trans.					I 125 II 125						
					Lipótvár					I 137 II 135						

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
700	Nr. 96 vom 23. August 1902	1731	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	Spiritus	Verschiedene		Die auf Seite 2362 des nebenbezeichneten Verordnungs-Blattes enthaltenen „Besonderen Bestimmungen ad 1 bis V" sind wie folgt abzuändern: unter Punkt 6 in der vierten und fünften Zeile von: „in den Spiritusfreilagern der Firma Jacob Sprecher & Comp. in Lemberg und Mähr.-Ostrau" auf: „in den Spiritusfreilagern der Ersten galizischen Spiritusraffinerie-Actiengesellschaft (vormals Jacob Sprecher & Comp.) in Lemberg und Mähr.-Ostrau", ferner unter 6 a) in der ersten und zweiten Zeile von: „Spiritusfreilager der Firma Jacob Sprecher & Comp. in Lemberg und Mähr.-Ostrau" auf: „Spiritusfreilager der Ersten galizischen Spiritusraffinerie-Actiengesellschaft (vormals Jacob Sprecher & Comp.) in Lemberg und Mähr.-Ostrau	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Bezeichnung Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
700	k. k. österr. Staatsbahnen		Hohlglaswaaren aller Art (mit Ausnahme von Glasballons) in beliebiger Verpackung	Grammat-Neusiedl St.E.G.	Bregenz transsit und Lindau transsit Buchs transsit St. Margrethen transsit	a) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen	vom 10. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine directen Frachtsätze	a) b) Centimes ad 363 227 363 224 368 229		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate (in dem nachstehend unter 2 aufgeführten Falle auch der Frachtbrief-Duplicate über die Weitersendung ab Bregenz etc.), welche vom Absender bis längstens Ende Mai 1904 an die Direction der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu bewirken ist	Die vorstehenden Frachtsätze finden Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder St. Margrethen adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Bregenz **transit**, Buchs **transit**, Lindau **transit** oder St. Margrethen **transit** zu lauten

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 17. **Wien, 10. Februar 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Wasserstrassenbeirath. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Wasserstrassenbeirath.

Der Wasserstrassenbeirath trat am 31. Jänner Vormittags unter dem Vorsitze Sr. Excellenz des Handelsministers Freiherrn von Call bei Anwesenheit von 32 Mitgliedern und fünf stimmberechtigten Ersatzmännern zu einer Sitzung zusammen, welcher als Regierungsvertreter anwohnten: Seitens des Handelsministeriums Ministerialrath Dr. von Schuster und Hofrath Mrasick als Vorstände der administrativen und der technischen Abtheilung der Direction für den Bau der Wasserstrassen, Binnenschiffahrts-Inspector Hofrath Schromm, Ministerialsecretär Dr. Kautzky, die Bauräthe Mayer, Schuk und Kuhn von der technischen Abtheilung, Ministerial-Vicesecretär Dr. Kaiser, die Ministerial-Vicesecretäre Graf Alberti di Poja und Klimesch; seitens des Reichs-Kriegsministeriums Oberst Ritter Bockenheimer von Bockenheim und Major Zanantoni; seitens der Marinesection des Reichs-Kriegsministeriums Linienschiffs-Lieutenant Edler von Mecenseffy und Oberingenieur Flat; seitens des Ministeriums des Innern die Ministerialräthe Schrey und Iszkowski; seitens des Eisenbahnministeriums Sectionschef Wurmb, Ministerialrath Dr. Schonka und Ministerialsecretär Dr. Krasny; seitens des Finanzministeriums Ministerialrath Dr. Freiherr von Raymond, Sectionsrath Dr. Künstler; seitens des Ackerbauministeriums Hofrath Markus und Ministerialsecretär Dr. Deutsch.

Handelsminister Freiherr von Call eröffnet die Sitzung, widmet zunächst dem seit der letzten Tagung des Beirathes verstorbenen Ersatzmanne Landtagsabgeordneten Jax einen warmen Nachruf und theilt mit, dass Landtagsabgeordneter Kühschelm an dessen Stelle in den Wasserstrassenbeirath entsendet wurde; er gibt ferner bekannt, dass das Mitglied Karela auf seine Stelle resignirt habe. Der Minister gedenkt sodann dreier, seit der letzten Tagung stattgefundener Ereignisse, welche für den Beirath von besonderem Interesse waren, und zwar des neunten internationalen Schiffahrtscongresses in Düsseldorf, an dem sich auch Mitglieder des Wasserstrassenbeirathes betheiligten, des Wasserstrassentages in Linz und der Eröffnung des Freudenauer Winterhafens. Der Anregung des Linzer Tages hinsichtlich der Canaltrasse Linz—Budweis werde die verdiente Beachtung zutheil werden. Zur Tagesordnung übergehend, bemerkt der Minister, dass die Denkschrift über das Bauprogramm der für die erste Bauperiode sichergestellten Wasserstrassen die Motive enthalte, von welchen sich die Regierung bei Aufstellung dieses Programmes leiten liess. Man war bemüht, alle im Rahmen des Wasserstrassengesetzes in Betracht kommenden Interessen thunlichst zu berücksichtigen, und der Minister verweist mit Befriedigung auf die Zustimmungskundgebungen interessirter Körperschaften aus Mähren, Niederösterreich und Schlesien. Bezüglich der auch vom böhmischen Landesausschusse unterstützten Gegenaction der am 21. September 1902 in Prag abgehaltenen Protestversammlung des Mittel-Elbe-Comités und des Moldau-Vereines wegen Erreichung einer stärkeren Berücksichtigung der in Böhmen zu schaffenden Wasserstrassen in der ersten Bauperiode sei aus der Aenderung des Bauprogrammes zu ersehen, wie weit die Regierung den geäusserten Bedenken Rechnung getragen hat.

Es wird zur Tagesordnung übergegangen.

Zunächst macht Hofrath Mrasick Mittheilungen über die seit der letzten Plenarversammlung am 15. April 1902 seitens der technischen Abtheilung der k. k. Direction für den Bau der Wasserstrassen vorgenommenen Arbeiten. Die technische Abtheilung habe seit Mai v. J. in erster Reihe die Vorarbeiten für die nach dem Wasserstrassengesetze in der ersten Bauperiode zur Durchführung gelangenden Schiffahrtswege begonnen, ohne die vorläufig im Bauprogramme nicht berücksichtigten Theile ausseracht zu lassen. Vielmehr wurden auch Projecte dieser Schiffahrtswege, soweit solche vorliegen, der technischen Behandlung unterzogen.

So wurden die Trassirungsarbeiten auf der Strecke des Schiffahrtscanales Wien—Krakau, hydrotechnische Aufnahmen im Gebiete der Wsetiner Beczwa und die

Festlegung der Hebewerksstellen in der Strecke Wien—Mährisch-Ostrau durchgeführt, verschiedene Terrain- und Flussaufnahmen gemacht und Erhebungen wegen der Wasserversorgung der Canäle eingeleitet, die bestehenden Wasserbenützungsrechte an Ort und Stelle erhoben, Sondirungsarbeiten und Probebohrungen vorgenommen, die Trassirung eines Zubringers zwischen Prerau und Olmütz veranlasst. Diese Vorarbeiten sind in einem derart vorgeschrittenen Stadium, dass der baldigen Vollendung der Projecte für die Trassenrevision entgegengesehen und die Vornahme der Vorverhandlungen für einen Theil des Canalzuges Wien—Oderberg—Krakau in kürzester Zeit gewärtigt werden kann. Redner erwähnt sodann der Arbeiten für das Project über die Schiffbarmachung der Moldau im Weichbilde der Stadt Prag, für die Regulirung und Canalisirung der Elbe in der Strecke Melnik—Jaroměř, welche die baldige Ausarbeitung der Detailprojecte erwarten lassen. Das Project, betreffend den Donau-Moldau-Canal und eine Studie, beziehungsweise ein Generalproject eines Dnjestr-Canales wurden einer eingehenden Untersuchung unterzogen und die Vorarbeiten wegen Regulirung des Thaya- und March-Flusses, sowie bezüglich der Canalausmündungen in die Donau bei Wien sind in Angriff genommen worden. Endlich wurden acht Functionäre der technischen Abtheilung zu Studienzwecken ins Ausland entsendet. Die technische Abtheilung war also emsig bemüht, den ihr gestellten Aufgaben derart nachzukommen, dass der für den Baubeginn vorgesehene Termin wird eingehalten werden können.

Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist die Denkschrift des Handelsministeriums über das Bauprogramm der im Wasserstrassengesetze sichergestellten Wasserstrassen in der ersten Bauperiode 1904 bis 1912.

Oberbaurath Kaiser stellt Anfragen bezüglich eines Zusammenwirkens zwischen der Donauregulirungs-Commission und der Wasserbau-Direction wegen Gewinnung geeigneter Umschlagsplätze in Wien und der Wiedereröffnung des alten Donaubettes, sowie darüber, ob die Regierung bereits Studien bezüglich des Canalprojectes Budweis—Linz gepflogen habe.

Hofrath Mrasick erwidert, es liege ein Project Wien—Budweis vor, welches den Gegenstand eingehender Studien bilde. Bezüglich der Strecke Linz—Budweis liege vorläufig nur ein Privatproject vor.

Handelsminister Freiherr von Call bemerkt bezüglich der Eröffnung des alten Donaubettes, dass Verhandlungen zwischen der Donauregulirungs-Commission und der Wasserstrassen-Direction gepflogen werden müssen. Er werde die Anregung des Oberbaurathes Kaiser in sorgfältigste Erwägung ziehen.

Abg. Kaftan führt aus, nach dem Gesetze seien sämmtliche dort bezeichnete Wasserstrassen im Jahre 1904 in Angriff zu nehmen und binnen 20 Jahren zu vollenden. Es seien also alle Wasserstrassen als gleichwerthig zu betrachten. Das vorliegende Bauprogramm lasse die böhmischen Wasserstrassen bei der Vertheilung der Bausummen zu kurz kommen. Es sei befremdend, dass die Regierung bezüglich des Werthes der Wasserstrassen eine Differenzirung eintreten liess. Die wirthschaftliche Bedeutung der böhmischen Wasserstrassen sei durchaus keine geringere. Man müsse auch diesbezüglich die Arbeiten so eintheilen, dass schon in der ersten Bauperiode der grösste wirthschaftliche Effect erzielt werde. Durch den Donau-Oder-Canal werden wohl die Kohlenfrachten für Wien verbilligt werden, aber der Nutzen werde unter Umständen nur den Kohlenbergwerksbesitzern in die Taschen fliessen. Zweckmässiger wäre es, die Concurrenz der böhmischen Braunkohle zu ermöglichen, die jetzt nach Deutschland geht. Das Project für die Canalisirung der Mittelelbe sei fertiggestellt, ebenso dasjenige, betreffend die Canalisirung der Moldau. Die Vertreter Böhmens verlangen die nachträgliche Einstellung einer gewissen Summe für die Canalisirung der Moldau von Prag aufwärts, sowie für die Durchführung der Regulirung der Mittelelbe bis Kolin.

Redner überreicht schliesslich namens der Mitglieder Dr. Fořt, Křižík, Maštálka, Dr. Russ, Prinz zu Schwarzenberg, Taschek und Váňa folgenden Antrag:

„Der Wasserstrassenbeirath spricht die Erwartung aus, dass:

1. mit dem Bau aller im § 1 des Wasserstrassengesetzes angeführten Wasserstrassen im Jahre 1904 thatsächlich begonnen und derselbe gleichmässig bis zu ihrer Vollendung und Inbetriebsetzung fortgesetzt werde;

2. die Canalisirung der Moldau in der ersten Bauperiode auch von Prag stromaufwärts in Angriff genommen, bis zum Jahre 1912 wenigstens bis zur Sazavamündung durchgeführt und für die Bedeckung der Baukosten rechtzeitig seitens der k. k. Regierung ohne Schmälerung der für die Canalisirung der Moldau innerhalb Prag und der Mittelelbe im Bauprogramme präliminirten Summen Vorsorge getroffen werde;

3. die für die Regelung der Wasserverhältnisse im Flussgebiete der Stadt Budweis nothwendigen Vorarbeiten baldigst in Angriff genommen werden."

Abg. Bürgermeister Dr. Lueger meint, man könne unmöglich an allen Canälen gleichzeitig arbeiten, weil sonst keiner vor zwanzig Jahren fertig werde; ein unvollendeter Canal könne aber in wirthschaftlicher Beziehung kein Erträgniss abwerfen. Redner spricht sich für das Bauprogramm der Regierung vom Juni vorigen Jahres aus und verweist auf die ausserordentlich hohe Bedeutung des Donau Oder-Weichsel-Canales, namentlich bezüglich des Verhältnisses zu Ungarn. An diesem Canale sind alle Nationen Oesterreichs in gleichem Masse interessirt. Es hänge damit auch die Marchregulirung enge zusammen. Redner ist wohl für die Regulirung der Elbe, aber sie dürfe nicht auf Kosten des Donau-Oder-Canales geschehen, indem man von dem hiezu bewilligten Gelde 16 Millionen abziehe. Er stellt schliesslich den Antrag, der Wasserstrassenbeirath billigt das Bauprogramm vom Juni 1902, müsse sich aber energisch dagegen verwahren, dass 16 Millionen Kronen aus dem Fonds des Donau-Oder-Canales für die Regulirung der Elbe von Melnik bis zur Isermündung entnommen werden; er erblickt in einer solchen Massregel eine Gefährdung der Durchführung jener Zwecke, welche im Wasserstrassengesetze zum Ausdrucke gelangt sind. Es ist Aufgabe der Regierung, für die Elberegulirung die erforderliche Summe sich im verfassungsmässigen Wege bewilligen zu lassen.

Schliesslich verlangt Dr. Lueger eine schleunigere Behandlung aller auf die Wasserstrassen bezüglichen Fragen und die rascheste Fertigstellung des Donau-Oder-Canales.

Abg. Dr. Fořt bemerkt gegenüber dem Vorredner, dass sich die Gesammtkosten des Donau-Oder-Canales auf mindestens 180 Millionen Kronen belaufen werden, während für die erste Bauperiode nur 120 Millionen eingestellt sind. Man werde also keinen fertigen Canal

haben. Der Canal werde die wechselseitigen Verhältnisse zwischen den beiden Reichshälften in keiner Weise tangiren, höchstens könnte dieser Canal den ungarischen Interessen dienen. Es sei vor Allem Pflicht des Beirathes und der Regierung, das zu thun, was das Gesetz vorschreibt, und das Gesetz gibt gar keinem Projecte eine Priorität. Er sehe keinen Grund, warum die Regierung den Donau-Oder-Canal bevorzugen solle; man müsse sich in erster Linie von wirthschaftlichen Erwägungen leiten lassen. Die Regulirung der Mittelelbe sei dem Donau-Oder-Canale mindestens gleichwerthig, wenn ihr nicht, wie er beweisen könnte, die Priorität gebühre. Man wolle einen Probecanal bauen, und da müsse er hinsichtlich der Erprobung der Rückwirkung in volkswirthschaftlicher Beziehung entschieden der Canalisirung der Mittelelbe den Vorzug geben.

Abg. Maštálka erklärt, die böhmischen Vertreter müssten sich entschieden gegen eine solche Ungerechtigkeit verwahren, wie sie das Bauprogramm vom Juni v. J. darstelle. Die Regulirung der Elbe sei gewiss so wichtig wie die der March. Er verwahre sich auch dagegen, dass der Wasserstrassenbeirath einen definitiven Beschluss fasse, weil bei der gegenwärtigen Zusammensetzung die Vertreter Böhmens majorisirt würden.

Dr. Stauffer bemerkt, dass bezüglich der Kohlenpreise das oberschlesische Revier ausschlaggebend sei, das mit weit geringeren Gestehungskosten arbeite als das Karwiner und die Preise dictire.

Dr. Russ will die Angelegenheit auch als Delegirter der Schiffahrts Interessenten besprechen. Redner zieht bezüglich der Wasserstrassen eine Parallele mit den Alpenbahnen. Letztere wurden auch überall gleichzeitig begonnen. § 6 des Wasserstrassengesetzes sage ausdrücklich, dass der Bau der im § 1 bezeichneten Wasserstrassen längstens im Jänner 1904 zu beginnen habe, also auch jener der Wasserstrassen in Böhmen. Der Streit über den Werth der Wasserstrassen werde sich heute nicht entscheiden lassen, sondern erst dann, wenn diese Canäle eine Reihe von Jahren im Betriebe stehen. Die Vertreter Böhmens verlangen ja gar nicht den Bau einer künstlichen, noch nicht bestehenden Wasserstrasse, sondern nur die Schiffbarmachung, Canalisirung und Regulirung einer schon bestehenden Schiffahrtsstrasse. Eigentlich habe ja nur Böhmen eine Schiffahrt, und dort, wo eine solche besteht, sollte man mit der Verbesserung der Verhältnisse den Anfang machen. Der Verkehr auf der böhmischen Elbe sei ja grösser als der von Triest.

Die Ungarn haben sicherlich an dem Donau-Oder-Canale ein grösseres Interesse als an dem Donau-Moldau-Canale. Beide Canäle statten Oesterreich mit einem Rüstzeug für die bei Abschluss der neuen Handelsverträge eintretende wirthschaftliche Umwälzung aus. Redner gibt zu bedenken, dass man im Falle der Ablehnung des Antrages der Vertreter aus Böhmen eine Verbitterung bei allen Einwohnern dieses Königreiches ohne Unterschied der Nationalität schaffen werde. Auch werde das schon bestehende Misstrauen, dass es der Regierung wirklich ernst sei mit der Ausführung der Wasserstrassen, noch erhöht werden. Er bitte, den Antrag Kaftan anzunehmen.

Ritter von Manner betont die Nothwendigkeit, für die Benützung der Wasserstrassen eine Abgabe einzuheben. Auch die anderen Kronländer, die sich ebenso opferwillig gezeigt haben wie Böhmen, verdienen Wohlwollen. Redner spricht sich schliesslich für das Juni-Bauprogramm der Regierung aus.

Abg. Dr. Menger warnt davor, die bewilligten Summen durch Inangriffnahme aller Wasserstrassen zu verzetteln. Wolle man alle neuen Wasserstrassen bauen, so möge die Regierung an den Reichsrath herantreten und neue Credite verlangen. Es handle sich beim Donau-Oder-Canale um zwei äusserst wichtige Dinge: die Verbindung Wiens mit dem Kohlenbecken und die Verbindung Galiziens mit dem Centrum des Reiches. Kein Canal Europas habe derartig grosse Rentabilitäts-Aussichten wie der Donau-Oder-Canal. Redner gibt die Berechtigung des Wunsches der böhmischen Vertreter zu. Man müsse überhaupt einmal mit den Vorarbeiten zu Ende kommen und ein anderes Tempo einschlagen. Ein unvollendeter Canalbau sei geradezu ein passives Object. Redner empfiehlt deshalb das Festhalten an dem ursprünglichen Projecte der Regierung.

Abg. Dr. von Rapoport empfiehlt namens der Vertreter Galiziens wärmstens die schleunigste Fertigstellung des Donau Oder-Canales, der parallel zur Nordbahn laufend und so vereint mit dieser das Rückgrat des österreichischen Communicationssystems bilden werde. Auch werden alle übrigen galizischen Canäle nur durch den Anschluss an den Donau-Oder-Canal einen Werth erhalten. Redner betont gleichfalls die Nothwendigkeit, ein schnelleres Tempo in den Arbeiten einzuschlagen und neue Credite von der Gesetzgebung zu verlangen.

Ritter von Proskowetz sen. betont, dass die Bevölkerung Mährens ohne Unterschied der Nalionalität mit grosser Wärme für den Donau-Oder-Canal eintrete. Es herrsche in Mähren grosse Verbitterung darüber, dass nichts geschehe, denn gerade Mähren und Schlesien werden in jeder Beziehung vernachlässigt. Redner betont gleichfalls die Nothwendigkeit, weitere Credite in Anspruch zu nehmen, und tritt für das ursprüngliche Bauprogramm der Regierung ein.

Rosmanith wünscht, dass sofort in den ersten Jahren der zweiten Bauperiode die Fortsetzung des Donau-Oder-Canales von Ostrau nach Oderberg, beziehungsweise ins Karwiner Kohlengebiet erfolge.

Nachdem noch Abg. Kaftan und Taschek ihren Antrag empfohlen, modificirt

Abg. Dr. Lueger seinen Antrag wie folgt: „Der Beirath billigt das Juni-Bauprogramm der Regierung und muss daher darauf bestehen, dass der Betrag von 150 Millionen Kronen für die Durchführung des Wien-Ostrau-Krakau-Canales ungeschmälert verbleibe. Der Beirath erachtet es als Pflicht der Regierung, die für die Deckung der Regulirungskosten in der Elbestrecke Melnik bis oberhalb der Isermündung, sowie die weiteren für die Durchführung des Bauprogrammes nothwendigen, schon durch das Verhältniss der ersten Bauperiode zur gesammten Bauzeit sich ergebenden Kosten sich verfassungsmässig bewilligen zu lassen. Der Beirath wünscht eine schleunigere Behandlung aller auf die Wasserstrassen bezüglichen Fragen im Interesse der Volkswirthschaft, insbesondere empfiehlt er, den Bau des Donau-Oder-Weichsel-Canales in möglichst kurzer Zeit fertigzustellen."

Abg. Dr. Fořt erklärt, dass die böhmischen Vertreter gegen den Antrag Lueger stimmen werden, der ihnen das nehmen wolle, was ihnen die Regierung nach reiflicher Erwägung freiwillig gibt. Er hofft, dass die Regierung trotz des eventuellen Abstimmungsresultates wissen werde, was ihre Pflicht und Schuldigkeit ist.

Handelsminister Freiherr von Call versichert, dass es das Handelsministerium und die Regierung gewiss nicht fehlen lassen werden, das Werk mit aller Energie durchzuführen. Der Vorwurf, dass das Programm nicht im Einklange mit dem Gesetze stehe, sei unbegründet, denn es seien sämmtliche im § 1 angeführten Wasserstrassen berücksichtigt und das Gesetz schreibe nur vor, dass der Bau derselben im Jahre 1904 zu beginnen habe; eine percentuelle Vertheilung der Credite sieht das Gesetz nicht vor.

Der Minister würde dankbar sein und eine mächtige Hilfe für die weitere Ausgestaltung und Inangriffnahme der Werke darin sehen, wenn es gelingen würde, im Beirathe eine grosse Majorität für den Regierungsentwurf zu erhalten. Das Votum des Beirathes sei zwar ein consultatives, es würde aber die Action der Regierung wesentlich erleichtern, wenn für ihre Anträge hier eine grosse Majorität erzielt würde.

Der Minister erläutert sodann das Juni-Baugramm. Man habe sich bei dem Nachtrage zu demselben nur von sachlichen und technischen Gesichtspunkten leiten lassen. Die Erhöhung der Credite für die Elberegulirung habe sich auf Grund des Votums technischer Organe als unbedingt nothwendig herausgestellt.

Die in dem Bauprogramme enthaltene Vertheilung der nach dem Gesetze in der ersten Bauperiode zur Verfügung stehenden Geldmittel auf die einzelnen Bauobjecte hat in erster Linie den Zweck, eine mit dem Gesetze im Einklange stehende Grundlage für die Formulirung der Landesgesetze über die Beitragsleistung der einzelnen Länder zu schaffen.

Die Rückwirkung dieser Vertheilung auf den Fortgang der Bauarbeiten an den einzelnen Objecten kann jedoch bei einer vernünftigen Bauführung nicht darin bestehen, dass die für jedes Object bestimmte Bausumme auf die neun Jahre der ersten Bauperiode mechanisch gleichmässig vertheilt und dass die Bauarbeiten ausschliesslich danach eingerichtet werden. Vielmehr ist es unbedingt nothwendig, hiebei nicht nur die im Allgemeinen auf eine baldige Vollendung hinweisenden volkswirthschaftlichen Bedürfnisse, sondern insbesondere auch die Bau-Oekonomie im Auge zu behalten. Gerade letztere drängt bei den künstlichen Wasserstrassen im engeren Sinne, also speciell beim Donau-Oder-Canal mit Abzweigung nach Krakau nach einem beschleunigteren Tempo, weil bei einer auf zu lange Zeit hinausgezogenen Bauführung die unfruchtbare Last der Intercalarzinsen zu einer unverhältnissmässigen Höhe anwachsen würde.

Wie hoch sich der finanzielle Bedarf in jedem Baujahre stellen werde, lässt sich gegenwärtig noch nicht bestimmen. Jedenfalls wird aber die Eintheilung der Bauarbeiten durch die Erwartung beeinflusst werden, dass dann, wenn infolge der Festhaltung dieser Principien die Bausumme schon vor dem Jahre 1912 erschöpft sein sollte, es möglich sein werde, die zur Fortführung des Baues erforderlichen Mittel im Wege der Reichs- und der Landesgesetzgebung zu beschaffen.

Was speciell den Donau-Oder-Canal mit Anschluss nach Krakau betrifft, dessen Vollendung die Regierung als im dringenden Interesse des Staates und der betheiligten Länder gelegen erachtet, so glaube er versichern zu können, dass durch die in dem Nachtrage zu der Denkschrift begründete Minderung des Baufonds für den Vollendungstermin der genannten Canalstrecke kein Präjudiz geschaffen wird, denn die Regierung hält daran fest, die Bauarbeiten derart einzutheilen, dass deren wirthschaftlicher Effect thunlichst bald erreicht werde.

Ich kann es als ausgeschlossen bezeichnen — schliesst der Minister — dass der Bau eines Werkes wie der Donau-Oder-Canal mit seinem Anschlusse nach Galizien eingestellt oder auch nur auf kurze Zeit unterbrochen werden könnte, nachdem einmal 104 Millionen Kronen darin investirt sein werden.

Es wird hierauf zur Abstimmung geschritten.

Bei derselben wird der Antrag Kaftan und Genossen abgelehnt, ebenso ein Zusatzantrag Fořt, für die Canalisirung der Moldau oberhalb Prags acht Millionen Kronen aus dem Credite des Donau-Oder-Canales zu entnehmen.

Der Antrag Lueger wird angenommen, somit entfällt die Abstimmung über das von der Regierung vorgelegte Programm.

Maštálka und andere Mitglieder des Beirathes aus Böhmen verwahren sich gegen diesen Beschluss und verlassen den Saal.

Die Sitzung wird hierauf unterbrochen und Nachmittags unter dem Vorsitze des Ministerialrathes Doctor von Schuster wieder aufgenommen.

Es gelangen zur Verhandlung der Antrag des Mitgliedes Julius Singer über die Reservirung des Terrains zwischen dem alten und neuen Donaubette für Lagerplätze von Massenartikeln und zur Ansiedlung bestimmter Industrien, sowie der Bericht des technischen Ausschusses über die bekannten Vorschläge der Wasserbau-Direction, betreffend die bei Veranlagung der Wasserstrassen in Betracht kommenden Hauptabmessungen und die Preisausschreibung für ein Hebewerk.

Beide Gegenstände werden im Sinne der vom volkswirthschaftlichen, beziehungsweise technischen Ausschusse gestellten Anträge erledigt.

Beim letzten Punkte der Tagesordnung (Anträge) urgirt

Abg. Ritter von Kozłowski die Durchführung der seinerzeit vom Abgeordnetenhause beschlossenen Resolution wegen einheitlicher Organisation des Wasserbaudienstes in Oesterreich.

Bürgermeister Dr. Lueger ergreift vor Schluss der Sitzung das Wort und führt aus, dass es ihm nothwendig erscheine, die bei der gegenwärtigen Tagung des Wasserstrassenbeirathes in einem so wichtigen Punkte des Programmes zutage getretenen Differenzen möglichst auszugleichen. Eine Handhabung hiezu erblicke er in der Erklärung des Handelsministers, aus welcher der Entschluss der Regierung hervorgehe, die einmal eingeleitete Action mit aller Energie und gegebenenfalls sogar unter Inanspruchnahme grösserer als der bisher bewilligten Mittel durchzuführen. Er möchte daher die Hoffnung aussprechen, dass der Wasserstrassenbeirath unter solchen Auspicien recht bald wieder zusammentreten werde.

Die Sitzung wird hierauf geschlossen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 197. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Februar wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Forderungen der Revisionsschlosser;

2. der Herren Abgeordneten Dr. Sláma und Genossen, betreffend die Errichtung einer Haltestelle in Olešnice bei Roth-Kosteletz;
3. der Herren Abgeordneten König und Genossen, betreffend, den Schutz unmündiger Personen beim Personentransporte auf den Staats- und Privatbahnen;
4. der Herren Abgeordneten Fijak und Genossen, betreffend die Personencassa in der Station Żywiec;
5. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Entlassung von zwei Eisenbahnbediensteten seitens der Staatsbahn-Direction Wien.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projecte für die Geleiseanlagen und für die Hochbauten beim Betriebsbahnhof „Meidling-Fuchsenfeld“: Ergebniss der politischen Begehung der Geleiseanlagen und Ueberprüfung der Hochbauten vom Standpunkte der Bauordnung und der Localinteressen; Ertheilung des Bauconsenses.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 4. October 1902 durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projectes der Gemeinde Wien, betreffend die Errichtung eines Betriebsbahnhofes „Meidling-Fuchsenfeld“ in der Assmayergasse in Meidling zu Betriebszwecken der mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150, concessionirten Strecken der Wiener städtischen Strassenbahnen (ehemals Neue Wiener Tramway), sowie das Ergebniss der anschliessend an die vorgezeichnete Amtshandlung vorgenommenen Prüfung der Hochbauprojecte vom Standpunkte der Localinteressen und der Bauordnung für Wien, sowie endlich die auf Grund des Erlasses vom 5. September 1902, Z. 36.693, für die projectirten Geleiseanlagen und für die Hochbauobjecte erfolgte Ertheilung des Bauconsenses, wurden vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntniss genommen.

[E.-M.-Z. 57.655 ex 1902.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Ergebniss der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich der Station Podbrdo und der anschliessenden Tunnelstrecke bis zur küstenländisch-krainischen Landesgrenze, das ist für die Theilstrecke von km 32·350 bis km 35·7 der Wocheinerlinie; Bauconsensertheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Triest mitgetheilte Ergebniss über die am 8. October 1902 durchgeführte Stationscommission, politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung bezüglich der Station Podbrdo und der anschliessenden Tunnelstrecke bis zur küstenländisch-krainischen Landesgrenze, das ist für die Theilstrecke von km 32·350 bis km 35·7 der Wocheinerbahn der Projectslinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae (Art. I, Punkt 2, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63), sowie der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der obgenannten Amtshandlung im Sinne der einschlägigen Vorschriften der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19 ex commissione ertheilte Bauconsens wurde Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 50.025 ex 1902.]

Projectirte elektrische Kleinbahn im Stadtgebiete von Triest. (Detailproject der Linie Piazza delle Legna — S. Andrea — S. Sabba — S. Giacomo — Piazza della Legna: Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat mit der Kundmachung vom 29. Jänner 1903, Z. 34.496, im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des Detailprojectes für eine im Stadtgebiete von Triest herzustellende, mit elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn (Piazza delle Legna—S. Andrea — S. Sabba — S. Giacomo — Piazza della Legna) die Trassenrevision für Donnerstag den 12. Februar anberaumt. Die Commissionsmitglieder versammeln sich am bezeichneten Tage um 9 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des Stadtrathes in Triest. Mit der Leitung der gegenständlichen Amtshandlung wurde der k. k. Statthaltereirath Alois Fabiani betraut. [E.-M.-Z. 5011.]

Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynow). (Projecte für die Hochbauten; Ertheilung des Bauconsenses.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat auf Grund des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. October 1902, Z. 36.792, dem Landesausschusse des Königreiches Galizien den Bauconsens für die projectirten Hochbauten auf der im Bau befindlichen Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynow) im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt. [E.-M.-Z. 4801.]

Projectirte elektrische Strassenbahn in Tetschen. (Projectsvorlage: Ergebniss der Trassenrevision und Stationscommission; Genehmigung der Trassenführung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 28. Jänner 1903, Z. 44.339 ex 1902, auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Prag vorgelegten Ergebnisses der Trassenrevision und Stationscommission, rücksichtlich des Projectes der von dem Stadtrathe intendirten schmalspurigen, elektrisch zu betreibenden Strassenbahn vom linken, eventuell vom rechten Elbeufer zu den Bahnhöfen der Oesterr. Nordwestbahn und der Böhmischen Nordbahn die Trassenführung der gegenständlichen Strassenbahn als Grundlage für die eventuelle Verfassung des Detailprojectes genehmigt. [E.-M.-Z. 44.339.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates December 1902.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates December 1902 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund) im Baue am 1. December 1902	Hievon in km (rund) verbleiben im Baue am 1. Jänner 1903
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
I. Theilstrecke Lemberg—Sambor .	76·8	—	—
a) Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
b) km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
c) km 10·821—76·054 (Sambor) .	—	66·0	66·0
II. Theilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn:			
Theilstrecke Schwarzach - St. Veit—Gastein km 0·780—30·371 . . .	29·6	—	29·6
Karawanken- und Wocheiner Bahn .	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangirbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg .	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	26·3	26·3
Werkstättenbahnhof in Pilsen . .	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Gmünd-Prag:			
Zweites Geleise in der Strecke Cerčan—Ričan	20·9	20·9	20·9
Linie Prag-Pilsen:			
Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	7·2	7·2
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Brünn—Pardubitz:			
Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen . .	279·3	249·7	279·3

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projectslinie in Kilometern	Hievon in km (rund) im Baue am 1. December 1902	Hievon in km (rund) verbleiben im Baue am 1. Jänner 1903
B. Local- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Triest-Parenzo:			
Theilstrecke Buje—Parenzo	63·7	63·7	—
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Jičin-Turnau	30·1	30·1	30·1
Kaadner Localbahnen:			
Strecke Kaaden-Willomitz	19·7	19·7	19·7
Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs . . .	45·0	20·6	20·6
Tabor-Bechin	23·7	23·7	23·7
Swětla-Ledeč-Kaców	47·5	47·5	47·5
Stammersdorf-Auersthal	21·9	21·9	21·9
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22·1	22·1	22·1
Gänserndorf-Gaunersdorf	22·5	22·5	22·5
Schweissing-Haid	15·0	15·0	15·0
Piła—Jaworzno:			
Verlängerung der Linie bis Jaworzno-Stadt	3·8	3·8	3·8
Mendelbahn (Seilstrecke)	2·4	2·4	2·4
Elektrische Strassenbahnen in Wien .	13·6	13·6	8·5
Elektrische Strassenbahnen in Graz . .	1·0	1·0	1·0
Elektrische Kleinbahn Linz-Kleinmünchen	5·8	5·8	—
Summe der Local- und Kleinbahnen	404·8	380·4	305·8

Es sind sonach durch den Baubeginn der Theilstrecke Schwarzach-St. Veit—Gastein der Tauernbahn 29·6 km Hauptbahnen zugewachsen, dagegen durch die am 15. December 1902 erfolgte Eröffnung der Theilstrecke Buje—Parenzo der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo 63·7 km, dann durch die Bauvollendung mehrerer Linien der Wiener elektrischen Strassenbahnen 5·1 km und durch die Bauvollendung der elektrischen Kleinbahn Linz-Kleinmünchen, welche am 19. December 1902 eröffnet wurde, 5·8 km, somit 74·6 km Local- und Kleinbahnlinien abgefallen. Es verbleiben sonach am Schlusse des Monates December 1902 an Hauptbahnlinien 279·3 km und an Local- und Kleinbahnlinien 305·8 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass von der Localbahn Gmünd-Weitra-Gr. Gerungs die 24·4 km lange Theilstrecke Gmünd-Steinbach seit 10. August 1902 eröffnet ist; ferner, dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 31. December 1902 beim Tauerntunnel Nordseite 564·4 m und Südseite 382·0 m (gegen 362·0 m im Vormonate); dann beim Karawankentunnel Nordseite 1024·5 m und fertige Tunnelmauerung 322·0 m (gegen 879·8 m und 288·0 im Vormonate) und Südseite 990·5 m und fertige Tunnelmauerung 401·0 m (gegen 883·2 m und 393·0 m im Vormonate); ferner beim Wocheinertunnel Nordseite 1618·0 m und fertiger Tunnelmauerung 890·0 m (gegen 1510·2 m und 770·0 m im Vormonate) und Südseite 1155·0 m und fertige Tunnelmauerung 254·0 m (gegen 1087·2 m und 250·0 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 788·0 m (gegen 721·5 m im Vormonate) und Südseite 582·0 m beträgt und dass die Installationsbauten bei diesen vier Tunnels fortgesetzt werden.

Projectirte Localbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz. (Detailproject: Ergebniss der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen, sowie Erörterung der Trassenführung in der Theilstrecke km 5·4 bis km 9·1; Ertheilung des Bauconsenses für die Strecke km 1·5/6 bis km 19·5/6.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 28. Juli bis 1. August 1902 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Projectes der Localbahn Daudleb-Wamberg-Rokitnitz, sowie das Ergebniss der gleichzeitig vorgenommenen Erörterung der Trassenführung in der Theilstrecke km 5·4 bis km 9·1 der genannten Localbahn zur Kenntniss genommen und im Hinblicke auf das im Allgemeinen anstandslose Ergebniss der durchgeführten Amtshandlungen dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen als Vertreter des intendirten Bahnunternehmens den Bauconsens für die Theilstrecke km 1·5/6 bis km 19·5/6 unter Genehmigung der einschlägigen Bestimmungen des Begehungsprotokolles mit dem Bemerken ertheilt, dass dieser Bauconsens erst mit der Ertheilung der Concession in Kraft tritt und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann.

[E.-M.-Z. 53.603 ex 1902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung eines Rollfuhrdienstes in St. Michele.) Ab 1. März bis auf Widerruf werden, auf Grund des § 68 des Betriebsreglements der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, alle in der Station St. Michele anlangenden oder zur Aufgabe zum Bahntransporte daselbst bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des mit besonderer Kundmachung (Vergl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 14 vom 31. Jänner, Seite 492) verlautbarten Tarifes und der sonstigen Bestimmungen durch die Firma Gedeone G. Micheletti in St. Michele den Adressaten ohne vorherige Avisirung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Absender aus den Wohnungen etc. derselben abgeholt werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Monate December 1902.) Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht dieser Ergebnisse im Monate December 1902 ergibt für 75 Bahnen, die schon im December 1901 im Betriebe waren, Folgendes:

Gesammtlänge 45.871·15 km.

Einnahme	im Ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	pCt.
für alle Bahnen im December 1902					
aus dem Personenverkehre . . .	36,845.824	+ 378.554	822	— 6	— 0·72
aus dem Güterverkehre . . .	92,402.318	+ 5,661.872	2.022	+ 89	+ 4·60
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende December 1902					
aus dem Personenverkehre . . .	355,105.475	+ 5,503.188	9.333	— 70	— 0·74
aus dem Güterverkehre . . .	774,026.352	+ 20,590.653	19.963	+ 79	+ 0·40
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Jänner bis 31. December in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende December 1902					
aus dem Personenverkehre . . .	78,831.424	+ 1,533.705	12.195	— 25	— 0·20
aus dem Güterverkehre . . .	142,729.672	+ 4,768.285	21.708	+ 242	+ 1·13

Eröffnet wurden: am 1. December Rückers—Reinerz 6·17 km (Directionsbezirk Breslau); am 15. December Kirchberg—Morbach 31·03 km (Directionsbezirk Mainz), Reichenbach i. V. unt. Bhf.—Oberheinsdorf 5·40 km (Sächsische Staatsbahnen); am 22. December Offenbacher Hafenbahn 3·64 km (Directionsbezirk Frankfurt a. M.).

Deutsches Reich. (Neue Bahnhofsbezeichnungen in Hamburg-Altona.) Die im Directionsbezirke Altona bei dem Ausbaue der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn neu herzustellende Personen- und Güterstation an der Schanzenstrasse erhält die Bezeichnung „Hamburg Sternschanze". Dementsprechend werden auch die Stationen Altona, Holstenstrasse und Dammthor die Bezeichnung „Altona Hauptbahnhof", bezw. „Altona Holstenstrasse und „Hamburg Dammthor", und der neue Hamburger Bahnhof demnächst den Namen „Hamburg Hauptbahnhof" erhalten.

— (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Aspach.) Einer amtlichen Mittheilung zufolge, ist am 1. Februar der an der Bahnlinie Sennheim—Seewen gelegene Haltepunkt Aspach nunmehr auch für den vollen Güterverkehr eröffnet worden.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Posen: Stationsnamenänderung.) Die Bezeichnung der an der Bahnstrecke Lissa—Krotoschin zwischen den Stationen Pempowo und Kobylin gelegenen Haltestelle „Czelusein" ist ab 1. Februar in „Deutschrode" abgeändert worden.

Italien. (Neue Bahnbauten.) Die italienische Kammer hat einen Gesetzentwurf angenommen, wonach die Regierung ermächtigt wird, der Privatindustrie die Concession zum Baue der Linie Castelvetrano—Porto Empodocle auf Sizilien und der Calabrischen Bahnen, die in Cosenza münden, zu gewähren. Diese Bahnen sollen vom Staate eine jährliche kilometrische Beihilfe von L. 8500, die Linie Cosenza—Paola eine solche von L. 13.000 erhalten. Ausserdem ist die Regierung ermächtigt worden, der Privatindustrie die Concession zum Baue der Linien Poggio—Rusco—Verona, Bagni di Lucca—Castelnuovo di Garfagnana und Aulla—Manzone zu ertheilen. Diese drei Linien sollen auf Rechnung des Staates und vollspurig angelegt werden. Für die anderen im Gesetze von 1879 vorgesehenen Ergänzungsbahnen ist die kilometrische Beihilfe von L. 6000 auf L. 8000 zur Erleichterung ihrer Anlage erhöht worden.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Verschiedene Mittheilungen.

Eintragungen in das Handelsregister. Eingetragen wurde nachstehende Firma:

Böhmen.

Prag, III. Fünfkirchnerplatz, Landtagsgebäude.

„Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach." Gesellschaftsform: Eine auf Grund der mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. October 1902, Z. 42.667, genehmigten Statuten durch den Constituirungsact vom 22. December 1902 errichtete Actiengesellschaft. Zweck der Gesellschaft ist die Erwerbung und der Betrieb der bezeichneten Localbahn von Tirschnitz über Wildstein nach Schönbach, sowie der Bau und Betrieb von anderen, von der Hauptlinie abzweigenden Flügel- oder Schleppbahnen, deren Errichtung von der k. k. Staatsverwaltung bewilligt wird. Die Zeitdauer des Unternehmens beträgt gemäss der Concessionsurkunde ddo. Wien, 16. October 1897, neunzig Jahre vom 16. October 1897 an. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von K 720.400 festgesetzt und zerfällt in 581 Stück auf den Inhaber lautende Prioritätsactien zu K 200 im gesammten Nominalbetrage von K 116.200 und 3021 Stück auf den Inhaber lautende Stammactien zu K 200 im Gesammtnominalbetrage von K 604.200. Die Actien sind untheilbar. Der Vorstand der Gesellschaft im Sinne der Art. 227 bis 241 H.-G. ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus 8 Mitgliedern. Die k. k. Staatsverwaltung ist, insolange der Staatsschatz durch den Besitz von Actien am Bahnunternehmen betheiligt ist, berechtigt, Ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. Weiters steht dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen mit Rücksicht auf die vom Letzteren übernommene Garantieverpflichtung für die Dauer derselben das Recht zu, zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes zu ernennen. Die übrigen fünf Mitglieder werden von der ordentlichen Generalversammlung der Actionäre aus der Zahl der Actionäre gewählt. F. Z. Die Firma der Actiengesellschaft wird collectiv in der Weise gezeichnet, dass unter den vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Firmawortlaut zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes ihre Namen eigenhändig fertigen. Die von der Gesellschaft ausgehenden öffentlichen Bekanntmachungen erfolgen seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes oder dessen Stellvertreters rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung" und der amtlichen „Prager Zeitung". Ausserdem können dieselben noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrath hiezu bestimmen wird. In der constituirenden Generalversammlung vom 22. December 1902 wurden in den Verwaltungsrath gewählt: Engelhardt Graf Wolkenstein-Trostburg, k. k. Geheimer Rath und Herrschaftsbesitzer in Prag; kaiserlicher Rath Heinrich Edler von Mattoni, Gutsbesitzer in Wien; Friedrich Wilhelm Edler von Helmfeld, Herrschaftsbesitzer in Altenteich; Dr. Franz Junger, praktischer Arzt in Schönbach; Josef Köhler, Musik-Instrumentenfabrikant in Schönbach. Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen ernannte mit Erlass vom 17. November 1902 zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes: J. U. Dr. Emil Roos, Secretär beim Landesausschusse des Königreiches Böhmen in Prag; ferner Franz Jahoda, Director der Eisenbahnabtheilung bei dem genannten Landesausschusse. Die k. k. Statthalterei in Prag ernannte mit Erlass vom 22. December 1902 in Ausübung des der k. k. Staatsverwaltung zustehenden Rechtes zum Mitgliede des Verwaltungsrathes den Josef Flögel, k. k. Bezirkshauptmann i. R. in Prag. — Prag. 9. Jänner 1903.

Aenderungen und Zusätze wurden eingetragen bei nachstehenden Firmen:

Niederösterreich.

Wien.

„K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn." Dr. Victor Steiger als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht. Wilhelm Rauscher, k. k. Regierungsrath und Centralinspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen. — Wien, 27. December 1902.

Wien, VI. Getreidemarkt Nr. 1.

„Localbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz."

Karl Wagner, fürstl. Oberförster in Šebořice (Post Unter-Kralowitz) als vom Bezirksausschusse in Unter-Kralowitz entsendetes Mitglied des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen. — Wien, 2. Jänner 1903.

Wien, I. Regierungsgasse 4.

„Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen." Max Luschka Edler von Sellheim als Verwaltungsrathsmitglied gelöscht. — Wien, 16. Jänner 1903.

Wien, I. Herrengasse 13.

„Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs."

Franz Richter als Verwaltungsrathsmitglied gelöscht. Dr. Josef Scheicher, Mitglied des niederösterreichischen Landesausschusses und Ingenieur Josef Fogowitz, Director des niederösterreichischen Landeseisenbahnamtes, beide in Wien, als vom niederösterreichischen Landesausschusse entsendete Mitglieder des Verwaltungsrathes mit statutenmässigem Firmirungsrechte eingetragen. — Wien, 23. Jänner 1903.

Wien, I. Freiung 8.

„Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel."

Moriz Westermayer über Ableben als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht. — Wien, 23. Jänner 1903.

Wien, I. Freiung 8.

„Localbahn Lambach-Haag."

Moriz Westermayer über Ableben als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht. — Wien, 23. Jänner 1903.

Galizien.

Lemberg (Lwów).

„Kolej lokalna Lwów-Kleparów-Janów."

(„Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów.")

Wstąpił do rady zawiadowczej: Dr. Jacób Fruchtman. Zmarł: członek rady zawiadowczej Franciszek Stanek. — Lemberg (Lwów), 7. Jänner 1903.

Gelöscht wurde nachstehende Firma:

Niederösterreich.

Wien.

„Elektricitäts-Actiengesellschaft vormals Schuckert & Co. Generalrepräsentanz für Oesterreich in Wien in Liquidation" infolge Beendigung der Liquidation. — Wien, 31. December 1902.

Sachverständige in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen. Die Liste des k. k. Oberlandesgerichtes Zara für das Jahr 1903 enthält 80 Sachverständige, mithin um 4 mehr als im Vorjahre; die Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Brünn 59 Sachverständige, mithin um 4 mehr als im Vorjahre und die Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Innsbruck 107 Sachverständige, mithin um 6 mehr als im Vorjahre.

Localbahn Wotic-Selčan. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 20. December 1902 fand in Prag unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Martinek und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, Statthaltereisecretärs Dr. Heinrich Mahling, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Wotic-Selčan statt. Bei derselben waren 12 Actionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 1056 Actien mit 211 Stimmen vertraten. Die Generalversammlung beschloss einstimmig, alle jene Bedingungen anzunehmen, an welche laut des Eisenbahn-Ministerialerlasses vom 29. November 1902, Z. 48.849/1, das Versprechen der Staatsverwaltung zur Gewährung einer staatlichen Subvention der Localbahn geknüpft wird, insbesondere aber jene, derzufolge der Staatsverwaltung das Recht zustehen soll, ein Mitglied des gesellschaftlichen Verwaltungsrathes zu ernennen. Die Generalversammlung beschloss weiters, alle nöthigen Aenderungen der Gesellschaftsstatuten, wie sie in den Bedingungen beantragt sind und noch weiter seitens der Staatsverwaltung als unbedingt nothwendig bezeichnet werden, durchzuführen und ermächtigte den Verwaltungsrath zur selbstständigen Durchführung all dieser Statutenänderungen mit der Wirkung, als ob dieselben von der Generalversammlung selbst beschlossen worden wären. [E.-M.-Z. 57.565 ex 1902.]

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Vortrag des Vereinspräsidenten Herrn beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer über: „Die zweite internationale Tramway-Ausstellung in London 1902." Einleitend bemerkte der Vortragende, dass die von dem Präsidenten des Handelsamtes G. W. Balfour am 30. Juni 1902 in London eröffnete zweite internationale Tramway-Ausstellung ein ebenso lehrreiches wie erschöpfendes Bild der auf dem Gebiete der Strassenbahnen und Kleinbahnen gemachten sehr bemerkenswerthen Fortschritte veranschaulichte. Die Ausstellung zerfiel in drei charakteristische Gruppen, in den Geleisebau, Wagenbau und die Kraftstationen. Die im Rahmen des Geleisebaues zur Ausstellung gebrachten Schienen, Weichen und Befestigungsmittel nebst dem hiezu gehörigen Materiale zeigten in vollendetster Weise die in dieser Richtung erzielten Vervollkommnungen. Die Ausstellung des Wagenbaues bot einen hochinteressanten Anblick und kennzeichnete die gewaltigen Fortschritte, welche in Bezug auf die Ausrüstung, Einrichtung und Ausstattung der elektrischen Wagen gemacht worden sind. Ein reiches Feld zum Studium gaben die ausgestellten mechanischen und elektrischen Einrichtungen von Kraftanlagen, welche in grosser Mannigfaltigkeit die Gas- und Dampfmaschinen, die elektrischen Generatoren, die Economiser, Motoren, Controllers und Accumulatoren umfassten und nach dem einstimmigen Urtheile der Fachwelt als ein Triumph des technischen Wissens bewundert wurden. Aus der grossen Menge der Ausstellungsobjecte mögen hier nur die wichtigsten, kurz skizzirt, aufgezählt werden. Seitens der British Westinghouse Electric and Manufacturing Co., London und Manchester, wurde eine Kraftgasmaschine von 112 PS für den Betrieb einer combinirten elektrischen Strassenbahn ausgestellt. Auf einer in der Agricultural Hall hergestellten elektrischen Tramwaylinie mit Oberleitung von einem Kilometer Länge, die ein sehr gefälliges Aeussere hatte, verkehrte ein von der Firma Milnes in Birkenhead gebauter Motorwagen, der sich ganz besonders für städtische Strassenbahnen eignet. Einen sehr vornehmen Eindruck machte der von dieser Firma für Vergnügungsfahrten auf der Bournemouth-Corporation gebaute Wagen. Besonderes Interesse erweckte auch Milnes Stangard Bogie Truck mit Seitenrahmen aus gepresstem Stahl in einem Stück. Zu erwähnen sind ferner: Die von Hurst, Nelson & Co., Glasgow und Chatsworth, ausgestellte verbesserte Type eines vierrädrigen Motorwagens mit Decksitzen, welche vermöge ihrer Construction auch bei Regenwetter trocken erhalten werden können; die reichhaltige Collection von Untergestellen der Firma J. G. Brill, London und Philadelphia, welche auch einen Umwandlungswagen für Sommer- und Winterbetrieb ausgestellt hatte. Miller & Co., Edinburgh, hatten in verschiedenen Constructionen Tramwayräder und Räderpaare für elektrisch betriebene Wagen, Bremsschuhe, Seilrollen, Räderpressen etc. ausgestellt. Sehr gut war die British Thomson-Houston Co., Rugy und London, vertreten, welche, nebst einer ganzen Reihe von Apparaten und Motoren verschiedener Typen, Bogen und Glühlichtlampen, dann für Betriebszwecke einen achträdrigen Motorwagen mit Decksitzen, ferner eine elektrische Locomotive für industrielle und Grubenzwecke vorgeführt hatte. R. W. Blackwell & Co., London, zeigten eine Sammlung von Ausrüstungsgegenständen für elektrische Strassenbahnen. In modernster Ausführung waren die von der British Electric Car Co., London und Manchester, Witting Brothers, London, und Brush Electrical Engineering Co., London und Langhborough, gebauten Motorwagen mit Decksitzen. Griffin-Gussstahlräder und Radsätze verschiedener Typen, sowie Locomotiv-Drehgestelle wurden von der British Griffin Chilled Iron and Steel Co., London, ausgestellt. Die European Mc. Guire Manufacturing Co., London, hatte nebst verschiedenen Trucks und Schutzvorrichtungen eine sehr interessante Schneekehrmaschine und Schneepflug, mit welchem die Firma die Beseitigung 45 cm hoher Schneeschichten garantirt, ausgestellt. Galloway Co., Manchester, brachten eine verticale, schnelllaufende Compoundmaschine von 500 PS mit 320 Umdrehungen zur Ausstellung. Verschiedene Hebe- und Transportmaschinen wurden von Graham, Morton & Co., Leads, vorgeführt; von der Firma E. Green and Son, Manchester, sah man deren vorzügliche Economiser (Vorwärmer), und von Oberflächencontact-Systemen bemerkten wir die Systeme der British Schuckert Electric Co., London, und des Kingsland Electric Traction Syndicates, London. Die Ausstellung gab in vieler Beziehung ein reiches Feld zu eingehenden Studien und wird insbesondere im Hinblicke auf die den heutigen Verhältnissen Rechnung tragende Ausgestaltung des Verkehrswesens zu werthvollen Anregungen Anlass bieten. Endlich berichtete der Vortragende noch über die anlässlich der Ausstellung abgehaltenen Jahresversammlungen einiger hervorragender Strassenbahnvereinigungen, indem er auch die hiebei behandelten höchst actuellen Fachfragen in den Kreis seiner Ausführungen zog. Zum Schlusse seines durch instructive Lichtbilder unterstützten Vortrages erörterte Civilingenieur Ziffer die grosse Bedeutung, welche derartige Veranstaltungen auch auf dem Continente hätten, und wäre seiner Anschauung nach diese Frage schon mit Rücksicht auf den, dank dem Entgegenkommen unserer Regierung und der Gemeinde Wien im Jahre 1904 hier stattfindenden internationalen Strassen- und Kleinbahn-Congress in reifliche Erwägung zu ziehen.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 31. Jänner d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass dem mit dem Titel und Charakter eines Hofrathes ausgezeichneten Generaldirectionsrathe der österreichischen Staatsbahnen, Victor Schützenhofer, aus Anlass der Ueberwachung bei Herstellung mehrerer für Hofreisen bestimmter Eisenbahnwaggons der Ausdruck der Allerhöchsten Anerkennung bekanntgegeben werde.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707
Schlacken-Cement
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigung des Nachtrages I zu dem vom 1. Juli 1902 giltigen Localgütertarife, Theil II, Heft 1.

In dem im vorstehend bezeichneten Nachtrage enthaltenen „Zweiten Anhang“ zum Abschnitte A des Heftes 1 hat unter b) „Ueberführungsgebühren (Kohlen, mineralische)“ der Punkt 2 richtig zu lauten:

2. Dux-Liptitz	Christianiaschacht Franciscischacht Johannschacht Kreuzerhöhungsschacht	Verladerampe der Duxer Zuckerfabrik in Dux	68
	Fortschrittschacht I, II und III		72
	Franciscischacht Johannschacht	Abladerampe des Franciscischachtes	120

Die Durchführung dieser Berichtigung im Tarife wird gelegentlich erfolgen.

Wien, am 3. Februar 1903. [124]

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Aenderung von Frachtsätzen des Tarifes, Theil II, Heft 2, sowie des Anhanges hiezu.

In der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 9 vom 20. Jänner 1903 sub Ordn.-Nr. 64 enthaltenen Kundmachung, betreffend die Aenderung von Frachtsätzen im Tarife, Theil II, Heft 2, des Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes ist bei Hisnyóviz der Frachtsatz für gewöhnliche Eilgüter von 1715 auf **1745** Heller und bei Kenyérmezö der Frachtsatz des Ausnahmetarifes IVb von 320 auf **323** Heller per 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 6. Februar 1903. [125]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterschiffahrt im internen Saveverkehre.

Die Güteraufnahme im internen Saveverkehre, d. i. an den zwischen Sziszek und Belgrad gelegenen gesellschaftlichen Stationen im Verkehre unter sich, sowie im Verkehre derselben nach und von Zimony (Semlin) und Pancsova wird mit heutigem Tage eröffnet.

Wien, am 7. Februar 1903. [126]

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. November 1901.
„ II, „ 2, „ 1. Februar 1898.
„ II, „ 4, „ 1. October 1899.

Ausscheiden der Stationen Emden und Papenburg.

Mit 31. März 1903 scheiden die Stationen Emden und Papenburg der kgl. Eisenbahn-Direction Münster aus dem Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande vollständig aus und treten infolge dessen mit diesem Termine alle für den Verkehr mit den genannten Stationen in den in der Ueberschrift bezeichneten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze etc. ausser Wirksamkeit.

Wien, am 3. Februar 1903. [127]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Berichtigung des Ausnahmetarifes Nr. 22.

Mit sofortiger Giltigkeit sind in dem im Nachtrag V zum Tarife, Theil II, Heft 1, des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes auf Seite 13 enthaltenen Ausnahmetarif Nr. 22 bei dem Artikel „Butter“ die Worte: „frische, gesalzene“ zu streichen.

Wien, am 3. Februar 1903. [128]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Umgestaltung der Abfertigungsstelle Chrzanów-Frachtenstation in eine Station für den Gesammtverkehr mit der Bezeichnung „Chrzanów“ und Auflassung der Haltestelle Chrzanów; ferner Berichtigungen von Frachtsätzen.

Infolge Auflassung der Haltestelle Chrzanów der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 in den Tarifen des Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehres folgende Aenderungen durchzuführen, und zwar:

Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1898.

Seite 40—47, bezw. 48—54. Die bei dem Stationsnamen Chrzanów befindlichen Bezeichnungen, „Frachtenstation“, bezw. „Haltestelle“ sind zu streichen.

Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1897.

Nachtrag I, Seite 18 und 19, bezw. 20 und 21. Die bei dem Stationsnamen Chrzanów befindlichen Bezeichnungen „Frachtenstation“, bezw. „Haltestelle“ sind zu streichen.

Theil II, Heft 4, giltig vom 1. Jänner 1901.

Seite 11—42, 47 und 48, ferner im Nachtrage II, Seite 16, sind beim Stationsnamen Chrzanów die Bezeichnungen „Frachtenstation“, bezw. „Haltestelle“ zu streichen.

Frachtsatzberichtigungen.

Theil II, Heft 4, giltig vom 1. Jänner 1901.

Seite 14, Post Nr. 6. Mit Giltigkeit vom 16. März 1903 sind die Frachtsätze in den Stationsverbindungen

Brassó—Zaleszczyki von 214 auf **240**,
Ledecz—Zaleszczyki von 190 auf **216**,
Ujvidék-Dunapart—Zaleszczyki von 192 auf **218**
Heller per 100 kg;
mit sofortiger Giltigkeit
Brassó—Dereniowka von 247 auf **246**,
Lietava—Lucska—Kolomea von 186 auf **184**
Heller per 100 kg

zu berichtigen.

Wien, am 3. Februar 1903. [129]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 1. April 1903 werden aufgehoben:

a) die auf Seite 51 des Tarifes, Theil II, Heft 3 des österr. Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Rakonitz k.k.St.B. einerseits und Častolowitz, Hlinsko, Starkenbach und Žiželitz der Oe.N.W.B. andererseits;
b) die auf Seite 27 des Nachtrages I zu dem unter a) genannten Tarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Jägerndorf k.k.St.B. und Rakonitz k.k.St.B.;
c) die auf Seite 29 des Nachtrages IV zu dem unter a) genannten Tarife enthaltenen Frachtsätze zwischen Rakonitz k.k.St.B. einerseits und den Stationen Königinhof und Neu-Paka der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. andererseits;
d) die auf Seite 52 des Nachtrages V zu dem unter a) genannten Tarife enthaltenen Frachtsätze zwischen Rakonitz k.k.St.B. und Falgendorf-Widach der S.N.D.V.B.

Wien, am 6. Februar 1903. [130]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Tarifirung des Artikels „Wollwaschfett". Für den Dienstbereich der Staatseisenbahn-Verwaltung wurde die Entscheidung getroffen, dass Wollwaschfett mit dem in der Position F—8 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I, genannten Artikel „Wollfett" identisch ist und daher wie letzteres nach II—A—B tarifirt.

Tarifirung von Sendungen, welche in Papier eingeschlagen zur Aufgabe gelangen. Zur Beseitigung aufgetauchter Zweifel wurde für den Bereich der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung die Entscheidung getroffen, dass Kotzen der Pos. K—29 der Güterclassification des gemeinsamen Tarifes, Theil I, in dem Falle, wenn die Stirnseiten der betreffenden Ballen auch nur zum Theile in Papier eingeschlagen sind, nicht nach II—A—A (II—A—A. T. III c), sondern nach I—I—I (I—A. T. III a—A. T. III b) tarifiren.

Dasselbe gilt nach dem Wortlaute der erwähnten Entscheidung auch bezüglich jener anderen Positionen der Güterclassification, hinsichtlich welcher die Tarifirung nach II—A—A (II—A—A. T. III c) davon abhängig gemacht wird, dass die gedachten Sendungen unverpackt oder nur in Papier derart eingeschlagen zur Aufgabe kommen, dass die Stirnseiten frei von Emballage sind.

Ausland.

Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. (Nachtrag VI.) Am 1. Februar 1903 trat der Nachtrag VI zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält hauptsächlich:

a) Einführung einer besonderen Bestimmung zu § 58 der Verkehrsordnung, nach welcher vom 15. März 1903 ab die in den Seehafenplätzen zum Versandt gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Quaigüter, vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden müssen;

b) Entfernungen und Frachtsätze
1. für die auf hessischem Gebiete liegenden Stationen der Main-Neckar-Bahn,
2. für die am 1. April 1903 aus dem Bezirk Köln in den Bezirk Frankfurt a. M. übergehende Station Niederlahnstein,
3. für einige Stationen der Ostpreussischen Südbahn,
4. für Stationen mehrerer Neubaustrecken;

c) Aenderungen und Ergänzungen einzelner Ausnahmetarife, sowie die neuen Ausnahmetarife 14 a für Rohzucker und E 2 für Eisen und Stahl.

Durch den Nachtrag VI werden die Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen im Verkehre mit den Stationen Betzdorf, Dillenburg, Eibelshausen, Giessen und Herborn mit Wirkung vom 15. März 1903 ab aufgehoben. Ferner werden die im Ost-Mittel-Südwestdeutschen Verbandstarif, Heft 1 (vom 1. Mai 1897) nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze bezüglich derjenigen Stationen der Main-Neckar-Bahn aufgehoben, für welche in diesem Nachtrage Entfernungen und Frachtsätze enthalten sind.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.

Deutschland. (Ständige Tarifcommission.) Am 6./7. Februar 1903 findet in Berlin die 79. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen u. A. folgende Berathungsgegenstände:

1. Abgabe von Niederschriften der ständigen Tarifcommission an Corporationen;
2. Frachtberechnung für Privatgüterwagen;
3. Aenderung der Controlvorschriften für Ausfuhrgüter nach Binnenstationen;
4. Frachtberechnung für Eilgut verschiedener Tarifclassen, das auf einen Frachtbrief aufgeliefert wird;
5. Tarifirung von Montagewagen für elektrische Bahnen;
6. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichniss der Kesselwagengüter, und zwar: Acetonrückläufe, Clorcalciumlauge, chromhaltige Laugen und Klärmittel, die bei der Verarbeitung von Kalirohsalzen gewonnen werden;
7. Aufnahme von Kunstbaumwolle in den Specialtarif I und in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter;
8. Aufnahme von Papierhülsen unter die Position „Papiere" des Specialtarifes I;
9. Tarifirung von Holzstoffpapier zum Bekleben von Strohpackpappen;
10. Tarifirung von Reisflocken;
11. Frachtberechnung von Gold- und Silberleisten, Fussbodenbelagmasse, Braunkohlenbitumen und Eisenclorür;
12. Tarifirung von ungereinigtem, sowie von schwarzem, zur Klärung nicht geeignetem Abstossfett;
13. Tarifirung von abgenützten Webelitzen (Geschirrfäden, Webgeschirre;
14. Frachtberechnung für Rundgemälde;
15. Tarifirung von Salz aus Seifensiederunterlaugen.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Sächsischer Eisenbahnrath.) Am 4. und 5. Februar 1903 findet die nächste Gesammtsitzung des sächsischen Eisenbahnrathes statt. In Rücksicht auf den ausergewöhnlich umfangreichen Berathungsstoff ist die Sitzungsdauer erstmalig auf zwei Tage vorgesehen worden. Auf der Tagesordnung stehen u. A. folgende Gegenstände:

1. Mittheilungen über die Beschlüsse der letzten Generalconferenz der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen über die Tarifirung von:
   a) Druckausschuss- und Couvertpapier,
   b) landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen,
   c) Sahne,
   d) Käse,
   e) gebrauchten Dampfpflügen und Dampfdreschmaschinen,
   f) Zuchtthieren.
2. Mittheilungen über Anlegung von Petroleumtankanlagen auf sächsischen Bahnhöfen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Deutschland. (Antheil Sachsens am deutschen Levanteverkehr über Hamburg und am deutschen Ostafrikaverkehr über Hamburg.) Bei den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen sind im Jahre 1902 wesentlich bedeutendere Transportmengen nach den Hafenplätzen der Levante aufgegeben worden als im Jahre 1901. Insgesammt betrug die Ausfuhr von sächsischen Stationen (einschliesslich der auf österreichischem Gebiete gelegenen sächsischen Verkehrsstellen) 3811 t gegen 2966 t im Jahre 1901. Die hauptsächlichsten Transportartikel waren: Eisen- und Stahlwaaren (1190 t), Wollwaaren, baumwollene Waaren und Trikotagen (621 t), Hohlglas- und Porzellanwaaren (723 t), Drogen und Farben (353 t), Papier (421 t), Holzwaaren (104 t), Nähmaschinen und Fahrräder (73 t). Ganz erheblich gestiegen ist die Ausfuhr Sachsens im deutschen Ostafrikaverkehre. Während die Gesammtmenge des Jahres 1901 nur 325 t betrug, sind im verflossenen Jahre 1197 t Güter aus Sachsen nach den verschiedenen Anlaufhäfen Ost- und Südafrikas befördert worden. Insbesondere sind seit Beendigung des südafrikanischen Krieges grosse Mengen an Sicherheitszündern (127 t) und Mineralwasser (362 t) nach Durban und der Delagoabay gegangen. Im Uebrigen wurden hauptsächlich versendet: Eisen- und Stahlwaaren (412 t), wollene und baumwollene Waaren (91 t), Hohlglas- und Porzellanwaaren (62 t) und Musikinstrumente (55 t). [„Z. d. V. D. E.-V."]

Ausnahmetarif für Umschlagsgüter, die infolge plötzlichen Eintrittes strengen Frostes mit der Eisenbahn statt auf dem Wasserwege nach der Bestimmungsstation weiterbefördert werden. (Erweiterung.) Dem Tarife sind ferner beigetreten:

die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 werden die Stationen der Strecke Kirchberg—Morbach des Directionsbezirkes Mainz in die Tarifhefte 2—5 der Abtheilung B und in das Tarifheft C des oben bezeichneten Verbandes aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Circular.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Circular an ihre Organe: Für Düngemittelsendungen des Ausnahmetarifes 2b (früher 5c im Nachtrage X, Seite 29) von Station Differdingen (Differdange) nach sämmtlichen für den Wagenladungsverkehr eingerichteten bayerischen Stationen wird, wenn die Bedingungen des Ausnahmetarifes für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1902 erfüllt sind, die 20percentige Frachtermässigung für die deutschen Beförderungsstrecken fortab im Kartirungswege in folgender Weise berechnet:

Zunächst ist der Frachtsatz des Rohstofftarifes für die Station Esch nach der in Betracht kommenden bayerischen Bestimmungsstation auf Grund der bezüglichen Tarifentfernung zu ermitteln und von diesem Satze der Betrag von Mk. 0·035 für 100 kg abzuziehen.

Der verbleibende Rest wird um 20 pCt. gekürzt und dem so ermässigten Satze die Fracht Differdingen-Esch im Betrage von Mk. 0·079 für 100 kg hinzugerechnet.

Zu dem hienach gefundenen Frachtsatze erfolgt directe Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung, jedoch mindestens für 10.000 kg von Station Differdingen bis zur bayerischen Bestimmungsstation.

Beispiel für eine Sendung Thomasmehl 10.270 kg von Differdingen nach Auhing:

Esch—Aubing (596 km) Rohstofftarif . .	Mk.	1·18
hievon abzuziehen	„	0·035
Rest . .	Mk.	1·145
ab 20 pCt. Ermässigung (× 0·08) .	„	0·916
hiezu	„	0·079

Kartirungssatz Differdingen—Aubing . . Mk. 0·995 für 100 kg.
Hieraus Fracht für 10.270 kg × Mk. 0·995 = Mk. 102·20.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Februar 1899. (Circular.) Die General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Circular an ihre Organe: Es besteht Anlass, darauf aufmerksam zu machen, dass der Ausnahmetarif 2b (Nachtrag VII, S. 62/63) nur für „Holzsägemehl (Holzsägespäne) als Streumittel" gilt. Die in dem Ausnahmetarife einbezogenen bayerischen Stationen haben, insoweit sie als Empfangsstationen für solche Sendungen in Betracht kommen, über die wirkliche Verwendung als Streumittel soweit möglich Controle zu führen, und bei anderweitiger Verwendung (zu Fabrikationszwecken etc.) wegen Erhebung der Mehrfracht und des Frachtzuschlages das Erforderliche einzuleiten.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Aenderungen im Kilometerzeiger vom 1. April 1895.) Durch Neuanlage der Bahnstation Trebgast haben sich die kilometrischen Entfernungen derselben geändert und ergeben sich infolge dessen zwischen der genannten Station und einzelnen anderen bayerischen Stationen geringfügige kilometrische Ermässigungen oder Erhöhungen.

Die Aenderungen treten mit Ausgabe des XXV. Nachtrages zum Kilometerzeiger für die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895 voraussichtlich Mitte Mai 1903 in Kraft.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Aenderung.) Die Bestimmung in § 38 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifes findet im directen Güterverkehre zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München fortan keine Anwendung mehr auf geschlachtetes Kleinvieh, wie Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen u. s. w. Die Fracht für geschlachtetes Kleinvieh wird daher im bezeichneten Verkehre nach dem wirklichen Gewichte zum Stückgutsatze, bezw. zur Wagenladungstaxe, wenn billiger, berechnet.

Auf Seite 5 des Tarifes unter 13, Ziffer 1 — Ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände — ist entsprechende Vormerkung zu machen.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife vom 1. September 1900, Theil II, Abtheilung B. (Ausnahmetarif Nr. 11 [Wein etc.].) Laut Publication der Direction der Gotthardbahn wird die Giltigkeit der Taxen der Abtheilung B des vorstehend genannten Ausnahmetarifes, die nach dem Tarife vom 14. Februar 1903 abläuft, um ein Jahr, also bis 14. Februar 1904, verlängert.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung der Station Geisweid.) Mit dem 24. Jänner 1903 wurde die Station Geisweid des Bezirkes Elberfeld in den Ausnahmetarif 9c (für Dynamobleche) aufgenommen.

Berlin - Stettin - Schlesischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Sassnitz-Hafen.) Am 25. Jänner 1902 wurde Sassnitz-Hafen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Directer Güterverkehr Bayerns mit deutschen Eisenbahnen. (Aenderung der Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses im Rohstofftarif.) Im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) der directen Gütertarife der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Eisenbahnen wurden mit sofortiger Giltigkeit unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses die Worte

„Dünger (Mist und Abtrittsdünger)"

geändert in

„Dünger (Mist), auch getrocknet und gemahlen, und Abtrittsdünger".

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Ermässigung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 7.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 ab wurden einige Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 für zum Entzinken bestimmte Schwefelkiesabbrände ermässigt. Ueber die Höhe der neuen Ausnahmefrachtsätze gibt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau nähere Auskunft.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aufnahme neuer Artikel in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl u. s. w.) Am 1. Februar 1903 wurden folgende Artikel in den Ausnahmetarif 1 (für Eisen und Stahl u. s. w.) aufgenommen:

1. In die Classe a: Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile; Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Nägel, Ketten, Wagenachsen und Zubehörtheile, Kochherdplatten, Roheisen der Tarifclasse I.
2. In die Classe b: Drahtgewebe, eiserne, grobe.
3. In die Classe c: Drahtgeflechte, soweit nicht unter 2 genannt.
4. In die Classe d: Springfedern.

Gegründet 1837.

Lack-, Firniss-, Buch- und Steindruck-Farben-Fabriken

CHRISTOPH SCHRAMM

Wien
Simmering
und
Györ (Ungarn).

Lacke für sämmtliche . . .
Industriezwecke, Kutschen, .
Eisenbahn- und Tramway- . .
Waggons, Locomotiven, ...
Maschinen, Automobile, Schiffe, . .
Möbel, Bauten etc. . . . . .

Prämiirt London 1862.
713

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

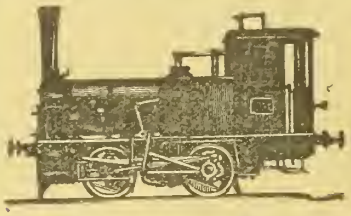
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

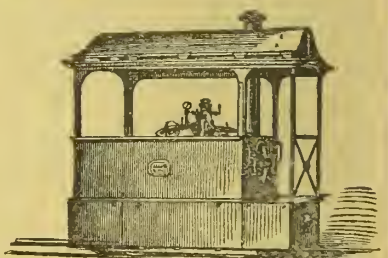
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Patent-Anwalt
Ingr. V. MONATH
Telegramm-Adresse: Privileg Wien. — Telephon Nr. 7884.
Wien, I. Jasomirgottstrasse 4.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten
Fabrik: VI/2, Hirschengasse 25
Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.
Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellnng von Lieferungsmontnren Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.
Illustrirte Kataloge frei. 668

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.
Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.
711



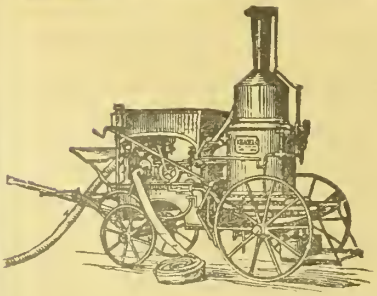


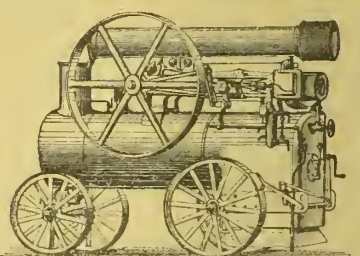
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses
Schelhammer & Schattera
Gegründet 1832.
697

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz Nr. 11
Parterre

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
701	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk, Düngemittel)	Krainp (B.E.B.)	Eger B.E.B.	a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. b) Nur giltig für Sendungen, welche ohne Umladung ab Eger, bezw. Franzensbad weitergehen nach Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen (ausgenommen jenen der Strecken Altenschwand—Furth i. W., Deggendorf—Eisenstein und Ueberse—Salzburg nebst Seitenlinien), dann nach Stationen der Württembergischen und Badischen Staatseisenbahnen (ausgenommen Basel, Constanz, Singen, Schaffhausen), ferner des Eisenbahn-Directionsbezirkes Mainz, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Eisenbahnen und den südlich von Niederlahnstein, Diez, Eschhofen, Giessen und Gelnhausen (diese Stationen ausgenommen) gelegenen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a. M. c) Einhaltung der übrigen für diesen Artikel in Betracht kommenden Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localgütertarif sammt Nachträgen	Heller 66	Pfennig 48	Unterschied	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte, auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Duplicat-Frachtbriefe hinsichtlich des Transportes von Krainp nach Eger, bezw. Franzensbad und bahnämtlich beglaubigter Nachweis über den Weiterversandt ab Eger und Franzensbad nach den in der Rubrik 6 bezeichneten deutschen Stationen, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
					Franzensbad B.E.B.				66	48				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
702	Oesterreichischen Nordwestbahn	hetheiligten Verwaltungen	Mais (Kukurutz)	Wien-Lagerhaus k.k.St.B. Wien-Praterquai k.k.St.B. Wien-Quaihhf. k.k.St.B. Wien-Donauuferhhf. K.F.N.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfennig	Pfennig	Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnossemente für die Donaustrecke, sowie für die Verschiffung per Elbe nach Wallwitzhafen und Stationen über Wallwitzhafen hinaus. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	
				Korneuburg					146	110**)	36			
				Wien K.F.J.B. transit*) Wien K.F.N.B. transit*) Wien Oe.N.W.B. transit*) Wien St.E.G. transit*)					138	102**)	36			
				Wien-Lagerhaus k.k.St.B. Wien-Praterquai k.k.St.B. Wien-Quaibhf. k.k.St.B. Wien-Donauuferbhf. K.F.N.B.	Schönpriesen-Umschlag				145	113**)	32			
				Korneuburg					141	105**)	36			
				Wien K.F.J.B. transit*) Wien K.F.N.B. transit*) Wien Oe.N.W.B. transit*) Wien St.E.G. transit*)					133	97**)	36			
				Wien-Lagerhaus k.k.St.B. Wien-Praterquai k.k.St.B. Wien-Quaibhf. k.k.St.B. Wien-Donauuferhhf.	Dresden-Elbkai				140	108**)	32			
				Korneuburg					182	146	36			
				Wien K.F.J.B. transit*) Wien K.F.N.B. transit*) Wien Oe.N.W.B. transit*) Wien St.E.G. transit*)					174	138	36			
									181	149	32			

*) Die Frachtsätze für Wien transit gelten für Transporte von unterhalb Budapest gelegenen Bahnstationen, die ohne Abfertigungsvorschrift zum Versandt gelangen.
**) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig für 100 kg.
Die Sendungen müssen von unterhalb Budapest gelegenen Schiffs- oder Bahnstationen herstammen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
703	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	bethelligten Verwaltungen	Mais (Kukurutz)	Kornenburg	Wien Qnaihhf. k.k.St.B. „ D.U.B. der K.F.N.B. „ Lagerhaus k.k.St.B. „ Praterquai k.k.St.B.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz Aufgabe von, bezw. Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Pfennig	Pfennig	Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossements für die Verschiffung auf der Donaustrecke, sowie für die Verschiffung nach seewärts, Harburg, Hamburg oder Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	
					Wien Qnaihhf. k.k.St.B. „ D.U.B. der K.F.N.B. „ Lagerhaus k.k.St.B. „ Praterquai k.k.St.B.				146	103 *)	43				
					Wien II (K.F.J.B.) trs. †) „ K.F.N.B. „ „ St.E.G. „ „ Oe.N.W.B. „				145	106 *)	39				
				Kornenburg	Wien Qnaihhf. k.k.St.B. „ D.U.B. der K.F.N.B. „ Lagerhaus k.k.St.B. „ Praterquai k.k.St.B.				138	95 *)	43				
					Wien II (K.F.J.B.) trs. †) „ K.F.N.B. „ „ St.E.G. „ „ Oe.N.W.B. „				145	96 *)	49				
				Kornenburg	Wien Qnaihhf. k.k.St.B. „ D.U.B. der K.F.N.B. „ Lagerhaus k.k.St.B. „ Praterquai k.k.St.B.				146	93 *)	53		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossements für die Verschiffung auf der Donaustrecke, sowie für die Verschiffung nach seewärts, Harburg, Hamburg und Lübeck. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	
					Wien II (K.F.J.B.) trs. †) „ K.F.N.B. „ „ St.E.G. „ „ Oe.N.W.B. „				138	85 *)	53				

†) Die Frachtsätze für Wien trs. gelten für Transporte von unterhalb Budapest gelegenen Bahnstationen, die ohne Abfertigungsvorschrift zum Versandt gelangen.
*) Im diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig per 100 kg, für Aussig-Landungsplatz 10 Pfennig per 100 kg.
Die Sendungen müssen von unterhalb Budapest gelegenen Schiffs- oder Bahnstationen herstammen

Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.
Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 5 Pfennig per 100 kg.

Verkehr mit Dresden-Elbkai.
Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehend für Laube angegebenen Frachtsätze um 36 Pfennig per 100 kg.

Fortlaufende Nummer	1	701	705	706
Die Publication erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Verwaltung und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Drainröhren der Tarif-Position T—21, lit. a	Güter des Specialtarifes 1	Hopfen
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Choltitz	Stationen der Oesterr. Nordwestbahn: Branzaus-Pirnitz, Gröschelmauth, Jarmeritz, Kojetitz, Medieschitz, Okrouhlitz, Polna-Stecken, Schlaypenz, Schönwald-Frain, Starsch-Trebitsch, Wiese, Wikanet, Wolframitz-Kirchen	Saaz (B.E.B.)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Kladrup / Přelauč	Eger k.k.St.B. oder ungekehrt	Preran (K.F.N.B.)
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Abladen obliegt dem Empfänger
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	22 Heller / 14 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	15 Heller / 12 Heller	Heller: 190, 225, 215, 208, 203, 192, 178, 185, 221, 203, 183, 192, 216	a) 402 Heller b) 343 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	7 Heller / 2 Heller		
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
707	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	a) Rübenschnitze, getrocknet, der Pos. Z—10, b) Zuckerrübenschnitze, getrocknete, der Pos. Z—11 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	a)	ad a) 1. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. ad a) und b) Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller ad a) 1 / 2		Im Kartirungswege		
					Herzogenburg					97 / 46				
					Horn					118 / 52				
					Pöchlarn					117 / 49				
					St. Pölten					96 / 43				
					b)	ad b) 1. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg 2. 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen.				ad b) 1 / 2				
					Herzogenburg					97 / 70				
					Horn					118 / 79				
					Pöchlarn					117 / 78				
					St. Pölten					96 / 69				
708	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand der Tarifposition E—18, lit. a)	Bodisch	Neustadt a. d. M.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Heller 26	Heller 22	Heller 4	Im Kartirungswege		
					Starkoč transit				25	21	4			
				Wekelsdorf	Halbstadt St.E.G.				12	10	2			
					Hermsdorf-Oehlberg				15	13	2			
					Braunau				16	14	2			
709	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenclatur des Abschnittes I des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Székelyfalu-Burszentgyörgy	sämmtlichen deutschen Tarifstationen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Theil III, Heft 2, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1902	Es besteben keine directen Frachtsätze	Es gelten die um 0·08 Mark per 100 kg erhöhten Frachtsätze für Nagy-Lévard		Im Kartirungswege		In die Einlagerungstabelle wird die Station Székelyfalu-Burszentgyörgy mit der Gruppennummer I aufgenommen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
710	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten *)	Stauding	Seltendorf Localbahn	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Anf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarife, und zwar: für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 20	Heller 17	Heller 3	Im Kartirungswege		*) Die Beförderung von gebranntem Kalk von Stauding nach Jogsdorf, Schwansdorf, Tschirm und Attendorf bei Troppau findet nur über besondere, seitens der Absender oder Empfänger vorher bei der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzuholende Bewilligung statt. Für Sendungen nach Schwansdorf ist diese Bewilligung nur erforderlich, wenn der Kalk nicht zu Düngzwecken bestimmt ist
					Bautsch				46	39	7			
					Fulnek				22	18	4			
					Gr.-Glockersdorf				31	25	6			
					Jogsdorf				27	22	5			
					Odrau				23	19	4			
					Schwansdorf				41	34	7			
					Tschirm				38	31	7			
					Wigstadtl				36	29	7			
					Eckersdorf				42	36	6			
					Freihermersdorf				46	39	7			
					Attendorf bei Troppau				31	28	3			
					Pohrlitz				65	62	3			
					Tohitschau				42	38	4			
					Zhorowitz				49	44	5			
					Zdounek				45	41	4			
					Zistersdorf				70	66	4			
				Werusdorf	Wsetin				31	26	5			
					Rožnau				27	23	4			
711	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Siehe untenstehende Tabelle *)	Siehe untenstehende Tabelle *)		Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Februar 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle *)		Im Kartirungswege		

*) Tabelle.

Zwischen Sagrado und	Eilgut	Stückgutclasse 1	Ausnahmetarif Nr. XIII	
			5 t	10 t
	Centimes für 100 kg			
Zürich (Hauptbahnhof)	1925	832	558	468

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
712	Eisenbahn Wien-Aspang		Eilgüter, gewöhnliche	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat	Traiskirchen E.W.A.	Unter Einhaltung der für die betreffenden Artikel und Tarifclassen bestehenden besonderen, sowie der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localgütertarif, Theil II	Verschieden	71*)	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Frachtgüter: Stückgutclasse I							36				
			Frachtgüter: Stückgutclasse II							33				
			Frachtgüter: Wagenladungsclasse A							28				
			Frachtgüter: Wagenladungsclasse B							25				
			Frachtgüter: Wagenladungsclasse C							22				
			Frachtgüter: Specialtarif 1							25				
			Frachtgüter: Specialtarif 2							22				
			Zuckerrüben; Zuckerrübenabfälle; Zuckerrübenschnitze; Futterrüben; Rübenschnitze und Abfälle von letzteren			Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.				17				
			Cement, Düngemittel; Feldfrüchte, als: Zwiebel, Kraut, Kohl; Holz, als: Brennholz, Schleifholz, Stock- und Wurzelholz, Reiserholz, Schwarten; Sägespäne; Föhren- und Tannenzapfen, Torf, Torfstreu, Torfmull, Weinstecken, hölzerne, aller Art			Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jeden Frachtbrief und Wagen.				14				
			Most, Trebern, Wein			Frachtzahlung für mindestens 5000 kg zu jeden Frachtbrief				25				
			Getreide und Hülsenfrüchte							17				
			Baumwolle und Baumwollabfälle							20				
			Kartoffel							a) 22 | b) 18				
			Garne; Baumwollwaaren, gemeine, der Tarif-Position B—7			a) Mengen unter 5000 kg b) mindestens 5000 kg zu jeden Frachtbrief.				a) und b) 22				
			Emballagen, leer, zurückgehende							a) und b) 14				
			Kohle, mineralische, der Tarif-Position K—25			Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.				16				

sowie umgekehrt

Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen durch die Partei

*) Nur giltig für Güter des Ausnahmetarifes X des Localgütertarifes. Theil II der Eisenbahn Wien-Aspang

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
713	**Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft**		Hornvieh und Kälber	Oberndorf	Salzburg-Itzling loco	Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1903	Localtarif	Heller 42	Heller 28	Heller 14	Im Kartirungswege		
				Lamprechtshausen					58	39	19			
				oder umgekehrt										

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
7	Nr. 147 vom 25. December 1902	3378	K. k. österr. Staatsbahnen	Betheiligte Verwaltungen	1. Futterkräuter etc. 2. Torfstreu und Torfmull	rücksichtlich der Strecken der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen		Unter die in der Rubrik Nr. 14 sub *) angeführten Gerichtsbezirke Böhmens sind nachstehende Gerichtsbezirke einzureihen: Aussig, Beraun, Blatna, Böhm.-Brod, Böhm.-Eicha, Brandeis a. d. Elbe, Brezuitz, Brüx, Caslau, Chrudim, Dauba, Dobrzan, Eisenbrod, Ejle, Gablonz, Görkau, Habern, Horazdowitz, Hořowitz, Joachimsthal, Jungbunzlau, Jungwoštitz, Kalsching, Karbitz, Karlsbad, Karolinenthal, Katharinaberg, Komotau, Königsaal, Krumau, Laun, Marschendorf, Mies, Mirowitz, Moldautein, Nassaberg, Neuhenatek, Neuern, Neugedein, Nepomuk, Oberplan, Petschau, Pilsen, Pisek, Planitz, Platten, Podersam, Polička, Pressnitz, Prestitz, Přibram, Rejchenau, Ričan, Rousperg, Schlan, Schwarz-Kosteletz, Schweinitz, Sebastiansberg, Smichow, Staab, Strakonitz, Tachau, Tepl, Tuschkau, Wallern, Wegstadtl, Weipert, Wekelsdorf, Welwarn, Winterberg, Wodnian und Žižkow. — Ferner sind in der vorletzten Zeile des Textes in der Rubrik 14 die Worte: „Gablonz gelegene Gemeinde Rasl“ zu streichen und ist an deren Stelle zu setzen: „Dux gelegenen Gemeinden Fleh und Georgendorf die im Gerichtsbezirke Jičin gelegenen Gemeinden Česow, Jabouh, Libeschitz, Olbost und Žitetin, sowie die im Gerichtsbezirke Teplitz gelegenen Gemeinden Obergraupen, Voitsdorf, Zinnwald, Moldau, Grünwald und Niklasberg“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 18. **Wien, 12. Februar 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Februar 1903, Z. 4794, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Schreiben vom 20. Jänner 1903 hat das k. k. Eisenbahnministerium in Wien dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die nachstehenden Eisenbahnstrecken dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. die am 10. November 1902 eröffnete Localbahn Radonitz-Duppau;

2. die am 15. December 1902 eröffnete Reststrecke Buje—Parenzo der schmalspurigen Localbahn Triest-Parenzo;

3. die Localbahn Stramberg-Wernsdorf;

4. die Strecke von der Gemeinschaftsstation Grünthal bis zur deutsch-österreichischen Grenze bei Grünthal.

Diese Strecke bildet eine Fortsetzung der dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Localbahn Tannwald-Grünthal (vergl. die hieramtliche Kundmachung vom 12. August 1902, Z. 36.477, enthalten im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 93 vom 14. August 1902) und steht als Theil der dem Internationalen Uebereinkommen ebenfalls unterstehenden Nebenbahn Petersdorf-Grünthal im Betriebe der kgl. Preussischen Staatsbahnen.

Die unter 1 und 2 genannten beiden Linien stehen im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen; die unter 3 angeführte Localbahn bildete bis Ende December 1902 ein selbstständiges Unternehmen und wurde mit 1. Jänner 1903 in den Betrieb der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernommen.

Bezüglich dieser Linien (1 bis 3) ist eine Aenderung, bezw. Ergänzung der Eisenbahnliste nicht erforderlich; dagegen ist aus Anlass der unter 4 erwähnten Eröffnung eine Ergänzung der Liste (VII. Ausgabe 1901) in der Weise nothwendig, dass unter „Oesterreich und Ungarn I. B. II.“ als Nr. 49a aufgenommen wird: „bei Grünthal bis Grünthal“.

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 28. Jänner 1903 Kenntniss gegeben.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Jänner 1903, Z. 57.298 ex 1902, an sämmtliche Kleinbahn-Unternehmungen, betreffend die Stempelpflicht der Anweisungen (Legitimationen) zur freien oder ermässigten Fahrt.

Mehrere Verwaltungen von Kleinbahnen haben hieramts die Anfrage gestellt, ob die im § 10 des Gesetzes vom 19. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 153, statuirte Befreiung von der Fahrkartensteuer auch die Befreiung von der im § 12 desselben Gesetzes vorgesehenen Stempelpflicht der zur Ausfertigung gelangenden Anweisungen (Legitimationen) zur freien oder ermässigten Fahrt in sich schliesse.

In Beantwortung dieser Anfrage wird der geehrten Verwaltung hiemit eröffnet, dass laut Entscheidung des k. k. Finanzministeriums, mit welchem im Gegenstande das Einvernehmen gepflogen wurde, auch Anweisungen (Legitimationen) zu freier oder ermässigter Fahrt, die von solchen Bahnen ausgestellt sind, bezüglich derer die Personentransporte gemäss § 10 des Fahrkartensteuergesetzes von der Fahrkartensteuer befreit sind, der Stempelpflicht nach § 12 des genannten Gesetzes unterliegen.

Wittek m. p.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Nothwendigkeit der behördlichen Bewilligung zur Errichtung von Schutzdämmen (Oberösterr. Wasserrecht).

(Erkenntniss vom 15. December 1900, Z. 8821. Budw. Nr. 14.948.)

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde das Einschreiten der Stadtgemeinde W. vom 7. December 1899 um Bewilligung der Wiederherstellung des im September 1899 durch Hochwasser durchgerissenen Dammes abgewiesen. Dieser Hochwasserdamm war ohne vorhergegangenes wasserrechtliches Verfahren und ohne behördliche Bewilligung errichtet worden. Die angefochtene Entscheidung stützt sich im Wesentlichen darauf, dass nach dem von dem Staatstechniker bei der Commission vom 15. Jänner 1900 bezüglich des Projectes der Reconstruction des Dammes abgegebenen Gutachten der consenslos errichtete Damm infolge seiner Querstellung gegen den natürlichen Hochwasserlauf der Traun eine Anstauung der Hochwasser zum Nachtheil der Anrainer oberhalb des Dammes, welche gegen dessen Wiederherstellung auch Einspruch erhoben, gereiche, und dass demnach durch die Bewilligung der Reconstruction, welche die Wiederherstellung des consenslosen Hochwasserdammes in den früheren Zustand bezwecke, gewissermassen nachträglich der Consens für die Dammanlage ertheilt würde, obwohl es ausser Frage stehe, dass diese Anlage die Rechte der Recurrenten benachtheilige und daher unzulässig sei.

Die Beschwerde macht dagegen geltend, dass der fragliche Damm der wasserrechtlichen Beurtheilung gar nicht unterliege, weil an der betreffenden Stelle ein fliessendes Wasser sich nicht befinde und die zu reconstruirende Dammstrecke soweit vom Traunflusse entfernt sei, dass von einer Einflussnahme auf das Gerinne des Flusses keine Rede sein könne.

Die Hinfälligkeit dieser Einwendung ergibt sich aus der Erwägung, dass der in Rede stehende Damm von der Stadtgemeinde W., wie dieselbe im Administrativverfahren zugegeben hat und auch aus der Natur der Sache sich ergibt, lediglich zu dem Zwecke, die Hochwässer von dem Gebiete der Stadt thunlichst abzuhalten, errichtet wurde, sich somit als eine Anlage zur Abwehr der Gewässer im Sinne des dritten Abschnittes des Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 32 für Oberösterreich, darstellt.

Gemäss § 41 muss zu solchen Bauten vor ihrer Ausführung die Genehmigung der zuständigen politischen Behörde eingeholt werden, und gemäss § 75 gehören alle Angelegenheiten, welche sich auf die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer nach diesem Gesetze beziehen, in den Wirkungskreis der politischen Behörden; mithin steht im gegebenen Falle die Competenz der politischen Behörden ausser Zweifel.

Im Weiteren beruft sich die Beschwerde darauf, dass sie durch unbeanständete Herstellung des Dammes im Jahre 1898 und durch unbeanständete Belassung desselben bis Mitte September 1899, in welchem Zeitpunkte die Beschädigung des Dammes erfolgte, in den ruhigen Besitz gegenüber jedem Einspruche gelangt und daher auch berechtigt sei, die Reconstruction des Dammes ohneweiters zu veranlassen. Dem gegenüber ist anzuführen, dass aus einem consenslosen, also widerrechtlichen Bestande einer Anlage zur Benützung oder zur Abwehr der Wässer niemals ein Recht auf Fortbelassung des Bestandes erworben werden kann, weil auch im § 72 oberösterreichisches Wasserrechtsgesetz ausdrücklich bestimmt ist, dass in allen Fällen, wo dieses Gesetz durch eine Handlung übertreten worden ist, der Schuldige, abgesehen von der verwirkten Strafe und der Ersatzpflicht gegen Beschädigte, auf seine Kosten die eigenmächtig vorgenommene Neuerung beseitigen muss, wenn der dadurch Gefährdete oder Verletzte es verlangt, oder das öffentliche Interesse es erheischt.

Wenn also die Behörde sogar berechtigt ist, auf die Beseitigung einer derartigen widerrechtlich hergestellten Anlage zu dringen, so kann umsoweniger demjenigen, der eine solche Anlage ohne Bewilligung der Behörde errichtet hat, das Recht erwachsen, im Falle einer Beschädigung der Anlage, diese ohne Genehmigung der Behörde wieder herzustellen.

Dieses Recht konnte im gegebenen Falle der Stadtgemeinde W. bezüglich des Hochwasserdammes dadurch nicht erwachsen, dass, wie die Beschwerde behauptet, während des Bestandes des Dammes vom Jahre 1898 bis Mitte September 1899 dessen Beseitigung weder von den Anrainern, noch von der Behörde begehrt worden ist. Denn die Behörde ist jederzeit berechtigt, auf die Herstellung des gesetzmässigen Zustandes zu dringen. Der Behörde gegenüber wäre es auch vollkommen gleichgiltig, wenn es richtig wäre, dass, wie die Beschwerde weiters behauptet, die Gemeinde L. und die Grundbesitzer, welche gegenwärtig gegen die Reconstruction des Dammes Einwendung erheben, ihre ausdrückliche und stillschweigende Zustimmung ertheilt hätten, was aber in keiner Weise nachgewiesen ist.

Endlich glaubt die Beschwerde aus dem bei der Commission vom 15. Jänner 1900 vom Staatstechniker

abgegebenen Gutachten einen Anspruch auf die Bewilligung der projectirten Dammreconstruirung begründen zu können. Nun hat aber der Staatstechniker in diesem Gutachten ausdrücklich betont, dass es mit den allgemeinen technischen Grundsätzen nicht vereinbar ist, solchen Schutzdämmen eine Querlage zu geben, weil durch diese letztere nicht nur der vor dem Schutzdamme sich bildende Wasserdruck erhöht und die Gefahr des Durchrisses eines solchen Querdammes unverhältnissmässig vermehrt wird, sondern weil durch die oberhalb eines solchen Dammes entstehende Wasserstauung für die betroffenen Anrainer die Folgen der Ueberschwemmung bedeutend empfindlicher fühlbar werden, was insbesondere bezüglich des Gebietes L. der Fall ist. Als die richtige Lösung der Hochwasserdamm-Reconstruction erachtet der Sachverständige, dass parallel mit dem Flusslaufe längs der Rennbahn in L. ein gehörig hoher und fester Hochwasserschutzdamm errichtet würde. Auf diesem Theile des Gutachtens und einer damit übereinstimmenden Aeusserung des Baudepartements im Ministerium des Innern beruht die angefochtene Entscheidung. Der genannte Sachverständige hat allerdings auch eingeräumt, dass bei Belassung des Durchrisses in dem Damme die Anlagen der Stadt W. bei Hochwasser in hohem Grade bedroht werden und dass die der Stadt drohenden Schäden jene bedeutend überwiegen, welche bei Herstellung des Dammes den oberen Anrainern entstehen würden.

Dies läuft auf die Frage hinaus, auf welcher Seite gewichtigere öffentliche Interessen obwalten. Die Beurtheilung aber, ob und inwieweit durch die Reconstruction des Dammes öffentliche Rücksichten berührt würden, liegt im freien Ermessen der erkennenden Behörden und entzieht sich gemäss § 3, lit. e), des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, der Judicatur des Verwaltungsgerichtshofes.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project für die Verlängerung der bestehenden Strassenbahnlinie Nr. 47 der Concessionskundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, über den Neubaugürtel: Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgetheilte Ergebniss der am 6. October 1902 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung rücksichtlich des Projectes der Gemeinde Wien für die Verlängerung der bestehenden Strassenbahnlinie Nr. 47 der Concessionskundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, über den Neubaugürtel, die Einbindung dieser Linie und der Linie Nr. 55 der obcitirten Kundmachung in die Geleise der Linie Nr. 2 der Concessionskundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150 (Gürtellinie), sowie die auf Grund des Erlasses vom 15. September 1902, Z. 35.779, erfolgte Ertheilung des Bauconsenses für die begangenen Theilstrecken, nach Massgabe der von der Commission getroffenen Bestimmungen zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 46.601 ex 1902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Prag: Eröffnung der Haltestelle Beraun-Závodí für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen.) Die dermalen nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Beraun-Závodí der Linien Rakonitz-Beraun und Beraun-Dušník wird am 15. Februar für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Ausland.

Preussen. (Statistik der Personenbeförderung in Berlin sammt Vororten im Jahre 1902.) Die Personenbeförderung in Berlin sammt Vororten im Jahre 1902, und zwar auf der Stadtbahn, den verschiedenen Kleinbahnen und sonstigen Verkehrsmitteln, ist — dem „B. B.-C." zufolge — gegen das Jahr 1901 um 33,554.587 gestiegen, d. h. es sind um 91.929 Personen täglich mehr befördert worden. Im Ganzen wurden 532,957.411 Personen befördert gegen 499,402.824 im Jahre 1901. Durch die Stadt- und Ringbahn, einschliesslich der Grunewaldbahn wurden 91,718.439 (88,629.802) Personen befördert. Unter den Strassenbahnen steht zum erstenmale in der Aufstellung die neu eröffnete Hoch- und Untergrundbahn. Sie wurde von 18,800.000 Personen benützt. Die Grosse Berliner Strassenbahn beförderte 294,800.000 Personen, 12,000.000 mehr als 1901, die westliche Berliner Vorortebahn 12,956.000 (13,230.000), die südliche Berliner Vorortebahn 3,249.300 (3,241.000), die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn 15,900.000 (14,788.215), die Berliner elektrische Strassenbahn Siemens & Halske 12,533.086 (13,088.853), die Strassenbahn Berlin-Hohenschönhausen 1,277.000 (1,353.899), die Strassenbahn Schlesischer Bahnhof-Treptow 1,859.588 (1,626.457) und die Strassenbahn Warschauerstrasse-Centralviehhof 1,200.000 (108.387).

Schweden. (Bevorstehende Einführung des elektrischen Betriebes auf den Staatseisenbahnen.) Die erste Staatseisenbahn mit elektrischem Betriebe wird — dem „B. B.-C." zufolge — voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres in Schweden eröffnet werden. Die Verwirklichung dieses Projectes, dessen Durchführung von den schwedischen Behörden schon seit Langem geplant wurde, bietet in den Augen der nordischen Verkehrsinstanzen so wesentliche und ausschlaggebende Vortheile vor dem bisherigen Dampfbetrieb, dass man allmälig auf sämmtlichen Theilstrecken des fiscalischen Bahnnetzes mit der Einrichtung des elektrischen Systems vorzugehen gedenkt. Eine aus hervorragenden Elektrotechnikern gebildete Fachcommission, der die Ausarbeitung der erforderlichen Betriebspläne anvertraut wurde, hat solchergestalt den Vorschlag gemacht, an geeigneten Punkten im Bereiche des ganzen Landes eine entsprechende Anzahl von Kraftsammelstationen einzurichten, von denen aus die einzelnen Bahnlinien mit der nöthigen elektrischen Energie versorgt werden sollen. Die zur Erzeugung der letzteren erforderlichen Triebkräfte werden den grossen Wasserfällen entnommen werden. Der Anfang mit der neuen Betriebsweise wird zunächst auf einer Theilstrecke des nördlichen Bahnnetzes gemacht werden, wo die nöthigen Triebkraftmengen am mübelosesten erzeugt werden können und infolge klimatischer Verhältnisse auch die schnelle Abnützung des Locomotiven-Materiales der Eisenbahnverwaltung bisher die grössten Opfer auferlegte.

Bayern. (Verkehr und Einnahmen der Staatseisenbahnen im Monate December 1902.) Im Monate December 1902 sind bei einer Bahnlänge von 5862 (5808) km befördert worden 1,983.781 (1,964.520) Personen und 1,297.929 (1,245.747) t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehre Mk. 2,879.118 (2,781.040), aus dem Güterverkehre Mk. 7,608.199 (7,133.967), aus dem Gepäcksverkehro Mk. 197.026 (167.015) und aus dem Thiertransporte Mk. 218.657 (191.658), zusammen Mk. 10,903.000, gegen Mk. 10,273.680 im gleichen Monate des Vorjahres. Der Gesammtjahreserlös 1902 beziffert sich auf Mk. 152,806.000, gegenüber dem Jahre 1901 mehr um Mk. 2,265.715.

Schweiz. (Betriebsergebnisse der Bundesbahnen im Jahre 1902.) Die schweizerischen Bundesbahnen, das ist das Netz der ehemaligen Nordostbahn, Centralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen, haben nach dem Ausweise für das Jahr 1902 befriedigende Ergebnisse erzielt. Die Gesammteinnahmen betrugen Fr. 69,900.000 gegen Fr. 66,900.000 im Jahre 1901, die Gesammtausgaben Fr. 40,800.000 (40,500.000). Der Einnahmenüberschuss beläuft sich auf Fr. 29,366.476 (26,354.973). Was die Beförderungsmengen anlangt, so ergab der Güterverkehr einschliesslich Gepäck und Vieh 6,228.833 (5,936.137) t. Den grössten Verkehr hatte der Monat October mit 676.238 (583.301) t. Die Gesammtzahl der 1902 beförderten Personen war 29,389.062 (28,673.649).

Russland. (Eisenbahneröffnungen.) Im December 1902 und im Jänner 1903 ist in Russland auf den nachfolgenden Bahnen ein sogenannter zeitweiliger Verkehr eröffnet worden, und zwar: 1. am 16./29. December 1902 der Personen- und Güterverkehr auf der Petrokowsko-Sulejewski-Zufuhrbahn (14 Werst = 14·33 km); 2. am 21. December 1902/3. Jänner 1903 auf der neuerbauten Strecke Witebsk-Sblobin (Theilstrecke

der St. Petersburg-Witebsk-Shlobin-Kiew-Bahn); 3. am 1./14. Jänner 1903 auf der nördlichen Theilstrecke der Orenburg—Taschkenter Bahn (das ist besonders wichtig für den dortigen Salzhandel); ferner wird 4. am 15./28. Jänner 1903 der zeitweilige Güterverkehr auf der neu erbauten, 11 Werst (= 11·74 km) langen Strecke Wjäsowaja-Jurgosanski Sawod der Katow'schen Zweiglinie der Ssamara-Slatouster Bahn eröffnet; ausserdem ist 5. am 16./29. December 1902 der regelmässige Zugsverkehr auf der Alexandropol-Eriwaner Bahn von der Station Alexandropol der Transkaukasus-Eisenbahn bis zur Station Uluchanlu in einer Ausdehnung von 132 Werst (= 140·8 km) und auf der Zweigbahn von dieser letzteren Station bis zur Stadt Erwian in einer Länge von 13 Werst (= 13·8 km) eröffnet worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Moravia" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2268 Tonnen Gehalt ist am 24. December 1902 mit 1179 Gewichtstonnen Ladung, worunter 361 Tonnen Zucker, ohne Passagiere in der Ausreise Nr. 6 der Linie Triest—Karachi—Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waaren: nach Port Said 99.165 kg (worunter 6680 kg Zucker); nach Batavia 1118 kg; nach Samarang 1450 kg; nach Soerabaya 3040 kg; nach Suez 644 kg; nach Gedda 71.257 kg (worunter 61.100 kg Zucker); nach Suakim 23.300 kg; nach Aden 201.880 kg (worunter 182.705 kg Zucker); nach Hodeidah 638 kg; nach Gibuti 2160 kg; nach Massaua 6780 kg; nach Karachi 41.265 kg; nach Bombay 476.506 kg (worunter 56.450 kg Zucker); nach Bassorah 47.800 kg; nach Bagdad 8309 kg; nach Mongalore 222 kg; nach Bushire 571 kg; nach Bunder-Abbas 30.750 kg; nach Mahomerah 78 kg; nach Colombo 48.146 kg; nach Tuticorin 331 kg; nach Ankland 41 kg; nach Calcutta 105.075 kg; nach Bombay 7772 kg; nach Calcutta 756 kg und nach Aden 348 kg. Der Werth der ausgeführten Waareu betrug K 1,197.495.

— (Abfahrt des Dampfers „Urano" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1632 Tonnen Gehalt ist am 20. December 1902 ohne Passagiere mit 73 Gewichtstonnen factischer Ladung in der Ausreise Nr. 8 der Linie Triest—Santos von Triest über Fiume nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte an Waaren nach: Pernambuco 7492 kg, Bahia 25.736 kg, Rio de Janeiro 37.521 kg und nach Santos 2118 kg. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 31.795.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 18. December 1902 nach 18tägiger Fahrt mit 25 Passagieren und 2507 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 856 Tonnen nach dem Auslande und 41 Tonnen nach Fiume bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 11 der Bombay-Linie von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waaren aus: Bombay 2,386.692 kg (wovon 40.700 kg Baumwolle für Fiume und 852.470 kg Waaren für das Ausland), Aden 37.804 kg (wovon 3350 kg für das Ausland), Malabar 19.632 kg, Suez 3207 kg und Port Said 59.195 kg. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,768.703.

— (Ankunft des Dampfers „Orion" von Santos.) Dieser Dampfer von 1763 Tonnen Gehalt ist am 30. December 1902 nach 36tägiger Fahrt ohne Passagiere mit 2509 Gewichtstonnen factischer Ladung in der Rückreise Nr. 6 der Santos-Linie von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Bahia 24.000 kg Kaffee und 12.000 kg Cacao; aus Santos 1,897.060 kg Kaffee und aus Rio de Janeiro 571.260 kg Kaffee und 4260 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 5,004.050.

Oberösterreich. (Aichung von hölzernen Ruderfahrzeugen an der Donau im Jahre 1902.) Nach der von der k. k. Statthalterei in Linz verfassten Znsammenstellung über die von den Schiffsaichbehörden in Oberösterreich im Jahre 1902 vorgenommenen Aichungen von hölzernen Ruderfahrzeugen an der Donau wurden im Berichtsjahre insgesammt 9 (1901 : 12) Fahrzeuge mit einer Gesammttragfähigkeit von 2012·75 (1901 : 2459·55) t geaicht. Hievon entfielen auf die Strombauleitung in Linz 5 Fahrzeuge (3 Kettenschlepper, 1 Gams, 1 Stockplätte) mit einer Tragfähigkeit von 1421·72 t, auf die Strombauleitung in Grein 4 Fahrzeuge (1 Kettenschlepper, 1 Stockplätte, 2 Trauner) mit einer Tragfähigkeit von 591·03 t. Von der Strombauleitung in Aschach wurden im Jahre 1902 keine Aichungen vorgenommen, desgleichen kamen Nachaichungen im Berichtsjahre nicht vor.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des X. Stückes.) Das am 17. Jänner 1903 herausgegebene X. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1052: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 13. Jänner 1903, Z. 655, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 1053: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 12. Jänner 1903, Z. 1731, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Okkupatiousgebiete.

Nr. 1054: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 15. Jänner 1903, Z. 10.206, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus dem politischen Bezirke Komotau nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 1055: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 13. Jänner 1903, Z. 1819, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XI. Stückes.) Das am 19. Jänner herausgegebene XI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1056: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 14. Jänner 1903, Z. 875/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 1057: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 15. Jänner 1903, Z. 1198, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

— (Inhalt des XII. Stückes.) Das am 21. Jänner herausgegebene XII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1058: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 21. Jänner 1903, Z. 2538, womit die Einfuhr von Vieh und und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 1059: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 9. Jänner 1903, Z. 1541, betreffend die Beschränkungen im Verkehre mit Klauenthieren.

Nr. 1060: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 13. Jänner 1903, Z. 4808, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1061: Auszug aus dem Erlasse der k. k. Landesregierung in Troppau vom 26. December 1902, Z. 29.933, betreffend das Verbot der Ausladung von Klauenthieren im Transitverkehre ohne vorausgegangene thierärztliche Beschau.

— (Inhalt des XIII. Stückes.) Das am 22. Jänner herausgegebene XIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1062: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 14. Jänner 1903, Z. 1110, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauenthiere aus dem Occupationsgebiete.

Nr. 1063: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 29. December 1902, Z. 211.451/I, betreffend die Aufhebung der Sperre im Expositurbereiche Kozarac gegen den Verkebr mit Borstenvieh.

— (Inhalt des XIV. Stückes.) Das am 23. Jänner herausgegebene XIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1064: Kundmachung des k. k. Miuisteriums des Inneru vom 23. Jänner 1903, Z. 2725, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Schweinen aus Croatien-Slavonien.

Nr. 1065: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 22. Jänner 1903, Z. 7472, betreffend den Viehverkehr vom Central-Viehmarkte St. Marx in Wieu.

— (Inhalt des XV. Stückes.) Das am 28. Jänner herausgegebene XV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1066: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. Jänner 1903, Z. 3671, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Klauenthieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

Nr. 1067: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 21. Jänner 1903, Z. 14.061, betreffend die Schliessung der sächsischen Vieheinbruchstatiou Reitzenhain.

Nr. 1068: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 24. Jänner 1903, Z. 16.373, betreffend die Schliessung der sächsischen Vieheinbruchstation Moldau.

Nr. 1069: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 27. Jänner 1903, Z. 4049, betreffend die Massregeln zur Verhütung der Verbreitung der Maul- und Klauenseuche vom Viehmarkte in Graz.

— (Inhalt des XVI. Stückes.) Das am 29. Jänner herausgegebene XVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1070: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. Jänner 1903, Z. 3258, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Tschernembl in Krain nach Croatien-Slavonien.

Nr. 1071: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Jänner 1903, Z. 3447, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nach den Ländern der ungarischen Krone.

— (Inhalt des XVII. Stückes.) Das am 30. Jänner herausgegebene XVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1072: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 29. Jänner 1903, Z. 10.297, betreffend die Beschränkungen im Viehverkehre vom Centralviehmarkte zu St. Marx in Wien.

— (Inhalt des XVIII. Stückes.) Das am 31. Jänner herausgegebene XVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1073: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 26. Jänner 1903, Z. 15.706, betreffend die Bestimmung der Station Říčan der k. k. österr. Staatsbahnen als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte, sowie die Errichtung einer Ausladestation für Schlachtvieh bei dem öffentlichen Schlachthause in Bodenbach.

— (Inhalt des XIX. Stückes.) Das am 3. Februar herausgegebene XIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1074: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. Jänner 1903, Z. 21.040, betreffend die Ausfuhrverbote für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 1075: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 19. Jänner 1903, Z. 2085/IV b, betreffend die Sperre mehrerer Bezirke gegen die Ein- und Ausfuhr von Borstenthieren.

— (Inhalt des XX. Stückes.) Das am 6. Februar herausgegebene XX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1076: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 3. Februar 1903, Z. 24.801, betreffend die Ausfuhrverbote für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken nach dem Deutschen Reiche.

Verlosungen.

Am 10. Jänner:

Kesmark-Szepes-Belaer Vicinalbahn. (Rückzahlung ab 1. Juli.)

Am 15. Jänner:

Marmaroser Salzbahn. 4½ pCt. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 19. Jänner:

Leutschauthaler Bahn. Prioritätsactien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 3. Februar:

Bregenzerwaldbahn. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. August).

Gurkthalbahn. 4 pCt. Prioritätsobligationen (Rückzahlung ab 1. August).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1887 (Rückzahlung ab 1. Mai).

Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Laibach-Oberlaibach. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Lambach-Haag. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Mauthausen-Grein. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen. 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Triest-Parenzo. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Wippachthalbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Wolframs-Teltsch. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Ybbsthalbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Localbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung von neuen Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 63·552 km lange schmalspurige Strecke Buje—Parenzo, welche am 15. December 1902 von den k. k. österr. Staatsbahnen in Betrieb genommen wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner die am 15. Jänner 1903 eröffnete, im Betriebe der Niederländischen Staatseisenbahnen stehende 23·119 km lange Strecke Zwolle—Ommen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

— (Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.) Die 2·81 km lange Strecke Gronau-Glanerbrück, welche bis 31. März 1901 von den Niederländischen Staatseisenbahnen gepachtet und verwaltet worden ist, ist vom 1. April 1901 ab von der kgl. Eisenbahn-Direction Münster in Betrieb genommen worden. Infolge dessen ist die vorbezeichnete Strecke den Vereinsbahnstrecken der Niederländischen Staatseisenbahnen ab- und denjenigen der kgl. Eisenbahn-Direction zugerechnet worden.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Das Verzeichniss Nr. 54 (kgl. Württembergische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden. An Nachträgen sind erschienen: Nachtrag I zu dem Verzeichnisse Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen) und Nachtrag III zu dem Verzeichnisse Nr. 74 (k. k. österr. Staatsbahnen). Das im Februar 1901 ausgegebene Verzeichniss Nr. 54 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 54 aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu den bestehenden Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag II zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen), Nachtrag IV zu dem Kilometerzeiger Nr. 34 (kgl. Eisenbahn-Directionen zu Breslau, Kattowitz und Posen), Nachtrag VII zu dem Kilometerzeiger Nr. 74a (k. k. österr. Staatsbahnen), Nachtrag VIII zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. österr. Staatsbahnen) und Nachtrag I zur Sammlung von Vereins Kilometerzeigern. Durch den Nachtrag I zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ werden die in der Zeit vom 1. Jänner 1902 bis einschliesslich December 1902 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ aufgehoben.

— (Gemeinsame Abfertigungsvorschriften.) Zu den „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften“ ist der Nachtrag I erschienen und an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare des Sonderabdruckes der „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften“ bezogen haben, vertheilt worden.

— (Ergänzung der Anlage V des Vereins-Wagenübereinkommens.) In Anlage V des Vereins-Wagenübereinkommens ist unter der — gegenwärtig offenen — Nummer 6 des Preisverzeichnisses folgende Ergänzung aufgenommen worden:

„6. a) eintheiliges gusseisernes Lagergehäuse, fertig gearbeitet, einschliesslich Schmierdeckel und Schrauben, Schmierpolster nebst Zubehör und Oelabschlussring, jedoch ohne Lagerfutter . . Mk. 20

b) Lagerschale dazu aus Weissmetall oder Rothmetall oder aus Rothmetall mit Weissmetalleinguss . . . . . „ 15.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Telephon No 13517.
Oesterr. Schutzmarke A. A. Ö.
ASPHALT-ACT.-GES. WIEN.
Telegr. Adr. Asphalton Wien. Bureau: Ebendorferstraße
Ausführungen: Comprimé u. Coulé in natura Asphalt.
Herstellung v. Fahrstrassen, Perrons, Trottoirs, Höfen, Gängen, Terassen, Bedachungen etc.
Säurefester Asphaltbelag in Accumulatorenräumen.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2. k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Südwest - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen im Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2.

In dem vom 1. Jänner 1902 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, Hefte 1 und 2, im obbezeichneten Verbande werden mit sofortiger Giltigkeit bei Post Nr. 31 (Getreide) die nachstehenden Frachtsätze berichtigt, und zwar:

auf Seite 43 der Frachtsatz von Fürged nach Steinach von 218 auf **318** Heller;

auf Seite 43 der Frachtsatz von Gyánt nach Toblach von 200 auf **300** Heller;

auf Seite 45 der Frachtsatz von Pinczehely nach Steinbrück von 759 auf **159** Heller.

Wien, am 7. Februar 1903. [131]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages XIV zum Tarifhefte 1.

Mit dem 1. März 1903 tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag XIV in Kraft. Der Nachtrag enthält Aenderung der besonderen Bestimmungen, Erweiterung des Classentarifes, sowie der Ausnahmetarife Nr. 4 (Eisen), 14 (Papier), 21 (Sämereien), 43 (Eier), 55 (Düngemittel), neu berechnete Frachtsätze des Ausnahmetarifes 33 (Rohbenzin), neue Ausnahmefrachtsätze für Mineralöle, schwere (Ausnahmetarif 62), Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre mit Kolomea und Stanislau, sowie Berichtigungen. Die bisherigen Frachtsätze für Kolomea und Stanislau (Ausnahmetarife 33 und 34) gelten noch bis zum 30. April 1903 einschliesslich.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 5 Pfennig oder 6 Heller zu haben.

Breslau, am 10. Februar 1903. [132]

Kgl. Eisenbahn-Direction
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle „Beraun-Závodí“ für den Frachtgüterkehr in Wagenladungen.

Die dermalen nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtete Haltestelle Beraun-Závodí der Linien Rakonitz—Beraun und Beraun-Dušnik wird am 15. Februar 1903 für den Frachtgüterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die kilometrischen Entfernungen betragen:

zwischen Beraun-Závodí und Beraun . . . . 2 km
„ „ „ „ Althütten . . . 5 km
„ „ „ „ Vraž-St. Johann . 6 km

Im Verkehre mit den übrigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien des Abschnittes A des Heftes 1 des Localgütertarifes) werden die Entfernungen durch Zusammenstoss der Kilometer bis und ab Beraun, Althütten oder Vraž-St. Johann ermittelt.

Prag, am 6. Februar 1903. [133]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihütteubetrieb. (Einbeziehung der Station Ratingen Ost.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 wurde die Station Ratingen Ost des Directionsbezirkes Essen als Versandtstation in die Abtheilung A des vorbezeichneten Tarifes einbezogen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Deutschland. (Bayerischer Eisenbahnrath.) Der bayerische Eisenbahnrath tritt am 10. Februar zu seiner 51 Sitzung in München zusammen. Die Tagesordnung enthält u. A. folgende Berathungsgegenstände:

I. Zusammenstellung aller mit ministerieller Genehmigung innerhalb der Zeit vom 1. Juli bis 31. December 1902 eingeführten Ausnahmetarife, von denen die wichtigsten sich beziehen u. A. auf Umschlagsgüter aller Art, welche — behufs Fernhaltung von Schädigungen der Verfrächter — aus unvermutheter Sperrung eines Wasserweges durch plötzlichen starken Frost der Eisenbahn zur Weiterbeförderung zugeführt werden müssen; auf Auflassung der Localbahnzuschläge in allen Tarifclassen auf den Localbahnen Strullendorf-Schlüsselfeld, Kronach-Nordhalben, Vohenstrauss-Waidhaus, Thann-Matzbach-Isen-Haag, Ungerhausen-Ottobeuren und Landshut-Rottenburg; auf Beförderung von Graphit von Passau nach dem Norden behufs Wettbewerbes gegenüber dem italienischen Graphit; auf Beförderung von Stearin und Chamottesteinen zur Bekämpfung des englischen, französischen und schweizerischen Wettbewerbes u. dgl.

II. Gewährung der Reexpeditionsbefugniss (Auflassung des durch die zweimalige Abfertigung erwachsenden Mehrbetrages an Abfertigungsgebühren) an einige Lagerhäuser.

[„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Fracht für künstliche Düngemittel.) Die Handelskammer zu Mainz verhandelte am 2. Jänner 1903 über folgenden Gegenstand: Von einer Firma der Düngemittelindustrie war der Kammer mitgetheilt worden, dass die schweizerischen Eisenbahnen für Düngemittel eine Frachtermässigung im Falle der Ausfuhr nach Deutschland eingeführt hätten derart, dass der Specialtarif 14, der sonst nur für den schweizerischen Localverkehr gelte, auch auf die Düngemittelsendungen nach Württemberg und Bayern angewandt werden solle, wenn dieses von dem Absender im Frachtbriefe ausdrücklich beantragt werde. Dadurch werde den schweizerischen Fabriken, die ohnehin einen nicht unbedeutenden Schutzzoll genössen, der Wettbewerb nach Deutschland abermals erleichtert, während umgekehrt die deutschen Fabriken im Verkehre mit der Schweiz nicht dieselbe billige Fracht geniessen könnten wie im Inlandsverkehre, denn die 20percentige Ermässigung des Nothstandstarifes werde wohl auf Düngemittelsendungen aus der Schweiz für die deutsche Strecke gewährt, nicht aber für die deutsche Strecke denjenigen Sendungen aus Deutschland, die nach der Schweiz zur Ausfuhr gelangten. Die genannte Handelskammer beschloss, der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ zufolge, den Wunsch, dass dieselbe Ermässigung auch für die Ausfuhr nach der Schweiz gewährt werde, zu unterstützen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Theil II, Heft 1 (Verkehr mit N.O.B.), vom 1. Juni 1899. (Giltigkeitsbeschränkung.) Die Bestimmungen in Absatz 2, 3 und 4, unter Ziffer 1, des Ausnahmetarifes 15 (Seite 12 des I. Nachtrages, giltig vom 1. December 1899) finden auf Sendungen ab Ermatingen keine Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
714	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Zuchtkühe und Zuchtthiere		Jaroslau	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes, Theil I, Abtheilung B, Abschnitt B II, Punkte c) und g)	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller per Stück		Im Kartirungswege		
				Imst						3884				
				Radstadt						3002				
				Saalfelden						3267				
				Telfs						3795				
			Zuchtfohlen und Zuchtpferde, wenn mindestens drei Stück per Frachtbrief und Wagen aufgegeben werden	Saalfelden						5790				
715	**Südbahn-Gesellschaft**		Mauerziegel und Dachziegel (Falzziegel und Biberschwänze)	Fritzens-Wattens	Bozen-Gries	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
									60	53	7			
					Neumarkt-Tramin				66	61	5			
					St. Michele				71	63	8			
					Trient (Trento)				76	67	9			
					Roveredo				80	71	9			
716	**Südbahn-Gesellschaft**	Graz-Köflacher Eisenbahn	Holzdraht aus der Pos. H—18—e der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Schwanberg	Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 16. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehet kein directer Frachtsatz	220 Heller incl. Grazer Ueberfuhrsgebühr		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen in Görz mittelst Strassenfuhrwerken abgeführt werden

Fortlaufende Nummer	717	718	719
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holzstoff der Pos. H—29 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Düngemittel der Pos. D—13 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Leibnitz " Dellach " "	Finme	Triest
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Zernest Nagy-Szlabos Zernest Nagy-Szlabos Szász-Sebes	Prerau	Villa Vicentina
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anfladen obliegt dem Absender	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Frachtzahlung für den genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften nnd der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Frachtzahlung für den genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 20. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Bezeichnung	Localtarife	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Theil II, Heft 4)	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 1. bezw. Localgütertarif, Theil II, Heft 3, der k. k. österr. Staatsbahnen
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Besteben keine directen Frachtsätze	Heller incl. ungar. Transportsteuer 189	Directer Frachtsatz bestebt nicbt
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller incl. ungar. Steuer 322 232 372 281 310	Heller 166	20
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		23	
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
720	Südbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Cichorienwurzeln und Cichorienschnitze, frische und gedörrte oder getrocknete	Caslau Königgrätz Kolin Pardubitz Smifitz	Peri transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels per verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Die Sendungen müssen mit directen internationalen Frachtbriefen und auf Grund der Vorschriften des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Gütertarifes zur Aufgabe gelangen	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif vom 1. Jänner 1900 für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Franken per 100 kg 2·71 2·86 2·76 2·82 2·89		Kartirung		
721	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische, und zwar Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des bezeichneten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen in den nachgenannten Bestimmungsstationen bezogen und abgeführt, bezw. in einem vom Empfänger gemietheten Lagerraume eingelagert werden oder, insofern daselbst eine andere Bahn anschliesst, auf diese Anschlussbahn übergehen	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Classe C	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach							
	Kufstein	Kirchbichl	Wörgl	Kundl	Brixlegg	Jenbach	Schwaz	Terfens-Weer
	Heller per 100 kg							
Hrastnigg	166	164	162	162	160	156	148	144
Trifail	166	166	162	162	160	158	148	148
Sagor	166	166	166	164	162	160	156	148

724	723	722	Fortlaufende Nummer	1
Niederösterr. Landes-Eisenbahnamt		**Südbahn-Gesellschaft**	Die Publication erfolgt von der Namen der	2 3
Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank		betheiligten Verwaltungen		
Kohle und Coaks	Cement in Fässern oder Säcken	Kohlen, mineralische, der Pos. K—25 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, Abtheilung B	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
St. Pölten-Localbahnhof	Steinschal-Tradigist	Köflach	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Steinschal-Tradigist	St. Pölten-Localbahn	Kohlehen	nach	
von mindestens 1000 Tonnen	über 8000 Tonnen, und zwar nur für das 8000 Tonnen überschreitende Quantum / von 5000—8000 Tonnen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Das Anladen obliegt dem Absender	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und Ausnützung der Wagen nach dem vollen Ladegewichte (Laderaum) oder Frachtzahlung für diese Minimal-Wagenladung, auch wenn dieselbe nicht erreicht wird				
bis 31. December 1903		vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	und gilt in der Zeit	7
Ermässigter Wagenladungstarif der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. P.-Mank		Localtarife	Bezeichnung / Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8
25·6 Heller	25·6 Heller	Directe Frachtsätze bestehen nicht	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
24·0 Heller	21·2 Heller / 22·2 Heller	85 Heller	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
1·6 Heller	4·4 Heller / 3·4 Heller		per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege		Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
Original-Aufgabeschein oder Frachtbrief und Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen			Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
		Die Sendungen müssen auf das Industriegeleise in Kohlehen übergeben	Besondere Bemerkungen	14

725

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

k. k. österr. Staatsbahnen

Fortlaufende Nummer	1		
Die Publication erfolgt	2	Von der	2
		und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	7	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8		
Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	9		
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	10		
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11		
Art der Durchführung	12		
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

IV. Steinquadern und Steinplatten, einfach glatt behauen oder gesägt, unverpackt oder blos in Schutzrahmen, aus der Pos. 8—55/c der Güterclassification im Tarife, Theil I	i. Steine der Pos. 8—55/h (excl. Pflaster-, Sanm- und Bordsteine) ii. Steine der Pos. 8—55/c, iii. Pflaster-, Sanm- und Bordsteine } der Güterclassification im Tarife, Theil I	Steine der Pos. 8—55/c der Güterclassification im Tarife, Theil I	4
Mirowitz (k.k.St.B.)		Gmünd (k.k.St.B.)	5
Wegstädtl-Hněwitz (St.E.G.)		Wegstädtl-Hněwitz (St.E.G.)	5
Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien.	6
Aufrechtbaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Moldau-, bezw. Elberegulirung bestimmt und an die Bauunternehmung adressirt sein			6
bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903			7
Localtarife			8
Bestehen keine directen Frachtsätze			9
90 Heller	I. 86 Heller II. 98 „ III. 79 „	108 Heller	10
			11
Im Kartirungswege			12
			13
			14

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
726	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Pflaster-, Bord- und Saumsteine der Pos. 8—55/b der Güterclassification im Tarife, Theil I	Mirowitz (k.k.St.B.)	Theresienstadt (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsätz	79 Heller		Im Kartirungswege		Der im Verordnungs-Blatte Nr. 142 vom 13. December 1902 unter Post.Nr. 312 für gleiche Sendungen verlautbarte Frachtsatz von 89 Heller für 100 kg wird unter Einem ausser Kraft gesetzt
727	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Thon und Schieferthon, roh, unverpackt	Biosdorf k.k.St.B.	Blansko St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 50		Im Kartirungswege		
					Brünn St.E.G.					55				
					Halbstadt St.E.G					62				
					Hohenstadt St.E.G.					33				
					Stefanau St.E.G.					48				
					Wien K.F.N.B. oder St.E.G.					82				
728	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. 6—9, ferner Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Position 1—4 der Güterclassification im inländischen Tarife, Theil I	Jägerndorf k.k.St.B.	Romburg B.N.B. Schluckenau B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	vom 15. Februar 1903, bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	193 Heller		Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										

730	729	Fortlaufende Nummer	1
k. k. österr. Staatsbahnen	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Die Publication erfolgt von der	2
betheiligten Verwaltungen		und im der Namen	3
Borke (Rinde), Abschnitt II, Serien I und II des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen, Zaggeln)	für Artikel	4
Karánsebes	Altkladno (B.E.B.)	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
sämmtlichen Tarifstationen	Remscheid-Bliedlenghausen (Kgl. Eisenb.-Dir. Elberfeld)	nach	
Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Tarifbestimmungen	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	und gilt in der Zeit	7
Tarif-Theil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1899	Rhelnisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898	Bezeichnung	8
Es bestehen keine directen Frachtsätze	192 Pfennig	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Die directen Frachtsätze ergeben sich für beide Serien durch Anstoss von 27 Centimes für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für Temesvár-Józsefváros	183 Pfennig	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
	9 Pfennig	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege	Art der Durchführung	12
	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens 29. Februar 1904 an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenantheilen der Buschtěhrader Eisenbahn gewährt; sollte dieser Antheil während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eine Kürzung erfahren, so wird um den gleichen Betrag auch der Nachlass verringert. Aenderungen des Kartirungs-Frachtsatzes infolge Erhöhung oder Ermässigung der Gebührenantheile der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen haben auf die Höhe des Nachlasses keinen Einfluss	Besondere Bemerkungen	14

Das Zugeständniss wird gemacht — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht

Fortlaufende Nummer	731	732
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen
	Ordinäre Glasflaschen in Steigen, Kisten, Körben, Harassen verpackt oder auch in Juteballen oder Leinwand eingenäht	Cement der Pos. C—6 der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Teplitz-Waldthor	Waldmühle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest	Wien I (K.E.B.) Penzing Hütteldorf-Hacking trans. Hütteldorf-Hacking Ottakring Hernals Michelbeuern Wien II (K.F.J.B.) Nussdorf Wien Oe.N.W.B. trans. Wien Oe.N.W.B. Wien K.F.N.B. trans. Wien K.F.N.B. Wien St.E.G. trans.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach türkischen, griechischen, sicilianischen, ägyptischen, französischen oder spanischen Hafenplätzen oder nach Echellen des Schwarzen Meeres oder endlich nach über Suez oder Gibraltar zu bedienenden Destinationen zum Exporte gelangen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der zum Transporte verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger
und gilt in der Zeit	vom 20. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3	Localgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	316 Heller	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	246 Heller	Heller 22 21 21 22 22 23 26 25 22 33 22 38 22
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	70 Heller	
Art der Durchführung	Nach Massgabe der sinngemäss anzuwendenden „Speciellen Bestimmungen“ der Abschnitte J und K des nebenbezogenen Verbandstarifheftes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 105 bis 107, bezw. 111 bis 113 des Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarifheftes 3 beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	1	733	734
Die Publication erfolgt von der Nanon der	2 / 3	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
		betheiligten Verwaltungen	Oesterr. Nordwestbahn
Das Zugestandniss wird gemacht für Artikel	4	des Ausnahmetarifes III c des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Braunkohle zu Regiezwecken der
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Sodau (Station der Localbahn Karlsbad- [Dallwitz]-Merkelsgrün)	Franz Josef-Stollen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Bilin
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen, für welche im Bedarfsfalle von den k. k. österr. Staatsbahnen deren Wagen mit 24stündiger Miethfreiheit beizustellen sind, müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der Localbahnen Deutschbrod-Saar oder Mähr.-Budwitz—Jamnitz adressirt sind und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiesendung der k. k. österr. Staatsbahnen", bezw. Regiesendung der Localbahnen Deutschbrod-Saar und Mähr.-Budwitz—Jamnitz
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903
Bezeichnung	8	Tarif, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, giltig vom 1. Mai 1901	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Anssig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899
Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht			Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1903
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Directer Frachtsatz bestebt keiner	10·2
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	156 Heller	7·2
per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		3·—
Kronen für 10.000 kg			
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten
Deutschbrod → Mähr.-Budwitz			94·8
Mähr.-Budwitz → Deutschbrod			94·8
Deutschbrod → Mähr.-Budwitz			72·—
Mähr.-Budwitz → Deutschbrod			63·—
Deutschbrod → Mähr.-Budwitz			22·8
Mähr.-Budwitz → Deutschbrod			31·8

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 19. **Wien, 14. Februar 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate December 1902 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1902 mit jenen des Jahres 1901. — Inland: Parlamentarisches. — Nachrichten aus Ungarn. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 7 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Februar 1903, Z. 4795, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

Mit Schreiben vom 17. Jänner 1903 hat das Reichs-Eisenbahn-Amt in Berlin dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die nachbezeichneten Eisenbahnen dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. die am 16. October 1902 eröffnete, von der badischen Localeisenbahn-Gesellschaft betriebene Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt, und

2. die am 1. November 1902 eröffnete, von ihrer Direction in Neu-Ruppin betriebene Ruppiner Kreisbahn.

Die erstgenannte Eisenbahn ist, da sie im Betriebe einer Verwaltung steht, deren übrige Strecken dem Uebereinkommen bereits unterworfen sind (VII. Ausgabe der Liste der Eisenbahnstrecken, unter Deutschland, A II Nr. 15), ohne Weiteres als dem Uebereinkommen beigetreten zu betrachten.

Der wirkliche Eintritt der Ruppiner Kreisbahn in das Internationale Uebereinkommen erfolgt dagegen erst nach einem Monate vom Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens.

Die beiden neuen Linien sind in der demnächst auszugebenden VIII. Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, eingetragen.

Das genannte Centralamt hat hievon den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 24. Jänner 1903 Kenntniss gegeben.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Arco nach Alle Sarche.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Actiengesellschaft „Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee“ die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Arco nach Alle Sarche im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 17. Jänner 1903. E.-M.-Z. 51.057/2 ex 1902.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Lees-Veldes nach Veldes.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Realitätenbesitzer Thomas Pavšler in Krainburg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Lees-Veldes der k. k. Staatsbahnen nach dem Orte Veldes im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 26. Jänner 1903. E.-M.-Z. 54.970/2 ex 1902.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Karthaus-Walditz nach Alt-Paka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Fürsten Carl zu Trauttmansdorff-Weinsberg im Vereine mit dem Advocaten Dr. Jaroslav Lohař in Jičin die mit dem Erlasse vom 13. Jänner 1902, Z. 628/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 11 vom 30. Jänner 1902), auf die Dauer eines Jahres ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station, beziehungsweise Haltestelle Karthaus-Walditz der Localbahn Jičin-Turnau zur Station Alt-Paka der Linie Gross-Wossek—Parschnitz der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn auf ein weiteres Jahr neu ertheilt.

Wien, am 27. Jänner 1903. E.-M.-Z. 3130/2.

Eisenbahnverkehr im Monate December 1902 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1902 mit jenen des Jahres 1901.

Im Monate December 1902 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 15. December die 63·7 km lange Theilstrecke Buje—Parenzo der Localbahn Triest-Parenzo;

am 20. December die 5·82 km lange Localbahn mit elektrischem Betriebe Linz-Ebelsberg-Kleinmünchen der Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr;

am 30. December die 1·035 km lange Strecke Thalgasse—Beamtenheim der Elektrischen Strassenbahn in Brünn;

am 31. December die 1·687 km langen Strecken von der verlängerten Burggasse durch die Gablenzgasse, Neumayergasse und Herbststrasse bis zur Panikengasse und von der Herbststrasse durch die Panikengasse in die Fesstgasse; ferner die 1·66 km lange Strecke von der Obkirchergasse durch die Sieveringerstrasse bis zur Windhabergasse in Unter-Sievering der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Im Monate December 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im Ganzen 12,145.595 Personen und 9,012.391 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von K 52,189.683 erzielt, das ist per Kilometer K 2597. Im gleichen Monate 1901 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 12,580.480 Personen und 9,041.439 t Güter, K 53,558.759, oder per Kilometer K 2717, daher resultirt für den Monat December 1902 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 4·4 pCt.

Im Jahre 1902 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 173,504.970 Personen und 108,577.572 t Güter, gegen 169,927.351 Personen und 108,724.600 t Güter im Jahre 1901, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1902 auf K 623,905.412, im Jahre 1901 auf K 622,228.734.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1902 19.852 km, im Jahre 1901 dagegen 19.552 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für das Jahr 1902 auf K 31.428, gegen K 31.824 im Jahre 1901, das ist um K 396 oder 1·2 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenergebnisse des Jahres 1902 ermittelten kilometrischen Einnahmen-Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme per Kilometer im Jahre 1902 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	139.525
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	94.385
3. Leoben-Vordernberger Bahn	89.992
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	79.918
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	61.936
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Localbahnen in Oesterreich)	58.945
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	47.949
8. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	46.098
9. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	43.203
10. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	39.352
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	38.589
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	35.429
13. Böhmische Nordbahn	32.388
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	28.376
15. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	27.991
16. Ostrau-Friedländer Eisenbahn	24.368
17. Eisenbahn Wien-Aspang	22.960
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	Kronen
1. Wiener Stadtbahn	144.074
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	52.617
3. Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	39.694

	Kronen
4. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	35.578
5. Kuttenberger Localbahn	31.537
6. Localbahn Swoleňowes-Smečna	30.747
7. Bozen-Meraner Bahn	28.104
8. Südbahn-Gesellschaft (Localbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	26.532
9. Stauding-Stramberger Localbahn	26.178
10. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	25.962
11. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	24.932
12. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	22.570
13. Neutitscheiner Localbahn	21.492
14. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	20.080
15. Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	18.457
16. Localbahn Dolîna-Wygoda	17.944
17. Localbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	17.616
18. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	15.742
19. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	15.337
20. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	15.024
21. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	14.047
22. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	13.710
23. Localbahn Königshof-Beraun-Koněprus	12.080
24. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	11.685
25. Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	11.262
26. Localbahn Starkenbach-Rochlitz	10.170
27. Bukowinaer Localbahnen	10.133
28. Unterkrainer Bahnen	10.018
29. Friauler Bahn	9.825
30. Localbahn Stramberg-Wernsdorf	9.240
31. Localbahn Gleisdorf-Weiz	9.207
32. Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8.910
33. Steiermärkische Landesbahnen (Localb. Cilli-Wöllan)	8.742
34. Localbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	8.716
35. Localbahn Postelberg-Laun	8.309
36. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	8.284
37. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	7.681
38. Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	7.610
39. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	7.414
40. Localbahn Asch-Rossbach	7.273
41. Valsugana-Bahn	7.232
42. Localbahn Vöcklabruck-Kammer	7.173
43. Neue Bukowinaer Localbahnen	7.119
44. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	7.052
45. Localbahn Plan-Tachau	7.046
46. Friedländer Bezirksbahnen	6.848
47. Bregenzerwaldbahn	6.640
48. Localbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6.370
49. Localbahn Chabówka-Zakopane	6.340
50. Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	6.335
51. Mährische Westbahn	6.334
52. Zillerthal-Bahn	6.204
53. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	6.103
54. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Mutenitz-Gaya	5.928
55. Böhmische Commercialbahnen	5 914
56. Localbahn Mösel-Hüttenberg	5.900
57. Ostgalizische Localbahnen	5.706
58. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.656
59. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Lundenburg-Eisgrub	5.637
60. Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	5.617
61. Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	5.472
62. Localbahn Trzebinia-Skawce	5.357
63. Gailthal-Bahn	5.219
64. Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	5.188
65. Localbahn Krakau-Kocmyrzów	5.155
66. Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	5.119
67. Gurkthal-Bahn	5.093
68. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	5.084
69. Localbahn Wotic-Selčan	4.947
70. Localbahn Beneschau-Wlaschim	4.911
71. Localbahn Auspitz	4.910
72. Localbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	4.900
73. Localbahn Potscherad-Wurzmes	4.859
74. Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	4.848
75. Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	4.777
76. Welser Localbahn	4.711
77. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	4.360
78. Localbahn Deutschbrod-Saar	4.315
79. Localbahn Schönwehr-Elbogen	4.313
80. Murthal-Bahn	4.272
81. Ybbsthal-Bahn	4.149
82. Steyrthal-Bahn	4.050
83. Localbahn Strakonitz-Winterberg	4.008
84. Localbahn Raudnitz-Hospozin	3.956
85. Localbahn Mauthausen-Grein	3.890
86. Pielachthal-Bahn	3.815
87. Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	3.762
88. Localbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	3.739
89. Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.735
90. Localbahn Laun-Libochowitz	3.600
91. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	3.592
92. Wippachthal-Bahn	3.585
93. Localbahn Lupków-Cisna	3.560
94. Localbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	3.553
95. Localbahn Melnik-Mšeno	3.532
96. Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.521
97. Localbahn Lemberg-Kleparów—Janów	3.386
98. Localbahn Stankau-Ronsperg	3.368
99. Localbahn Wodňan-Prachatitz	3.345
100. Netolitzer Localbahn	3.286
101. Pinzgauer Localbahn	3.258
102. Chrudim-Holitzer Localbahn	3.193
103. Localbahn Chlumetz-Königstadtl	3.157
104. Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.119
105. Localbahn Kolin-Čerčan	3.038
106. Localbahn Modřan-Čerčan	2.941
107. Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.926
108. Localbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.913
109. Localbahn Nixdorf-Rumburg	2 875
110. Localbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	2.850
111. Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2 843
112. Kolomeaer Localbahnen	2.803
113. Localbahn Radkersburg-Luttenberg	2.740
114. Niederösterr. Waldviertelbahn	2.613
115. Localbahn Lambach-Haag a. H.	2.500
116. Localbahn Rakonitz-Mlatz	2.390

	Kronen
117. Kaadener Localbahn (Radonitz-Duppau)	2.300
118. Localbahn Triest-Parenzo (Theilstrecke Triest—Buje)	2.234
119. Localbahn Laibach-Oberlaibach	2.160
120 Localbahn Strakonitz-Březnitz	2.113
121. Localbahn Wodňan-Moldauthein	2.076
122. Localbahn Neuhaus-Neubistritz	2.027
123. Localbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.904
124. Localbahn Mšeno—Unter-Četno	1.761
125. Localbahn Piła-Jaworzno	1.733
126. Localbahn Neuhof-Weseritz	1.246

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Jahre 1902 ergibt sich gegen das Jahr 1901 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	1·8
Böhmische Nordbahn	1·8
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·2

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Localbahn Piła-Jaworzno	43·5
Kuttenberger Localbahn	35·9
Localbahn Schönwehr-Elbogen	27·6
Steiermärkische Landesb. (Localbahn Cilli-Wöllan)	21·3
Localbahn Tirschnitz-Schönbach	19·4
Localbahn Lupków-Cisna	15·5
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	14·4
Localbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	13·8
Localbahn Dolina-Wygoda	13·5
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	13·2
Localbahn Starkenbach-Rochlitz	12·5
Gurkthal-Bahn	11·2
Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	10·5
Ostgalizische Localbahnen	10·1
Friauler Bahn	9·8
Localbahn Deutschbrod-Saar	9·1
Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	8·9
Localbahn Neuhaus-Neubistritz	8·7
Localbahn Königshof-Beraun-Koněprus	8·7
Localbahn Rakonitz-Mlatz	8·6
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	8·3
Bozen-Meraner Bahn	7·7
Localbahn Strakonitz-Březnitz	6·8
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	6·6
Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	6·3
Localbahn Mori-Arco-Riva a/G.	6·2
Niederösterreichische Waldviertelbahn	5·8
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·7
Localbahn Stramberg-Wernsdorf	5·4
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	5·2
Localbahn Wodňan-Moldauthein	4·9
Localbahn Wotic-Selčan	4·9
Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	4·4
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	4·2
Neue Bukowinaer Localbahnen	4·0
Netolitzer Localbahn	3·9
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	3·8
Pinzgauer Localbahn	3·6
Localbahn Wodňan-Prachatitz	3·3
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Mutenitz-Gaya	3·2
Localbahn Krakau-Kocmyrzów	2·7
Bukowinaer Localbahnen	2·6
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	2·6
Valsugana-Bahn	2·6
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	2·5
Localbahn Mauthausen-Grein	2·4
Localbahn Plan-Tachau	2·2
Murthal-Bahn	1·9
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1·6
Localbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	1·4
Unterkrainer Bahnen	1·4
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	1·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	0·6
Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	0·6
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	0·4
Localbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	0·3
Localbahn Modřan-Čerčan	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Jahre 1902 ergibt sich gegen das Jahr 1901 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	0·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	0·9
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	1·4
Eisenbahn Wien-Aspang	1·8
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	2·0
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	2·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	3·3
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4·0
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	4·2
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	4·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10·1
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	12 0
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	16·6

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Localbahnen incl. der Dampftramways.	%
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	0·1
Localbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	0·1
Localbahn Gleisdorf-Weiz	0·2
Localbahn Stankau-Ronsperg	0·2
Friedländer Bezirksbahnen	0·3
Gailthal-Bahn	0·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	0·9
Neutitscheiner Localbahn	1·1
Welser Localbahn	1·3
Steyrthal-Bahn	1·3
Localbahn Chabówka-Zakopane	1·4
Localbahn Deutschbrod-Humpoletz	1·5
Localbahn Trzebinia-Skawce	1·8
Kolomeaer Localbahnen	1·9
Localbahn Strakonitz-Winterberg	2·1
Ybbsthal-Bahn	2·3
Südbahn-Gesellschaft (Localb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	2·5
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	2·5
Localbahn Borki wielkie-Grzymałów	3·4
Localbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3·7

	%
Pielachthal-Bahn	3·7
Localbahn Asch-Rossbach	3·8
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	4·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	4·4
Localbahn Auspitz	4·7
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	4·8
Localbahn Zwittau-Polička-Skuč	5·0
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft Localbahn Lundenburg-Eisgrub	5·3
Wiener Stadtbahn	5·9
Localbahn Postelberg-Laun	5·9
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	6·3
Localbahn Laibach—Ober-Laibach	7·8
Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	8·4
Zillerthalbahn	8·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	8·8
Localbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	9·0
Localbahn Otrokowitz-Wisowitz	9·3
Localbahn Kolin-Čerčan	10·0
Localbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	10·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Localbahn Salzburg-Lamprechtshausen	10·4
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	11·2
Böhmische Commercialbahnen	11·7
Chrudim-Holitzer Localbahn	12·4
Localbahn Lambach-Haag a. H.	12·7
Localbahn Reichenau a. K.-Solnitz	12·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	13·6
Localbahn Swoleňowes-Smečna	14·3
Localbahn Neuhof-Weseritz	15·8
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	17·0
Localbahn Raudnitz-Hospozin	18 3
Mährische Westbahn	18·7
Localbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	18·7
Localbahn Beneschau-Wlaschim	19·5
Localbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	19·8
Localbahn Mšeno—Unter-Četno	20·4
Stauding-Stramberger Localbahn	20·6
Localbahn Melnik-Mšeno	22·4
Localbahn Chlumetz-Königstadtl	24·9
Localbahn Mösel-Hüttenberg	27·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	40·4
Localbahn Hintertřeban-Lochowitz	50·7

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Localbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate December 1902 noch weiters 5 Zahnradbahnen (Länge 32·37 km), 28 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe (Länge 398·59 km) und 3 Drahtseilbahnen (Länge 0·68 km), somit zusammen 431·64 km, wovon 414·09 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate December 1902 wurden auf diesen Bahnen 15,853.168 Personen und 11.756 t Güter befördert und hiefür K 2,142.514 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,127.805 und auf den Güterverkehr K 14.709 entfallen.

Im gleichen Monate 1901 resultirte eine Gesammteinnahme von K 1,740.841 bei einem Verkehre von 13,370.122 Personen, 9729 t Güter und einer Gesammtlänge des Bahnnetzes von 372·68 km, wovon 355·23 km im Betriebe standen.

Im Jahre 1902 betrug die Gesammtfrequenz 197,256.353 Personen und 115.723 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesammteinnahme bezifferte sich auf K 27,096.550 (Personenverkehr K 26,938.246, Güterverkehr K 158.304).

Im Jahre 1901 betrug die Gesammteinnahme, bei einer Frequenz von 128,769.666 Personen und 103.510 t Güter, K 17,326.602, wobei auf den Personenverkehr K 17,185.198 und auf den Güterverkehr K 141.404 entfallen.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationirt:

Staatseisenbahnbetrieb.

Auf Grund der vorläufigen Ermittlung betrugen die Einnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen im Monate December 1902: aus dem Personenverkehre K 4,064.300, aus dem Güterverkehre K 13,508.700, sonach im Ganzen K 17,573.000.

Von dieser Gesammteinnahme entfallen:

auf die westlichen Staatsbahnen: aus dem Personenverkehre K 2,785.500 (2,405.000 Reisende), aus dem Güterverkehre K 9,279.100 (2,271.800 t);

auf die östlichen Staatsbahnen: aus dem Personenverkehre K 1,278.800 (777.600 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,229.600 (530.500 t).

Gegenüber dem Monate December des Jahres 1901 zeigt sich aus der Personenbeförderung eine Mehreinnahme von K 58.481 (+ 82.100 Reisende), aus dem Gütertransporte eine Mindereinnahme von K 161.652 (— 42.900 t).

Bei den westlichen Staatsbahnen war die Einnahme aus dem Personenverkehre um K 88.779 (+ 98.500 Reisende) höher, bei den östlichen Staatsbahnen dagegen um K 30.298 (— 16.400 Reisende) geringer als im December 1901. Auch im Güterverkehre steht einer Mehreinnahme von K 169.536 (— 28.800) t bei den westlichen Staatsbahnen, ein Einnahmeausfall von K 331.188 (— 14.100) t des östlichen Staatsbahnnetzes gegenüber.

Die nachgewiesene Mehreinnahme aus dem Personenverkehre der westlichen Staatsbahnen stammt zumeist aus dem Nahverkehre. Der Fernverkehr wurde durch die in der Zeit vor den Weihnachtstagen herrschenden ungünstigen Witterungsverhältnisse einigermassen beeinträchtigt. In noch höherem Grade machten sich diese Witterungseinflüsse auf den Linien der östlichen Staatsbahnen bemerkbar.

Im Güterverkehre zeigt sich bei den westlichen Staatsbahnen wohl eine Mehreinnahme, doch rührt dieselbe nicht aus dem beförderten Güterquantum, sondern vielmehr daher, dass die Einnahme des Monates December 1901 durch bedeutend höhere Einnahmenrückersätze herabgemindert wurde, als jene des Berichtsmonates. Im Besonderen hat die Verfrachtung von Kohle im December 1902 zugenommen, wogegen der Transport von Rübe und Zucker einen beträchtlichen Ausfall wahrnehmen liess.

(Fortsetzung auf Seite 612.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1902	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1901	Im Monate December 1902 wurden befördert: Personen	Im Monate December 1902 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate December 1901: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende December 1902	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende December 1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.548	8 548	3,182.600	2,802 300	4,064.300	13,508.700	17,573.000	2.056	17,676.171	2.068	— 0·6	8.548	8.504
b) Wiener Stadtbahn	38	38	2,541.300	20.600	516.200	60.300	576.500	15.171	461.880	12.155	+ 24·8	38	34
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	6.800	7.600	1.500	6.600	8.100	540	7.929	529	+ 2·1	15	15
Beneschau-Wlaschim	47	23	4.700	2.200	5.100	8.900	14.000	298	10.925	475	— 37·3	28	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.200	1.600	1.800	7 600	9.400	285	14.568	441	— 35·4	33	33
Bregenzerwaldb. (Bregenz-Bezau)	35	. . .	10.700	1.000	7.400	6.000	13.400	383	. . .	. . .	. . .	10	. . .
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	4.200	2.500	2.000	6.200	8.200	222	14.220	384	— 42·2	37	37
Bukowinaer Localbahnen	210	187	21.100	44.700	22.400	139.900	162.300	773	152.503	816	— 5·3	191	186
Neue Bukowinaer Localbahnen	166	166	31.900	29.700	26.700	71.700	98.400	593	96.798	583	+ 1·7	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	6.300	2.800	7 000	8.500	15.500	360	14.184	330	+ 9·1	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.500	1.300	800	1.900	2.700	193	3.279	234	— 17·5	14	9
Chrudim-Holitzer Localbahn	59	59	8.000	6.200	2.800	6.500	9.300	158	21.104	358	— 55·9	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	9.300	8.600	10.700	33 300	44.000	393	45.474	406	— 3·2	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	3.800	2.400	3.200	7.700	10.900	330	11.968	363	— 9 1	33	33
Dolina-Wygoda	9	9	700	8.600	200	9.500	9.700	1.078	10.165	1.129	— 4·5	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5 500	3.100	3.300	10.500	13.800	690	17.488	874	— 21·1	20	20
Friauler Bahn	16	16	7.100	1.300	10.400	2.800	13 200	825	10.449	653	+ 26·3	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.900	2.700	3.400	8.700	12.100	310	11.421	293	+ 5·8	39	39
Gailthal-Bahn	31	31	4.400	1.700	2.900	8.200	11.100	358	14.600	471	— 24·9	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.000	3.600	2.400	7.800	10.200	680	10.581	705	— 3·5	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	3.800	1.200	1.600	4.100	5.700	300	4.922	259	+ 15·8	19	19
Gurkthalbahn	29	29	6.900	3.400	3.200	11.000	14.200	490	11.732	405	+ 21·0	29	29
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	2.100	1.500	1.300	2.600	3.900	144	7.706	285	— 49·5	27	9
Kaadener Localbahnen	13	. . .	1.400	800	700	1.400	2.100	162	. . .	. . .	. . .	2	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	11.500	9.800	7.400	18.000	25.400	540	21.228	452	+ 19·5	47	47
Karlsbad Merkelsgrün	11	. . .	1.900	3.800	800	4.100	4.900	445	. . .	. . .	. . .	3	. . .
Kolin-Cerčan	81	81	5.400	4.400	5.100	10.100	15.200	188	17.613	217	— 13·4	81	52
Kolomeaer Localbahnen	33	33	300	6.200	100	8.800	8 900	270	8.510	258	+ 4·6	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	4.700	6.700	1.800	8.400	10.200	510	7.427	371	+ 37 5	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	3.400	700	2.100	1.800	3 900	150	4.573	176	— 14·8	26	12
Laun-Libochowitz	20	. . .	2.400	1.200	800	1.700	2.500	125	. . .	. . .	. . .	10	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	15.500	4.800	23.200	22.700	45.900	516	56.652	637	— 19·0	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	2.800	1.100	1.800	2.400	4.200	191	5.047	229	— 16·6	22	22
Lupków-Cisna	25	25	400	2.000	300	5.500	5.800	232	3.396	136	+ 70·6	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2 800	1.900	1.900	5.500	7.400	352	8.730	416	— 15·4	21	21
Mährische Westbahn	90	90	10.100	9.700	8.000	42.900	50.900	566	53.990	600	— 5·7	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	17.500	4.400	16.800	16.400	33.200	626	36.258	684	— 8·5	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	6.200	1.800	4.000	5.100	9.100	294	10.004	323	— 9·0	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	7.300	5 100	8.100	11.400	19.500	264	17.988	243	+ 8·6	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.200	1.200	500	1 000	1.500	300	2.657	531	— 43·5	5	5
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	10.200	3.100	7.100	21.900	29.000	382	24 317	320	+ 19·4	76	76
Netolitzer Localbahn	14	14	2.400	1.000	1.200	2.200	3.400	243	3.310	236	+ 3·0	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	1.700	1.000	1.000	2.800	3.800	115	3.815	116	— 0·9	33	33
Neuhof-Weseritz	24	24	1.100	500	800	1.000	1.800	75	1.784	74	+ 1·4	24	14
Nixdorf-Rumburg	24	. . .	6.200	1.400	2.200	1.800	4.000	167	. . .	. . .	. . .	4	. . .
Ostgalizische Localbahnen	196	196	17.200	18.700	30.400	57 500	87.900	448	95.252	486	— 7·8	196	196
Piła-Jaworzno	21	21	500	5.700	200	3.400	3.600	171	2.360	112	+ 52·7	21	21
Pinzgauer Localbahn	53	53	7.900	1.200	4.700	7.900	12.600	238	13 535	255	— 6·7	53	53
Plan Tachau	13	13	4.100	2.000	1.900	5.000	6.900	531	6.382	491	+ 8·1	13	13
Postelberg-Laun	11	11	1.100	4.900	400	4.900	5.300	482	6.641	604	— 20·2	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.800	2.500	600	3.400	4.000	235	8.202	482	— 51·2	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.200	1.900	2.600	5.100	7.700	197	8.494	218	— 9·6	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	10.700	4.800	6.800	14.700	21.500	207	19.926	192	+ 7·8	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	3.100	2.800	1.500	3.500	5.000	200	10.201	408	— 51·0	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tanwald	41	34	40.000	19.400	26.400	56.300	82.700	2.017	76.576	2.252	— 10·4	38	34
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	2.700	1.200	1.300	1.600	2.900	363	2.909	364	— 0·3	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	12	3.000	3.500	1.300	4.000	5.300	353	3.380	282	— 25·3	15	1
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	5.100	2.100	4.000	8.400	12.400	400	12.881	416	— 3·8	31	31
Stankau-Ronsperg	22	22	4.500	1.800	1.800	3.300	5.100	232	4.820	219	+ 5·9	22	22

Vom 1. Jänner bis Ende December 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December 1902				1901				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Personen	Güter	Kronen				Kronen					Kronen		
Anzahl	Tonnen												
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
47,396.500	34,076.800	67,259.100	172,007.900	239,267.000	27.991	64,988.782	170,202 641	235,191.423	27.657	+ 1·2	27 991	27.657	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
33,297.300	304.000	4,822.300	652.500	5,474.800	144.074	4,612.018	594.173	5,206.191	153.123	— 5·9	144.074	153.123	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
80.900	99.800	17.800	91.300	109.100	7.273	15.599	97.809	113.408	7.561	— 3·8	7.273	7.561	Asch-Rossbach
64.400	26.100	49 000	88 500	137.500	4.911	44.464	95 895	140.359	6.103	— 19·5	4.911	6.103	Beneschau-Wlaschim
24.400	32.200	31.100	85.100	116.200	3.521	29.354	90.919	120.273	3.645	— 3 4	3.521	3.645	Borki wielk.-Grzymalow
54.900	3.800	43.800	22.600	66.400	6.640	. . . . .					6.640	. . .	Bregenzer Waldbahn
46.100	46.800	27.300	105.600	132.900	3.592	28.488	131.727	160.215	4.330	— 17·0	3.592	4.330	Brüx-Lobositzer Verb.B.
267.900	521.600	299 800	1,635 600	1,935.400	10.133	261.976	1,575 786	1,837.762	9.880	+ 2·6	10.133	9.880	Bukowinaer Localb.
359.100	331.200	324.700	857.100	1,181.800	7.119	309.093	826 642	1,135.735	6.842	+ 4·0	7.119	6.842	N. Bukowinaer Localb.
115.500	40.200	149.400	123.200	272.600	6.340	150.964	125.402	276.366	6.427	— 1·4	6.340	6.427	Chabowka-Zakopane
15.200	24.100	8.200	36.000	44.200	3.157	5.373	32.450	37.823	4.203	— 24·9	3.157	4.203	Chlumetz-Königstadtl
86.600	122.400	34.600	153.800	188.400	3.193	33.744	181 217	214.961	3.643	— 12 4	3.193	3.643	Chrudim-Holitzer L.B.
113.500	87.500	136 100	285.200	421.300	3.762	120.529	266.341	386.870	3.454	+ 8 9	3.762	3.454	Delatyn-Kołomea-Stef.
51.200	31.700	38.800	103.600	142.400	4.315	35.196	95.278	130.474	3.954	+ 9·1	4.315	3.954	Deutschbrod-Saar
12.500	108.500	4.700	156 800	161.500	17.944	3.998	138.302	142.300	15.811	+ 13·5	17.944	15.811	Dolina-Wygoda
87.100	45.000	52.600	125.600	178.200	8.910	51.617	143.786	195.403	9.770	— 8·8	8.910	9.770	Fehring-Fürstenfeld
94.300	17.600	123.500	33.700	157.200	9.825	113.790	29.334	143 124	8.945	+ 9·8	9.825	8.945	Friauler Bahn
94 100	35.200	46.700	67.400	114.100	2.926	45.665	73.477	119.142	3.055	— 4·2	2.926	3.055	Fürstenfeld-Hartberg
73.000	36.200	47.300	114.500	161 800	5.219	45.114	117.422	162.536	5.243	— 0 5	5.219	5.243	Gailthal-Bahn
100.100	54.700	43.800	94.300	138.100	9.207	42 623	95.802	138.425	9.228	— 0·2	9.207	9.228	Gleisdorf-Weiz
48 900	18.800	25.500	42.000	67.500	3.553	23.858	35.462	59.320	3.122	+ 13·8	3.553	3.122	Göpfritz—Gr.-Siegharts
96.500	39.200	47.400	100.300	147.700	5.093	45.065	87.802	132.867	4.582	+ 11·2	5.093	4 582	Gurkthalbahn
25.700	19.300	17.400	34.000	51.400	1.904	6.754	27.973	34.727	3.859	— 50·7	1.904	3.859	Hint.-Třeban-Lochowitz
3.000	1.900	1.400	3.200	4.600	2.300	. . . . .					2.300	. . .	Kaadener Localb., R.-D.
172.300	130.000	129.200	231.800	361.000	7.681	128.258	187.196	315.454	6.712	+ 14·4	7.681	6.712	Karlsb.-Johanngeorgst.
6.400	11.000	2.700	12.000	14.700	4.900	. . . . .					4.900	. . .	Karlsbad-Merkelsgrün
89.700	62.800	95.000	151.100	246.100	3.038	68.916	106.610	175.526	3.375	— 10·0	3.038	3.375	Kolin-Cerčan
8.800	59.700	3.000	89.500	92 500	2.803	2.688	91.647	94.335	2.859	— 1·9	2.803	2 859	Kolomeaer Localbahnen
53.600	56.200	22.900	80.200	103.100	5.155	21.891	78.461	100 352	5.018	+ 2·7	5 155	5.018	Krakau-Kocmyrzów
57.800	13.100	33.000	32.000	65.000	2.500	16.916	17.456	34.372	2.864	— 12·7	2.500	2.864	Lambach-Haag
21.100	18.400	9.300	26.700	36.000	3.600	. . . . .					3.600	. . .	Laun-Libochowitz
243.300	76.800	318.100	248.800	566.900	6.370	314.417	231.762	546.179	6.137	+ 3·8	6.370	6.137	Lemberg-Bełzec
41.500	20.100	36.900	37.600	74.500	3.386	35 494	34.546	70.040	3.184	+ 6·3	3.386	3.184	Lemberg (Klep.)-Janów
7.400	32.100	5.600	83.400	89.000	3.560	4.838	72.201	77.039	3.082	+ 15·5	3 560	3.082	Lupków-Cisna
35.800	21.600	28.700	73.100	101.800	4.848	27.352	78,321	105.673	5.032	— 3·7	4.848	5.032	M.-Budwitz-Jamnitz
150.500	142.000	116.300	453.800	570.100	6.334	117.928	583.606	701.534	7.795	— 18·7	6.334	7.795	Mährische Westbahn
397.500	79.800	548.700	285.600	834.300	15.742	548.034	252.543	800.577	15.105	+ 4·2	15.742	15.105	Marienbad-Karlsbad
110.800	27.300	59.700	60.900	120.600	3.890	58.605	59.190	117.795	3.800	+ 2·4	3.890	3.800	Mauthausen-Grein
80 200	55.000	80.300	137.300	217.600	2.941	80.505	136.817	217.322	2.937	+ 0·1	2.941	2.937	Modřan-Cerčan
30.300	26 800	6.800	22.700	29.500	5.900	6.818	33.858	40.676	8.135	— 27·5	5.900	8.135	Mösel-Hüttenberg
147.700	54.900	108.200	216.500	324.700	4.272	105.799	212.854	318.653	4.193	+ 1·9	4.272	4.193	Murthal-Bahn
34.000	13.200	16.700	29.300	46.000	3.286	14.250	30.042	44.292	3.164	+ 3·9	3.286	3.164	Netolitzer Localbahn
27.700	22.000	15 200	51.700	66.900	2.027	15.256	46.269	61.525	1.864	+ 8·7	2.027	1.864	Neuhaus-Neubistritz
15.700	8.500	12.500	17 400	29.900	1.246	9.693	11.028	20.721	1.480	— 15·8	1.246	1.480	Neuhof-Weseritz.
21.500	3.400	7.500	4.000	11.500	2.875	. . . . .					2.875	. . .	Nixdorf-Rumburg
222.900	231.100	378.500	739.800	1,118.300	5.706	347 050	668.154	1,015.204	5.180	+ 10·1	5.706	5.180	Ostgalizische Localb.
7.100	60.000	2.500	33.900	36.400	1.733	2.946	22.423	25.369	1.208	+ 43·5	1.733	1.208	Piła-Jaworczno
113.600	23.300	86.400	86.300	172.700	3.258	87.999	78.650	166.649	3.144	+ 3·6	3.258	3.144	Pinzgauer L.B.
48.000	25.400	25.800	65.800	91.600	7.046	25.396	64.253	89.649	6.896	+ 2·2	7.046	6.896	Plan-Tachau
14.300	76.600	6.500	84.900	91.400	8.309	6.488	90.595	97.083	8.826	— 5·9	8.309	8.826	Postelberg-Laun
22.800	54.000	7.200	75.400	82.600	4.859	7.419	131.086	138.505	8.147	— 40·4	4.859	8.147	Potscherad-Wurzmes
43.800	25.300	35.300	57.900	93.200	2.390	35.798	49.994	85.792	2.200	+ 8·6	2.390	2.200	Rakonitz-Mlatz
151.200	68.800	97.000	198.700	295.700	2.843	100.719	166.856	267.575	2.573	+ 10·5	2.843	2.573	Rakonitz-Pl.-Petschau
30.100	49.200	16.500	82.400	98.900	3.956	17.903	103.161	121.064	4.843	— 18·3	3.956	4.843	Raudnitz-Hospozin
565.900	206.100	432.600	514.800	947.400	24.932	426.030	464.438	890.468	26.190	— 4·8	24.932	26.190	Reichenberg-Gablonz-T.
37.300	17.300	19.100	22.400	41.500	5.188	17.629	23.314	40.943	5.118	+ 1·4	5.188	5.118	Schlackenwerth-Joach.
44 900	32.300	19.600	45.100	64.700	4.313	1.750	1.630	3.380	3.380	+ 27·6	4.313	3.380	Schönwehr-Elbogen
79.700	39.600	58.000	90.100	148.100	4.777	51.747	92.604	144.351	4.656	+ 2·6	4.777	4.656	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
62.600	24.200	27.500	46.600	74.100	3.368	27.990	46.255	74.245	3.375	— 0·2	3.368	3.375	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December		Im Monate December 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate December							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende December	
					1902				1901		Differz. per Kilom. in Percent		
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	5.200	4.200	2.600	13.200	15.800	790	14.700	735	+ 7·5	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	4.300	3.400	3.700	8.400	12.100	146	11.738	141	+ 3·5	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	9.200	5.600	5.400	15.200	20.600	290	20.288	286	+ 1·4	71	71
Tirschnitz-Schönbach	21	21	4 000	5.000	2.700	7.300	10.000	476	9.182	437	+ 8·9	21	21
Triest-Parenzo	94	. . .	12.100	500	10.400	2.700	13.100	139	. . . .	. . .	. . .	47	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	5.300	23.200	3.700	28.600	32 300	538	24.490	408	— 31·9	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	24.000	20.400	23.500	88.600	112.100	837	136.841	1.021	— 18·0	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	14.000	2.100	16.200	18.100	34.300	544	37.897	602	— 9·6	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.200	1.300	1.500	3.200	4.700	427	5.556	505	— 15·4	11	11
Welser Localbahn	84	84	19.500	8.500	13.200	17.800	31.000	369	29.395	350	+ 5·4	84	72
Wippachthalbahn	27	. . .	6.100	1.900	3.900	6.100	10.000	370	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6 000	17.200	4.000	18.500	22.500	1.324	21.643	1.273	+ 3·9	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	2.100	500	1.600	1.200	2.800	133	2.816	134	— 0·7	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	8 500	3.400	4.800	9.000	13.800	246	13.015	232	+ 6·0	56	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	23	5.700	2 500	4.300	7.200	11.500	217	7.075	308	— 29·5	33	23
Wotic-Selčan	17	17	2.600	2.200	1.600	6.200	7.800	459	6.410	377	+ 21·8	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	10.300	3.500	6.700	16.500	23.200	305	22.246	293	+ 4·1	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.300	30.300	500	25.300	25.800	4.300	32.312	5.385	— 20·2	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	14.900	17.600	11.100	47.700	58.800	676	49 633	570	+ 18·6	87	87
Zwittau-Polička-Skuč	52	52	4.100	2 700	4.000	6.900	10.900	210	10.592	204	+ 3·0	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.745	6.253	1.552	9.199	10.751	448	17.860	744	— 39·8	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.743	8.601	583	6.962	7.545	1.509	10.091	2.018	— 25·3	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angeführten Localbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	244 369	744.943	91.872	970.399	1,062.271	10.517	1,132.340	11.211	— 6·2	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	80.539	46.672	42.874	117.868	160.742	1.065	155.004	1.027	+ 3·7	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	204.046	185.203	166.647	769.802	936.449	2.855	965.041	2.942	— 3·0	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie lit. A	186	186	69.503	199.422	79.697	863.995	943.692	5.074	941.192	5.060	+ 0·3	186	186
Linie lit. B.	236	236	127.478	384.743	83.902	1,477.208	1,561.110	6.615	1,534.010	6.500	+ 1·8	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	37.503	75.043	31.842	262.322	294.164	3 233	303.279	3.333	— 3·0	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	833 577	1,280.264	1,267.764	5,697.478	6,965.242	6.723	6,911.221	6.671	+ 0·8	1.036	1.036
Localbahnen	301	301	107.573	66.882	44.961	111.729	156.690	521	194.752	647	— 19·5	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	73.203	114 832	63.174	435.096	498.270	7.785	485.591	7.587	+ 2·5	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	11.424	102.008	4.455	102.401	106.856	7.124	119.451	7.963	— 20·5	15	15
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	347.682	306.088	589.519	1,335.094	1,924.613	3.065	2,400.058	3.822	— 19 8	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	159.013	321.469	244.945	1,089.549	1,334.494	4.304	1,312.368	4.233	+ 1·7	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	837.882	901.679	896.536	6,988.018	7,884.554	5.772	8,283 258	6.064	— 4·8	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	38.892	30.662	16.620	41.186	57.806	1.752	68.697	2.082	— 15·9	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	1,465.417	491.208	1,417.416	5,590.115	7,007.531	4.622	7,384.559	4.871	— 5·1	1.516	1.516
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	7.692	. . . .	1.858	. . . .	1.858	465	1.808	452	+ 2·9	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	167.448	166.998	198.379	375.070	573.449	2.012	506.733	1.778	+ 13·2	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	63.530	40.427	42.293	98.539	140.832	1.571	219.523	2.466	— 36 2	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	31.486	77.667	20.619	218.417	239.036	3.677	259.309	3.989	— 7·8	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende December 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December									Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1902				1901				Differz. per Kilom in Percent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
64.300	54.000	39.100	164.300	203.400	10.170	38.731	142.136	180.867	9.043	+ 12·5	10.170	9.043	Starkenbach-Rochlitz
64.400	37.900	55.800	119.600	175.400	2.113	55.735	108.533	164.268	1.979	+ 6·8	2.113	1·979	Strakonitz-Březnitz
144.800	71.600	87 100	197.500	284.600	4.008	88.983	201.588	290.571	4.093	— 2·1	4.008	4.093	Strakonitz-Winterberg
57.100	68.000	37.300	122.500	159.800	7.610	37.550	96.310	133.860	6.374	+ 19·4	7.610	6.374	Tirschnitz-Schönbach
92.000	9.800	83.100	21.900	105.000	2.234	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.234	. . .	Triest-Parenzo
48 300	173.400	36.400	285.000	321.400	5.357	35.949	291.302	327.251	5.454	— 1·8	5.357	5.454	Trzebinia-Skawce
349.000	243.500	355.600	986.800	1,342 400	10.018	344.543	979.090	1,323.633	9.878	+ 1·4	10.018	9.878	Unterkrainer Bahnen
348.500	30.500	299.600	156.000	455.600	7.232	292.897	151.238	444.135	7.050	+ 2·6	7.232	7.050	Valsugana-Bahn
58.100	21.200	32.700	46.200	78.900	7.173	32.731	56 166	88.897	8.082	— 11·2	7.173	8.082	Vöcklabruck-Kammer
273.000	144.400	184.300	211.400	395.700	4.711	164.807	178.948	343.755	4.774	— 1·3	4.711	4.774	Welser Localbahn
20.200	4.300	12.700	12.400	25.100	3.585	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	3.585	. . .	Wippachthalb. (Leobd.)
91.200	224.300	58.300	180.500	238.800	14.047	59.956	181.160	241.116	14.183	— 0·9	14.047	14.183	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
31.400	8.200	22.500	21.100	43.600	2.076	21.244	20.322	41.566	1.979	+ 4·9	2.076	1 979	Wodňan-Moldauthein
133.100	41.300	76.100	111.200	187.300	3.345	74.433	106.891	181.324	3.238	+ 3·3	3.345	3.238	Wodňan-Prachatitz
53.200	27.700	35.900	87.500	123.400	3.739	24.361	71.356	95.717	4.162	— 10·2	3.739	4.162	Wolframs-Teltsch
44.300	21.300	26.400	57.700	84.100	4.947	27.321	52 864	80.185	4.717	+ 4·9	4.947	4.717	Wotic-Selčan
170.100	47.700	122.200	193.100	315.300	4.149	125.351	197.311	322.662	4.246	— 2·3	4.149	4.246	Ybbsthalbahn
35.300	371.500	7 800	307.900	315.700	52.617	7.859	290.869	298.728	49.788	+ 5·7	52.617	49.788	Zeltweg-Fohnsdorf
216.900	170.500	170.400	360.600	531.000	6.103	173 281	357.945	531.226	6.106	— 0 1	6.103	6.106	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
75.800	42.900	56.100	106.100	162.200	3.119	55.262	115.507	170.769	3.284	— 5·0	3.119	3.284	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
34.761	94.871	16.689	135.339	152.028	6.335	18 013	171.544	189.557	7.898	— 19·8	6.335	7.898	Časlau-Zawratetz
23.110	104.925	6.304	85.982	92.286	18.457	5.953	107.582	113.535	22.707	— 18 7	18.457	22.707	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Localb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
3,194.838	9,441.078	1,399.451	12,692.613	14,092.064	139.525	1,406.171	13,296.235	14,702.406	145.568	— 4·2	139.525	145.568	Aussig-Teplitzer E. a. L.
1,117.055	550.475	685.265	1,384.907	2,070.172	13.710	726.794	1,293.601	2,020.395	13.380	+ 2·5	13.710	13.380	Teplitz (Settenz)-R.
2,774.412	2,491.063	2,446.746	8,176.663	10,623.409	32.388	2,425.964	8,014.541	10,440.505	31.830	+ 1·8	32.388	31.830	Böhmische Nordbahn
1,123.028	2,433.471	1,356.011	6,679.687	8,035.698	43.203	1,366.230	7,052.077	8,418.307	45.260	— 4·5	43.203	45.260	Buschtĕhrader Eisenb. Linie lit. A
2,011.577	4,398.425	2,603.477	12,613.363	14,616.840	61.936	2,009.916	13,099.552	15,109.468	64.023	— 3·3	61.936	64.023	Linie lit. B
599.718	765.523	464.596	2,759.400	3,223.996	35.429	473.727	3,191.291	3,665.018	40.275	— 12·0	35.429	40.275	Graz-Köflacher Eisenb.
13,498.872	14,066.308	17,399.442	65,395.906	82,795.348	79.918	16,948.967	66,164.384	83,113.351	80.225	— 0·4	79.918	80.225	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
1,659.196	833.848	697.700	1,534.911	2,232.611	7.417	665.372	1,669.384	2,334.756	7.757	— 4·4	7.417	7.757	Localbahnen
971.778	1,394.488	900.799	5,139.862	6,040.661	94.385	885.677	5,275.673	6,161.350	96.271	— 2·0	94.385	96.271	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
161.514	1,295.427	71.888	1,277.994	1,349.882	89.992	76.323	1,293.048	1,369.371	91.291	— 1·4	89.992	91.291	Leoben-Vordernberger
4,864.442	3,812.896	6,438.754	17,794.832	24,233.586	38.589	6,455.276	18,001.536	24,456.812	38.944	— 0·9	38.589	38.944	Oesterr. Nordwestbahn Garantirte Strecken
2,160.487	3,825.154	2,557.348	12,306.857	14,864.205	47.949	2,580.240	12,894.255	15,474.495	49.918	— 4·0	47.949	49.918	Ergänzungsnetz
11,716.987	10,432.362	14,095.109	48,875.225	62,970.334	46 098	14,053.360	50,140.895	64,194.255	46.994	— 1·9	46.098	46.994	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
614.021	339.548	238.247	565.914	804.161	24.368	264.490	630.155	894.645	27.110	— 10·1	24.368	27.110	Ostrau-Friedlander Eb.
20,480.401	6,016,807	28,594.767	60,765.401	89,360.168	58.945	27,763.070	59,981.453	87,744.523	57.879	+ 1·8	58.945	57.879	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Localb. in Oesterreich
443.507	. . . . .	106.128	. . . . .	106.128	26.532	108.860	. . . . .	108.860	27.215	— 2·5	26.532	27.215	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
2,303.206	2,040.014	1,783.264	6,303.793	8,087.057	28.376	1,781.966	6,477.473	8,259.439	28.980	— 2·1	28.376	28.980	Süd-Nordd. Verbindgsb.
1,155.361	580.913	838.618	1,204.876	2,043.494	22.960	895.587	1,186.470	2,082.057	23.393	— 1·8	22.960	23.393	Wien-Aspang Bahn
388.247	875 38	255.282	2,302.570	2,557.852	39.352	250.553	2,817.108	3,067.661	47.195	— 16·6	39.352	47.195	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December 1902	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December 1901	Im Monate December 1902 wurden befördert: Personen	Im Monate December 1902 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate December 1901: im Ganzen	per Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende December 1902	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende December 1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Localbahnen.													
Auspitzer Localbahn	7	7	5.423	980	1.338	1.246	2.584	369	2.953	422	— 12·6	7	7
Böhmische Commercialbahnen	193	193	30 853	19.874	16.824	52.492	69.316	359	100.794	522	— 31·2	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	22.217	6.148	26.656	28.337	54.993	1.774	47.377	1.528	+ 16·1	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.889	2.701	1.089	3.022	4.111	257	13.433	840	— 69·4	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.206	1.647	2.755	6.716	9.471	379	9.110	364	+ 4·1	25	25
Friedlander Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	43	17	22 249	8.350	7.444	15 497	22.941	534	9.096	535	— 0·2	28	17
„ „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach													
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.585	1.167	2.085	3.870	5.955	238	5.664	227	+ 4·9	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)												5	5
Kühnsdorf-Eisenkappel	18		1.986	719	1.213	2.302	3 515	195				4	
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12		7.760		7.746	7.746	645	4.533	378	+ 70·7	12	12
Kuttenberger Localbahn	3	3	15.085	6.458	1.701	5.413	7.114	2.371	4.827	1.609	+ 47·4	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.135	538	1.692	1.309	3.001	158	3.190	168	— 6·0	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	1.971	2.424	913	2.176	3.089	257	4.814	401	— 35·9	12	2
Melnik-Mšeno	30	30	2.071	1.796	1.881	1.100	2.981	99	6.511	217	— 54 4	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.312	229	464	384	848	57	2.556	170	— 66·5	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	8.305	1.513	9.993	10 766	20 759	865	19.076	794	+ 8·9	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.327	6.838	938	5.004	5.942	396	9.297	620	— 36·1	15	15
Neutitscheiner Localbahn	8	8	10.020	6.320	3.530	9.975	13.505	1.688	13.585	1.698	— 0·6	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	62	38	7.925	3.116	4.458	10.681	15.139	130	6.896	181	— 28·1	48	38
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	7.113	2.186	3.401	4.595	7.996	320	8.174	327	— 2·1	25	25
Pielachthalbahn	49	49	8.033	2.206	5.443	6 850	12 293	251	12.518	255	— 1·8	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Localb.	15	15	3 053	1.768	2.020	4.651	6.671	445	7 198	480	— 7·3	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	3.149	990	2.195	2.375	4.570	143	4.896	156	— 8·3	25	25
Saitz-Göding	38	38	8.021	7.446	3.318	13.975	17.293	455	22.516	593	— 23·3	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	9.748	1.715	5.546	3.768	9.314	373	9.447	378	— 1·3	25	25
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	67	67	8.765	3.918	7.735	5 962	13.697	205	15.893	238	— 13·8	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	15.510	8.167	6.147	13.082	19.229	457	31.858	758	— 39·7	42	42
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	11.205	19.434	3 658	25.597	29.255	1.625	43.935	2.441	— 33·4	18	18
Steyrthal-Bahn	48	48	8.164	2.990	5.760	6.750	12.510	261	12.960	270	— 3·3	48	48
Stramberg-Wernsdorf	7	7	792	2.446	314	2.919	3.233	462	3.728	532	— 13·1	7	7
Swoleňowes-Smečna	10	10	2.274	23.410	363	30 260	30.623	3.062	38.498	3.850	— 20·5	10	10
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	11.678	14.384	7.057	25.045	32.102	823	23.641	606	+ 36·5	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz	49	49	7.906	10.249	4.394	13.346	17.740	362	17.269	352	+ 2·8	49	49
Pöltschach-Gonobitz													
Kapfenberg—Au-Seewiesen													
Ueberetscherbahn(Bozen-Kaltern)	15	15	9 085	2.175	6.120	9.745	15.865	1.058	11.945	796	+ 32·9	15	15
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8		1.168		3.289	3.289	411	3.285	411	0	8	8
Zillerthalbahn	32	24	7.596	1.258	6.132	4.296	10.428	326	9.050	377	— 13·5	28	20
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.: Přívoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	162.535	2.103	24.176	2.576	26.752	2.675	32.999	3.299	— 18·9	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	206.146	401	52.543	1.500	54.043	1.287	56.175	1.338	— 3·8	42	42
Innsbruck-Hall	12	12	54 428		12.281		12.281	1.023	12 598	1.050	— 2·6	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	82.801		10.576		10.576	1.511	13.148	1.878	— 19·5	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. in Liqu. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	115.199		16.136		16.136	2.689	17.223	2.871	— 6 3	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	10.583	3.089	3.656	3.304	6.960	497	7.005	500	— 0·6	14	14
Wiener Localbahn-Actien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	74.007	9.546	16 779	10.883	27.662	1.106	28.187	1.126	— 1·7	25	25
Summe	20.096	19.709	12,145.595	9,012.391	10,603.832	41,585.851	52,189.683	2.597	53,558.759	2.717	— 4·4	19.852	19.552

Vom 1. Jänner bis Ende December 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December 1902				1901				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Personen Anzahl	Güter Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Localbahnen
61.982	15.345	15.406	18.966	34.372	4.910	16.747	19.308	36.055	5.151	— 4·7	4.910	5.151	Auspitzer Localbahn
425.531	397.411	232.693	908.655	1,141.348	5.914	222.711	1,070 194	1,292.905	6.699	— 11·7	5.914	6.699	Böhm. Commercialb.
359.231	90.287	479.740	391.484	871.224	28.104	453.889	354.776	808.665	26.086	+ 7·7	28.104	26.086	Bozen-Meraner Bahn
32.951	67.480	12 747	74.808	87.555	5.472	13.544	82.627	96 171	6.011	— 9·0	5.472	6.011	Brandeis-Neratowitz
41.680	18.402	36.679	72.311	108 990	4.360	35.143	75.543	110.686	4.427	— 1·5	4.360	4.427	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedlander Bezirksb.:
227.574	64 821	76.199	115.551	191.750	6.848	53.516	63.210	116.726	6.867	— 0·3	6 848	6.867	Friedl.-Gr.(Hermsd.) „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach
35.505	14 041	23.726	49.097	72.823	2.913	24.727	52.999	77.726	3.109	— 6·3	2.913	3.109	Gr.-Priesen-W.-Auscha
107.359	800	73.617	3.070	76.687	15.337	74.170	2.240	76.410	15.282	+ 0·4	15.337	15.282	Innsbr. Mittelgebirgsb (Berg Isel-Igls)
6.553	2.276	4.525	6.898	11.423	2.856	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		2.856	. . .	Kühnsdorf-Eisenkappel
. . . .	139.475	. . . . .	144.956	144.956	12.080	. . . .	133.399	133.399	11.117	+ 8·7	12.080	11.117	Königshof-B.-Konëprus
205.931	58.929	34.639	59.973	94.612	31.537	29.457	40.177	69.634	23.211	+ 35·9	31.537	23.211	Kuttenberger Localb.
39.125	7.073	22.729	18.302	41.031	2.160	23.055	21.438	44.493	2.342	— 7·8	2.160	2.342	Laibach-Oberlaibach
39.106	50.351	15.620	52.018	67.638	5.637	1.651	10.255	11.906	5.953	— 5·3	5.637	5.953	Lundenburg-Eisgrub
30.266	67.213	24.401	81.561	105.962	3.532	26.941	109 612	136 553	4.552	— 22·4	3.532	4.552	Melnik-Mšeno
17.123	13.372	6.626	19.794	26.420	1.761	7.037	26.137	33 174	2 212	— 20·4	1.761	2.212	Mšeno—Unter-Cetno
129.306	23.753	186.268	84.029	270.297	11.262	177.201	77.568	254 769	10.615	+ 6 2	11.262	10.615	Mori-Arco-Riva a. G.
29.946	80.129	11.518	77.403	88.921	5.928	11.795	74.331	86.126	5.742	+ 3·2	5.928	5.742	Mutenitz-Gaya
149.026	75.755	52.892	119.046	171.938	21.492	53.442	120.351	173.793	21.724	— 1·1	21.492	21.724	Neutitscheiner Localb.
76.534	33.897	50.519	74.907	125.426	2.613	34.666	59.142	93 808	2.468	+ 5·8	2.613	2.468	N.-Oe. Waldviertelbahn
95.663	14.512	46.498	46.889	93.387	3.735	47 908	55.014	102 922	4.117	— 9·3	3.735	4.117	Otrokowitz-Wisowitz
118.808	36.708	85.730	101.229	186.959	3.815	88.219	105 900	194.119	3.961	— 3·7	3.815	3.961	Pielachthalbahn
42 808	21.360	25 537	58.714	84.251	5.617	26.046	70.606	96.652	6.443	— 12 8	5 617	6.443	Reichenau a/K.-Solnitz
35.822	26 022	24.309	44.179	68.488	2 740	26.030	34.474	60.504	2.420	+ 13·2	2.740	2.420	Radkersburg-Luttenbg.
96 718	95.099	40.687	153.825	194.512	5.119	41.850	170.445	212.295	5.587	— 8·4	5.119	5.587	Saitz-Göding
119.094	36.143	71.644	69 755	141.399	5.656	74.437	83.431	157.868	6.315	— 10·4	5.656	6.315	Salzburg-Lamprechtsh.
259.222	57.039	349.456	122.989	472 445	7.052	349.268	115.560	464.828	6.938	+ 1·6	7.052	6.938	Salzkammergut-Localb.
271.748	108.973	160 353	187.604	347.957	8.284	169.273	157.015	326.288	7.768	+ 6 6	8.284	7 768	Schneebergbahn
153.060	334.681	52.345	418.855	471.200	26 178	56.344	536.905	593.249	32.958	— 20·6	26.178	32.958	Stauding-Stramberger
126.520	37.231	91.480	102 940	194.420	4.050	91.530	105.420	196.950	4.103	— 1·3	4.050	4.103	Steyrthal-Bahn
12 604	49.238	5.403	59.281	64.684	9.240	6.477	54.856	61.333	8.762	+ 5·4	9.240	8.762	Stramberg-Wernsdorf
33.304	233.695	4.722	302 749	307.471	30.747	4.717	353 965	358.682	35.868	— 14·3	30.747	35.868	Swoleñowes-Smečna
133.860	138.166	86.042	254.897	340.939	8.742	68.452	212.671	281.123	7.208	+ 21·3	8.742	7.208	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
143.117	92.409	82.291	166.829	249.120	5.084	84.789	145.150	229.939	4.693	+ 8·3	5.084	4.693	Preding-Wdf.-Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg-Seewies.
117.539	21.731	83 369	91.904	175.273	11.685	77.714	88.809	166.523	11.101	+ 5·2	11.685	11.101	Ueberetscherbahn
20.187	21.478	6.834	62.892	69.726	8.716	7.317	62.482	69.799	8.725	— 0·1	8.716	8.725	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn
118.143	12.049	127 013	46.697	173.710	6.204	98.784	36.935	135.719	6.786	— 8 6	6.204	6.786	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
2,111.288	34.008	314.883	40.894	355.777	35.578	304.286	46.456	350.742	35.074	+ 1·4	35.578	35.074	BrünnerLocaleisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
3,010.398	5.969	823.322	20.026	843.348	20.080	818.501	20.012	838.513	19.965	+ 0·6	20 080	19.965	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
942 301	. . . . .	211.389	. . . . .	211.389	17.616	210.834	. . . . .	210.834	17.569	+ 0·3	17.616	17.569	Innsbruck-Hall i. T.
1.255.458	. . . . .	181.731	. . . . .	181.731	25.962	210.403	. . . . .	210.403	30.058	— 13·6	25.962	30.058	Kahlenberg-Eisenb.-G. Dampftr. Wien-Nussd.
1,625.341	. . . . .	238.161	. . . . .	238.161	39.694	236.637	. . . . .	236.637	39.440	+ 0·6	39.694	39.440	Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftr. Westbahnlinie Hütteldorf)
315.425	56.681	134.016	76.323	210.339	15.024	140.226	75.699	215.925	15.423	— 2·5	15.024	15.423	Salzburger Eisenb. u. Tr. Wr.Localb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
857.795	324.091	225.304	338.969	564.273	22.570	216.169	324.377	540.546	21.622	+ 4·4	22 570	21.622	
73,504.970	108,577 572	165,509.448	458,395.964	623,905.412	31.428	161,287.992	460,940.742	622,228.734	31.824	— 1·2	31.428	31.824	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December 1902	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate December 1901	Im Monate December 1902 wurden befördert: Personen	Im Monate December 1902 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Die Einnahme betrug im Monate December 1901: im Ganzen	per Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende December 1902	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende December 1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn	6·31	6·31	327	143	11.288 [1]	175 [1]	11.463 [1]		11.866 [1]				
Gaisbergbahn	5·25	5·25	524		4.185 [1]		4.185 [1]		4.726 [1]				
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	1.694	29	712	60	772		596				
Schafbergbahn*)	5·83	5·83											
Schneebergbahn*)	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	116.581		12.760		12.760		14.565				
Baden-Vöslau	11·09	11·09	3.221		388		388		329				
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	22.180		2.543		2.543		2.934				
Brünner Strassenbahnen	18·61	18·61	451.719	11 544	51.385	14.434	65.819		66.322				
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	76.400		12.491		12.491		14.683				
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	79.546		7.939		7.939		10.442				
Dornbirn-Lustenau	11·12		28.134		7.084		7.084						
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	21·90	106.804		20.581		20.581		24.489				
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.652		1.148		1.148		1.179				
Grazer elektrische Kleinbahnen	30·96	28·00	559.108		89.553		89.553		90.967				
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	16.107		3.355		3.355		3.947				
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	3 343		561		561		1.006				
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·33	4·42	285.296		29.844		29.844		23.996				
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20	5·20	63.735		7.886		7.886		9.125				
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	335.640		42.621		42.621		43.600				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	8·22	6·04	165.839		25.415		25.415		20.503				
Marienbader elektr. Stadtbahn	2·31		331		40		40						
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)													
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	85.815		13.095		13.095		14.720				
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10·60	109.347		10.311		10.311		11.445				
Prager elektr. Strassenbahn incl. Prag (Smichow)-Košíř	43·17	43·17	1,615.108		205.167		205.167		217.813				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)*)	1·37	1·37											
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	143.852		16.945		16.945		19.615				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·19	6·19	104.195		14.925		14.925		17.756				
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	100.276	40	15.086	40	15.126		17.192				
Triester Tramway-Gesellschaft	17·30	17·30	530.522		60.491		60.491		63.458				
Triest-Opčina	5·02		6.247		3.715		3.715						
Wiener elektrische Strassenb.**)	121·77	89·47	10,770.272		1,445.815		1,445.815		1,022.378				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	65.353		10.476		10.476		10.605				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10							584				
Auf den Laurenziberg in Prag*)	0·39	0·39											
Auf die Festung Hohensalzburg*)	0·19	0·19											

*) Im Monate December war der Verkehr eingestellt.
**) Die Betriebsresultate beziehen sich auch einschliesslich des Vergleichsjahres 1901 nur auf den elektrischen Betrieb.
[1]) Einnahmenergebniss in den Monaten October bis December 1902 und 1901.

Auf den östlichen Staatsbahnen war die Beförderung von Petroleum, Eiern, Holz, besonders aber von Getreide aus dem Auslande wesentlich schwächer als im December 1901, woraus sich auch die ziemlich bedeutende Mindereinnahme aus dem Güterverkehre dieser Linien erklärt.

Die gesammte Jahreseinnahme vom 1. Jänner bis 31. December 1902 beträgt aus dem Personenverkehre K 67,259.100 (+ K 2,270.318), aus dem Güterverkehre K 172,007.900 (+ K 1,805.259).

Wiener Stadtbahn. Nach der provisorischen Ermittlung wurden im Monate December 1902 auf der Wiener Stadtbahn nachstehende Einnahmen erzielt:

aus dem Personenverkehre K 516.200 (2,541.300 Reisende), aus dem Güterverkehre K 60.300 (20.600 t), somit im Ganzen K 576.500.

Nach den vorangeführten Ziffern ergibt sich gegenüber dem Monate December 1901 aus der Personenbeförderung eine Mehreinnahme von K 120.186 (— 96.700 Reisende), aus dem Gütertransporte eine Mindereinnahme von K 5566 (— 300 t).

Für das Jahr 1902 beträgt die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehre K 4,822.300 (33,297.300 Reisende), aus dem Güterverkehre K 652.500 (304.000 t). Es stellt somit die provisorische Einnahme des Jahres 1902 aus dem Personenverkehre um K 210.282 (+ 1,153.500 Reisende), aus dem Güterverkehre um

Vom 1. Jänner bis Ende December 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende December 1902				1901				Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
Zahnradbahnen.													
38.552	1.654	78.250	6.668	84.918	. .	78.168	7.518	85.686	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
30.252	. . . .	79.521	2.706	82.227	. . .	83.562	2.960	86.522	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
176.778	668	104.858	2.716	107.574	. . .	110.537	3.846	114.383	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
11.043	. . . .	64.966	. . . .	64.966	. . .	74.829	. . . .	74.829	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
17.998	169	58.727	1.174	59.901	. . .	72.700	2.209	74.909	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.													
1,539.508	. . . .	167.292	. . . .	167.292	. . .	172.259	. . . .	172.259	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
617.164	. . . .	132.613	. . . .	132.613	. . .	146.664	. . . .	146.664	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
435.916	. . . .	70.223	. . . .	70.223	. . .	71.752	. . . .	71.752	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
6,057.440	112.573	707.702	144.320	852.022	. . .	684.104	123.999	808.103	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
957.369	. . . .	171.917	. . . .	171.917	. . .	81.357	. . . .	81.357	. . .	. . .	. . .	. . .	Brüxer Strassenbahn
1,294.795	. . . .	136.845	. . . .	136.845	. . .	131.813	. . . .	131.813	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B.
29.794	. . . .	7.475	. . . .	7.475	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Dornbirn-Lustenau
1,398.832	. . . .	268.279	. . . .	268.279	. . .	268.204	. . . .	268.204	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-E.
115.934	. . . .	28.273	. . . .	28.273	. . .	29.520	. . . .	29.520	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
7,810.385	. . . .	1,268.554	. . . .	1,268.554	. . .	1,131.843	. . . .	1,131.843	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
437.104	. . . .	103.414	. . . .	103.414	. . .	102.696	. . . .	102.696	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
154.154	. . . .	30.374	. . . .	30.374	. . .	25.244	. . . .	25.244	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
2,880.145	. . . .	308.224	. . . .	308.224	. . .	289.947	. . . .	289.947	. . .	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
792.826	. . . .	106.509	. . . .	106.509	. . .	44.361	. . . .	44.361	. . .	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. Str.-B.
4,297.635	. . . .	538.675	. . . .	538.675	. . .	523.664	. . . .	523.664	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
2,060.284	. . . .	341.850	. . . .	341.850	. . .	335.230	. . . .	335.230	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
184.074	. . . .	46.008	. . . .	46.008	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Marienbader el. Stadtb.
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
1,196.353	. . . .	184.551	. . . .	184.551	. . .	173.967	. . . .	173.967	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
1,484.463	. . . .	142 982	. . . .	142.982	. . .	157.418	. . . .	157.418	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
20,666.294	. . . .	2,630.527	. . . .	2,630.527	. . .	2,387.737	. . . .	2,387.737	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.B. incl. Prag (Smichow)-Košíř
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
1,777.472	. . . .	213.467	. . . .	213.467	. . .	235.835	. . . .	235.835	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
1,723.691	. . . .	199.600	. . . .	199 600	. . .	201.264	. . . .	201.264	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
1,582.817	659	216.450	720	217.170	. . .	229.884	872	230.756	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
7,598.234	. . . .	890.224	. . . .	890.224	. . .	906.956	. . . .	906.956	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester Tramway-Ges.
50.967	. . . .	28.416	. . . .	28.416	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Triest-Opčina
18,440.627	. . . .	17,405.572	. . . .	17,405.572	. . .	8,227.217	. . . .	8,227.217	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb.
913.899	. . . .	146.776	. . . .	146.776	. . .	144.072	. . . .	144.072	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
290.913	. . . .	10.973	. . . .	10.973	. . .	11.250	. . . .	11.250	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
79.007	. . . .	11.497	. . . .	11.497	. . .	14.791	. . . .	14.791	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
113.634	. . . .	36.662	. . . .	36.662	. . .	36.353	. . . .	36.353	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

K 58.327 (+ 28.300 t) höher, als die Ergebnisse des Jahres 1901 betrugen.

Localbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz. Das negative Percentverhältniss im Kilometererträgnisse dieser Localbahn, bei einer Mehreinnahme von K 1841 (+ 1000 Reisende) aus dem Personenverkehre und K 1234 (+ 300 t) aus dem Güterverkehre, erklärt sich daraus, dass die Verkehrszunahme nicht im gleichen Masse wie die Streckenentwicklung eingetreten ist.

Localbahn Borki wielkie-Grzymałów. Infolge der in der Zeit vom 26. bis 31. December wegen Schneeverwehung bestandenen Verkehrseinstellung ist die Einnahme aus der Personenbeförderung um K 916 (— 400 Reisende), und aus dem Gütertransporte um K 4252 (— 600 t) gegenüber dem Monate December 1901 zurückgeblieben.

Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn. Aus dem Personenverkehre ergab sich eine Mindereinnahme von K 463 (— 100 Reisende), aus dem Güterverkehre von K 5557 (— 3500 t), welche beide in dem frühen Schlusse der Zuckercampagne des Jahres 1902 ihre Begründung finden.

Chrudim-Holitzer Localbahn. Der Ausfall in der Einnahme aus dem Personenverkehre von K 547 (— 800 Reisende) und K 11.257 (— 11.100 t) aus dem Güterverkehre steht gleichfalls mit der früheren Beendigung der Zuckercampagne im Zusammenhange.

Localbahn Fehring-Fürstenfeld. Der Personenverkehr zeigt eine um K 632 (— 700 Reisende), der Güterverkehr eine um K 3056 (— 300 t) schwächere Einnahme als der December 1901. An Gütern wurden, namentlich Tabak und Schotter in geringeren Mengen zugeführt.

Friauler Eisenbahn. Durch die regere Benützung der Schnellzüge und der höheren Wagenclassen hat sich die Einnahme aus der Personenbeförderung um K 2684 (+ 200 Reisende) gehoben, während die Einnahme aus dem Gütertransporte keine besondere Zunahme aufweist (+ K 67).

Gailthalbahn. Im Personenverkehre beträgt die Mindereinnahme blos K 38, dagegen ist die Einnahme aus dem Güterverkehre um K 3462 (— 1700 t) gegenüber dem Vergleichsmonate des Jahres 1901 geringer, welcher Ausfall hauptsächlich in der schwächeren Verfrachtung von Holz seine Ursache hat.

Gurkthalbahn. Im Personenverkehre ergab sich eine Mindereinnahme von K 220 (— 500 Reisende). Der Güterverkehr brachte dagegen eine Einnahmssteigerung um K 2688 (+ 700 t), die zum grössten Theile aus der regeren Holzausfuhr erwachsen ist.

Localbahn Hinter-Třeban-Lochowitz. Die gesammte Mindereinnahme dieser Localbahn von K 3806 (— 3900 t) stammt aus dem Güterverkehre. Die hauptsächlichste Ursache derselben ist die bedeutend schwächere Rüben- und Zuckercampagne des Jahres 1902.

Localbahn Krakau-Kocmyrzów. Aus der Personenbeförderung erwuchs eine Mehreinnahme von K 193 (+ 1100 Reisende), aus dem Güterverkehre von K 2580 (+ 1700 t), welch letztere besonders aus zahlreicheren Transporten von Getreide und Düngemitteln hervorging.

Kleinbahn Lupków-Čisna. Während der Personenverkehr nur eine Mehreinnahme von K 74 (+ 100 Reisende) erbrachte, weist der Gütertransport eine solche von K 2330 aus der Mehrverfrachtung von 1000 t, zumeist Brennholz, auf.

Localbahn Mösel-Hüttenberg. Im Monate December 1902 wurden um 1400 t weniger befördert, da die Zufuhr von Holzkohle und die Ausfuhr von Eisen beträchtlich abgenommen hat. Der Ausfall im Güterverkehre beziffert sich auf K 1126, während die Einnahme aus dem Personenverkehre nur um K 31 (— 100 Reisende) geringer war, als im December 1901.

Localbahn Piła-Jaworzno. Die Mehreinnahme von K 1240 stammt zur Gänze aus dem Güterverkehre, welcher eine Frachtzunahme von 2700 t, meistentheils Kohle und Grubenholz, ausweist.

Localbahn Postelberg-Laun. Im Personenverkehre zeigte sich eine Mehreinnahme von K 152 (— 300 Reisende), im Güterverkehre um K 1189 (— 1600 t).

Die Ursache des Ausfalles in beiden Transportzweigen liegt zunächst in der frühzeitigen Beendigung der Rüben- und Zuckercampagne.

Localbahn Potscherad-Wurzmes. Die Einnahme aus dem Personenverkehre ist um K 37, jene aus dem Güterverkehre um K 4165 (— 4100 t) zurückgeblieben.

Infolge der ungünstigen Rübenernte fielen im Berichtsmonate die Rübentransporte zur Gänze aus und wurde auch Rohzucker und Kohle nur in geringer Menge befördert.

Localbahn Raudnitz-Hospozin. Die Einnahme aus dem Personenverkehre hat um K 177 (+ 800 Reisende) zugenommen, dagegen ist das Einnahmeergebniss aus dem Güterverkehre um K 5378 (— 3100 t) gegenüber dem Monate December 1901 gesunken. Letzterer Ausfall wurde ebenfalls durch die schwächere Campagne des Jahres 1902 verursacht.

Localbahn Schönwehr-Elbogen. Im Personenverkehre ergab sich eine Mindereinnahme von K 450 (— 1000 Reisende). Hinsichtlich des Ergebnisses aus dem Güterverkehre, in welchem die Einnahme um K 2370 (+ 2800 t) zugenommen hat, muss berücksichtigt werden, dass diese Localbahn durch den ganzen Monat December 1902 im Betriebe stand, während letzteres im Vergleichsmonate des Jahres 1901 nur durch 25 Tage der Fall war. (Eröffnung 7. December 1901.)

Localbahn Trzebinia-Skawce. Im Personenverkehre war die Einnahme um K 670 (+ 1800 Reisende), im Güterverkehre um K 7400 (+ 7500 t) günstiger als im December 1901.

Das höhere Ergebniss aus dem Frachtengeschäfte wurde vor allem durch zahlreichere Kohlentransporte, sowie durch Beförderung von Erz und Holz erzielt.

Localbahn Wotic-Selčan. Die Mindereinnahme von K 418 (— 700 Reisende) aus dem Personenverkehre wurde zumeist durch die ungünstige Witterung in der zweiten Hälfte des Monates December 1902 verursacht.

Im Güterverkehre zeigte sich eine regere Beförderung von Getreide und Kohle, aus welcher auch hauptsächlich die ausgewiesene Mehreinnahme dieses Verkehrszweiges per K 1808 (+ 400 t) erwachsen ist.

Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf. Die Einnahme aus dem Personenverkehre war um K 135, aus dem Güterverkehre um K 6377 (— 9100 t) geringer als im December 1901.

Die Ursache letzteren Ausfalles liegt hauptsächlich in der schwächeren Zufuhr von Grubenholz und der geringeren Ausfuhr von Kohle.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1902 sind auf Grund definitiver Buchungen bis Ende September richtiggestellt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Alte Linien. Die für den Monat December 1902 ausgewiesene Mindereinnahme wurde durch den bedeutend geringeren Kohlenverkehr infolge vorzeitiger Einstellung der Schiffahrt verursacht.

b) Localbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die Mehreinnahme des Monates December 1902 erscheint in dem stärkeren Güterverkehre begründet.

Die Einnahmen des Jahres 1902 enthalten die definitiven Ergebnisse bis Ende September.

Böhmische Nordbahn. Der Ausfall im Personenverkehre des Monates December 1902 ist den ungünstigen Witterungsverhältnissen zuzuschreiben, während der Ausfall im Güterverkehre in der kurzen Zuckercampagne begründet erscheint.

Bozen-Meraner Bahn. Die Steigerung im Personenverkehre im Monate December ist auf die günstige Witterung, im Güterverkehre auf die zufolge der guten Obst- und Weinernte noch fortdauernden Transporte zurückzuführen.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate December 1902 hat sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1901 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 10.041, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 12.541, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 2500; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 7716, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 34.816, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 27.100 ergeben.

Die Mehreinnahmen im Güterverkehre bei beiden Unternehmungen resultiren aus Verkehren von Kohle.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1902 sind auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende August richtiggestellt.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. Die Mindereinnahmen gegenüber dem Jahre 1901 entfallen hauptsächlich auf die Strecke Wien—Floridsdorf und scheinen durch den flauen Geschäftsgang verursacht zu sein.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate December 1902 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 261.135 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 4678.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultirte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1901, eine Abnahme des Frachtquantums um 25.827 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 58.699.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Getreide aller Art	um	2.844 t
Mehl und Mahlproducten	„	7.150 t
Erzen und Schlacken	„	1.066 t
Kohlen	„	48.141 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Zucker, raffinirt	um	8.661 t
Zucker, roh	„	6.029 t
Holz aller Art	„	3.392 t
Steinen aller Art	„	13.531 t
Eisen und Stahl	„	1.478 t

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 26.707 Personen und das Erträgniss um K 4786 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 46.696 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 33.276 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Mehl und Mahlproducten	um	599 t
Zucker, raffinirt	„	2328 t
Holz aller Art	„	453 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu constatiren bei

Zucker, roh	um	557 t
Steinen aller Art	„	2770 t
Eisen und Stahl	„	395 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 6104 Personen und das Erträgniss um K 1427 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 5426 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 9464 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Zucker, raffinirt und roh, Holz aller Art, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Localbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate December 1901, im Personenverkehre eine Abnahme um 1501 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 485, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 5529 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 4738.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs des Artikels Mehl und Mahlproducte eine Mehr- und betreffs des Artikels Zucker, roh, eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Localbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Personenverkehre eine Abnahme um 1868 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 644, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 1263 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 466.

Hiebei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Holz aller Art eine Mehrverfrachtung zu constatiren.

Auf der Localbahn Auspitz resultirte im December 1902 gegenüber dem December 1901 im Personenverkehre eine Abnahme um 918 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 229, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 4 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 140.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Rücksichtlich der Localbahn Mutenitz-Gaya ergab sich im Personenverkehre eine Abnahme um 459 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 71, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 436 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 3284.

Diesbezüglich weist insbesondere der Artikel Zucker, raffinirt und roh, eine Transportabnahme auf.

Was schliesslich die Localbahn Lundenburg-Eisgrub betrifft, so resultirte im Personenverkehre eine Abnahme um 614 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 154, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 875 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1571.

Die Einnahmen des Jahres 1902 sind auf Grund definitiver Abrechnungen bis Ende September richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Strecke. Die im Monate December 1902 erzielte Mehreinnahme ist dem lebhafteren Kohlen- und Getreideverkehr zuzuschreiben.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1902 ist bis zum Monate August vorgeschritten.

Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus. Die Steigerung des Transportquantums war insbesondere eine Folge des grösseren Bedarfes an Kalkstein für das Eisenwerk Kladno und für die Kalköfen der Königshofer Cementfabrik.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate December 1902 ist die Personenfrequenz um 1586 Personen und die bezüglichen Einnahmen um K 474 zurückgegangen. Hingegen resultirt aus dem Güterverkehre eine um 282 t höhere Verfrachtung, hauptsächlich Kohle, und eine Mehreinnahme von K 393.

Der Rückgang im Personenverkehre dürfte auf die Fahrpreiserhöhungen der Nachbarbahn zurückzuführen sein.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate December 1902 auf den gesammten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1901 ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern per December 1902, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1901 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:		
Garantirtes Netz . . .	— 32.311 Personen	+ K 122.525
Ergänzungsnetz . . .	— 9.282 „	+ „ 54.047
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	— 690 „	+ „ 68.369

Der Ausfall an Personen ist durch den Umstand erklärt, dass in den December 1901 fünf, in den December 1902 nur vier Sonntage fielen.

Die Einnahmen enthalten stärkere buchhalterische Richtigstellungen.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern per December 1902, mit den definitiven Ziffern des Jahres 1901 verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantirtes Netz .	— 21.591 t — K 597.970
„ „	Ergänzungsnetz .	— 787 t — „ 31.921
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		— 2.772 t — „ 1.653

Der Ausfall an Tonnen ist der noch immer anhaltenden Geschäftsdepression zuzuschreiben, von der das garantirte Netz, weil mit den längsten Strecken am Verkehre betheiligt, am meisten betroffen wurde.

Die Einnahmen entziehen sich infolge buchhalterischer Richtigstellungen einem Vergleiche.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1902 sind auf Grund definitiver Abrechnungen bis August 1902 richtiggestellt.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesammtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Localbahnen, im Monate December 1902 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem correspondirenden Monate des Jahres 1901, eine Abnahme um K 414.058 erfahren, und zwar ergab der Personenverkehr eine Mehreinnahme von K 4400, welcher im Frachtenverkehre ein Ausfall von K 418.458 gegenübersteht.

Auch die Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg wiesen Mindereinnahmen auf.

Dieselben betrugen:

bei erstgenannter Bahn		K 1.223
Personenverkehr	— K 963	
Frachtenverkehr	— K 260	
bei letzterer Bahn		K 1.661
Personenverkehr	+ K 264	
Frachtenverkehr	— K 1.925	

Dagegen hat die elektrische Bahn Mödling-Brühl eine Mehreinnahme von K 50 zu verzeichnen.

Bei den Pachtbahnen ergab sich eine Zunahme der Erträgnisse nur für die Localbahn Cilli-Wöllan, und zwar um . . . . . K 8.461

Personenverkehr	+ K 1.910
Frachtenverkehr	+ K 6.551

Eine Verminderung in den Einnahmen trat hingegen ein bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um		K 20.273
Personenverkehr	— K 1.341	
Frachtenverkehr	— K 18.932	
Leoben-Vordernberger Bahn um . .		K 12.595
Personenverkehr	— K 111	
Frachtenverkehr	— K 12.484	
Graz-Köflacher Bahn um		K 9.115
Personenverkehr	+ K 478	
Frachtenverkehr	— K 9.593	

ferner bei den Localbahnen

Radkersburg-Luttenberg um		K 326
Personenverkehr	— K 134	
Frachtenverkehr	— K 192	

und

Laibach-Oberlaibach um		K 189
Personenverkehr	— K 101	
Frachtenverkehr	— K 88	

Die definitive Richtigstellung der Einnahmen des Jahres 1902 reicht bis August 1902.

Localbahn Stramberg-Wernsdorf. Die Gesammteinnahmen des Jahres 1902, jenen des Jahres 1901 gegenübergestellt, ergeben bei einer Abnahme der Personenfrequenz um 3321 Personen und einer Steigerung des Güterverkehres um 4249 t eine Mehreinnahme von K 3350.

Eisenbahn Wien-Aspang. Der Personenverkehr ergab im Monate December 1902 einen Frequenzausfall von 7344 Personen. Die Mindereinnahme betrug K 5078. Diese Mindereinnahme erklärt sich durch das andauernd ungünstige Wetter.

Im Güterverkehre wurden um 1664 t weniger befördert. Die Mindereinnahmen betrugen gegenüber dem definitiven Ergebnisse des gleichen Monates vom Jahre 1901 K 73.613. Hievon sind K 54.911 durch Forderungen aus den cartellirten Güterverkehren und K 12.906 durch ein Guthaben für Posttransporte aufgeklärt, welche in den Einnahmen vom December 1901 eingerechnet wurden.

In den Gesammteinnahmen sind die Ergebnisse der definitiven Abrechnung für den Monat August 1902 einbezogen.

Schneebergbahn. Der Personenverkehr zeigt bei einer Zunahme von 819 Personen einen Ausfall von K 1807. Die Zunahme der Personenzahl bezieht sich ausschliesslich auf die Beförderung der k. und k. Militär-Wachmannschaft von Wöllersdorf nach Sollenau, während der Ausfall an Einnahmen durch die Verkehrsstörung auf der Strecke Willendorf—Puchberg (22. bis 27. December) aufgeklärt ist.

Im Güterverkehre ergibt sich eine Mehrbeförderung von 1885 t bei einer Mindereinnahme von K 10.822. Von diesem Einnahmenausfall sind K 4590 durch besondere Einnahmen erklärt, welche in die definitiven Ergebnisse des December 1901 eingerechnet wurden; der Rest von K 6232 ist darauf zurückzuführen, dass für die Transporte an ungarischen Kohlen nach Feuerwerksanstalt für das Jahr 1901 der angewendete Civiltarif, für December 1902 dagegen bereits die Frachtsätze des Militärtarifes zur Berechnung gezogen wurden.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 198. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. Februar wurde an den Herrn Eisenbahnminister seitens der Herren Abgeordneten Schoiswohl und Genossen eine Interpellation gerichtet, betreffend die Avancementverhältnisse der in den Werkstätten und Heizhäusern der k. k. Staatsbahnen Angestellten, sowie des Verschub- und Wächterpersonales.

In der 199. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Februar beantwortete Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister eine Reihe von Interpellationen in der nachstehenden Weise:

Die Herren Abgeordneten Dobernig, Hinterhuber und Genossen haben in der am 21. November v. J. abgehaltenen 176. Sitzung des Abgeordnetenhauses an mich eine Interpellation gerichtet, welche die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf den im Baue befindlichen Alpenbahnen zum Gegenstande hat.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes zur Kenntniss zu bringen:

Die Frage des Ersatzes der zur Bewegung der Eisenbahnfahrzeuge dienenden Dampfkraft durch Elektricität für den Bereich des Eisenbahnwesens niederer Ordnung kann schon jetzt als im Wesentlichen gelöst bezeichnet werden. Es zeugt hiefür die Thatsache, dass die elektrische Traction in den grösseren Städten und deren Umgebung nahezu alle anderen Motoren verdrängt und sich zu einer Art Alleinherrschaft aufgeschwungen hat.

Minder klar und zum Theil sogar noch recht unsicher liegen dagegen diese Verhältnisse in Beziehung auf die Nutzbarmachung der Elektricität für den Betrieb grosser, im offenen Gelände gelegener Hauptbahnen. Es wachsen eben die Schwierigkeiten, welche die Lösung des Problems bietet, mit der Grösse der an die Leistungsfähigkeit der Bahnanlage zu stellenden Anforderungen und mit den Hindernissen, welche — in den gegebenen natürlichen Verhältnissen, namentlich in der Bodenbeschaffenheit und im Klima begründet — dem Baue und Betriebe entgegenstehen. Demgemäss wächst aber auch die Verantwortung, welche angesichts der Wichtigkeit der auf dem Spiele stehenden wirthschaftlichen Interessen den disponirenden Organen obliegt, so dass Vorsicht und gründliche Erwägung dringend geboten erscheinen.

Es bedarf — wie ich hoffe — nicht erst einer ausdrücklichen Versicherung, dass die österreichische Staatseisenbahnverwaltung im Bewusstsein der Schwierigkeit, dabei aber auch der Wichtigkeit des fraglichen Problems an dem seit geraumer Zeit auf der Tagesordnung stehenden theoretischen und praktischen Studium desselben mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln regen Antheil nimmt und dass sie ganz besonders die in anderen Ländern unternommenen Versuche und erzielten Fortschritte mit ungetheilter Aufmerksamkeit verfolgt.

In diesem Sinne wurden zu Ende des abgelaufenen Jahres mehrere höhere technische Beamte des Eisenbahnministeriums nach Oberitalien entsendet, um die Veltliner-Bahn, welche — abgesehen von den bestehenden Stadtbahnen — sich als die erste elektrisch betriebene Hauptbahn auf dem Continente darstellt, in ihren technischen Einrichtungen auf das Eingehendste zu prüfen und auch die Unterlagen für die Beurtheilung des finanziellen Effectes dieser Betriebsform gegenüber jenem des Dampfbetriebes festzustellen.

Das günstige Ergebniss dieser Besichtigung, wie auch die aus anderweitigen Wahrnehmungen geschöpfte Ueberzeugung, dass nunmehr auch für den Bereich des heimischen Staatsbahnnetzes der Frage des elektrischen Betriebes unter Umständen mit Vortheil nähergetreten werden könnte, haben in der Folge das Eisenbahnministerium veranlasst, an die Ausarbeitung diesbezüglicher Projecte für die Arlbergstrecke Landeck—Bludenz und auch für die neuen Alpenbahnen zu schreiten. Dabei bleiben aber auch andere Linien, wo localer Verhältnisse halber die elektrische Traction voraussichtlich mit Erfolg eingeführt werden könnte, nicht ausser Acht, und sei unter Anderem auf die vom böhmischen Braunkohlenbecken ausgehenden Zweiglinien hingewiesen, woselbst die Verwerthung der minderwerthigen Braunkohlensorten Vortheile zu bieten verspricht.

Sollte nach Fertigstellung der einschlägigen Projecte und Klarstellung der Kostenfrage der erforderlichen Neuanlagen und Umstaltungen der elektrische Betrieb in technischer und wirthschaftlicher Hinsicht sich vortheilhafter stellen als der Dampfbetrieb, so werde ich selbstverständlich nicht unterlassen, sofort der Frage der Realisirung dieser Projecte näherzutreten und die zu diesem Zwecke erforderlichen Anträge zu erstatten.

In der 119. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 11. April 1902 haben die Herren Abgeordneten Dr. Licht und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich die Anrechnung von Wagenstandgeld für an Sonn- oder Festtagen auf Industriegeleise abgestellte Wagen im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen aufzuheben und eine gleichartige Verfügung bei den Privatbahnen herbeizuführen gedenke, sowie ob ich für eine möglichst rasche Erledigung von Gebührenreclamationen Vorkehrungen treffen wolle.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Anlangend die Anrechnung von Wagenstandgeld für an Sonn- oder Festtagen auf Industriegeleise abgestellte Wagen, so hat das Eisenbahnministerium in der Erwägung, dass die Entladung von Wagen auf Industriegeleisen an Sonn- oder Festtagen, wenn auch nicht ausgeschlossen, so doch vielfach mit Schwierigkeiten verbunden ist, bereits im Jahre 1901 für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen die Anordnung getroffen, dass während der Zeit des normalen Verkehres die wagenstandgeldfreie Entladefrist für die auf Industriegeleise abgestellten Wagen der k. k. Staatsbahnen um die in diese Frist fallenden Sonn- oder Festtage zu verlängern ist.

Das in der Interpellation erwähnte Vorgehen der Staatsbahn-Direction Olmütz hinsichtlich der Wagen der nordöstlichen Staatsbahnlinien ist auf eine irrthümliche Auffassung der vorbezeichneten Anordnung zurückzuführen, und wurde die genannte Dienststelle diesbezüglich entsprechend aufgeklärt.

Um den aus Interessentenkreisen laut gewordenen Wünschen nach Gewährung weiterer Erleichterungen in Ansehung der Anrechnung von Wagenstandgeld bei Wagen, welche auf die an die k. k. Staatsbahnen anschliessenden Industriegeleise abgestellt wurden, nach Thunlichkeit Rechnung zu tragen, hat das Eisenbahnministerium eine entsprechende Ergänzung der einschlägigen Vorschriften in Aussicht genommen, welche nach erfolgter Berathung des Gegenstandes im Staatseisenbahnrathe zur Durchführung gelangen soll.

In Betreff des in der Interpellation vorgebrachten Wunsches nach einer möglichst raschen Erledigung von Reclamationen beehre ich mich darauf hinzuweisen, dass sowohl die österreichischen Staatsbahnen als auch die Privatbahn-Verwaltungen mit allen zweckdienlichen Mitteln die thunlichste Beschleunigung in der Erledigung von Reclamationen herbeizuführen suchen. Bezüglich der von den Herren Interpellanten erwähnten Reclamationen, welche seitens einer Firma in Jägerndorf bei der Staatsbahn-Direction Olmütz eingebracht wurden, kann constatirt werden, dass nach dem Ergebnisse der im Gegenstande gepflogenen Erhebungen von 158 seitens dieser Firma im Jahre 1901 erhobenen Refactie-Frachterstattungs-Ansprüchen und sonstigen Reclamationen im Monate Mai 1902 146 ausgetragen waren, und sind seither auch die restlichen 12 Fälle, hinsichtlich welcher umfangreiche und weitläufige Correspondenzen mit anderen Bahnverwaltungen erforderlich waren, der Erledigung zugeführt worden.

In der 149. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Juni 1902 haben die Herren Abgeordneten Tambosi und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich die nöthigen Schritte einzuleiten gedenke, damit auf Grund einer Vereinbarung zwischen den k. k. Staatsbahnen und der Südbahn der Frachten- und der Personenverkehr aus Südtirol nach Wien über Villach-Leoben-Bruck geführt und die Tarife entsprechend der Verkürzung der befahrenen Strecken erniedrigt werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Bezüglich des Güterverkehres bestehen zwischen den österreichischen Staatsbahnen und der Südbahn bereits seit dem Jahre 1899 Vereinbarungen, welche die Instradirung und Tarifirung in den gedachten Verkehrsgebieten regeln. Diese Vereinbarungen gehen im Wesentlichen dahin, dass der Verkehr über die den betheiligten Verwaltungen zur Verfügung stehende kürzeste Route geleitet wird, und werden in allen Fällen jene Tarife berechnet, welche sich über die billigste Route ergeben.

Was die Regulirung der Fahrpreise für den Personenverkehr zwischen Wien und Südtirol auf Basis der über Leoben sich ergebenden Entfernungen betrifft, so erfolgt schon dermalen die Bildung der Fahrpreise auf dieser Grundlage, soweit sich nicht in einzelnen Relationen über die Staatsbahnlinie Amstetten—Wörgl billigere Preise ergeben.

Es erscheint somit in tarifarischer Hinsicht ebensowohl im Güter- als im Personenverkehre jener Zustand schon seit Jahren hergestellt, dessen Herbeiführung die Herren Interpellanten in Uebereinstimmung mit den zwischen den Bahnverwaltungen bestehenden internen Vereinbarungen anstreben.

Bezüglich der gänzlichen Ueberleitung des Wien-Südtiroler Verkehres auf den Bahnweg über Leoben, beehre ich mich mitzutheilen, dass diese Frage schon vor längerer Zeit den Gegenstand wiederholter Verhandlungen zwischen der Staatseisenbahn-Verwaltung und der Südbahn-Gesellschaft gebildet hat, dass es aber bisher nicht gelungen ist, zu einer Verständigung zu gelangen. Die gedachte Frage ist neuerer Zeit wieder in Fluss gerathen, indem hierüber eingehende Studien eingeleitet worden

sind; das Ergebniss derselben wird für die Stellungnahme der Staatsbahn-Verwaltung im Gegenstande massgebend sein.

In der 166. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 30. October 1902 haben die Herren Abgeordneten Iro, Hauck und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, meinen Einfluss dahin geltend zu machen, dass: den von der Leitung der Lagerhaus-Genossenschaft in Luditz bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen vorgebrachten, von der letzteren jedoch unberücksichtigt gebliebenen Wünschen entsprochen, die Tarife für den Güterverkehr auf der Localbahn Rakonitz-Petschau, namentlich für Getreide herabgesetzt und ein besserer Anschluss zwischen den Zügen der Linien Pladen—Petschau und Pilsen—Saaz erstellt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Für die Beurtheilung des ersten Fragepunktes ist es von entscheidender Bedeutung, dass die kleinen Landwirthe ihre Producte zum Lagerhause in Luditz mit eigenem Fuhrwerk bringen und als Rückfracht Kohle, künstlichen Dünger, Mehl, Saatkorn etc. für den eigenen Bedarf mitnehmen, welche Artikel sie zu einem verhältnissmässig billigen Preise im Lagerhause selbst ankaufen. Eine Gewinnung derartiger Transporte für den Bahnweg ist erfahrungsgemäss ausgeschlossen.

Grössere Oekonomieverwaltungen dagegen, welche ganze Wagenladungen zum Versandt bringen können, verfrachten das auf Grund der an das Lagerhaus eingesendeten Muster zum Verkaufe gelangte Getreide ab der betreffenden Station direct nach der Bestimmungsstation.

Alle diese Transporte würden sonach selbst bei Gewährung der von dem genannten Lagerhause angestrebten Frachtermässigungen für Getreide in das Lagerhaus und für Schrot und Mahlproducte aus demselben den Bahnweg bis, beziehungsweise ab Luditz auch fernerhin nicht benützen, und kann somit die Zugestehung einer derartigen, aller Voraussicht nach ganz erfolglosen Tarifermässigung wegen der sich aus derselben ergebenden Consequenzen wenigstens derzeit nicht in Betracht gezogen werden.

Dem weiteren Ansuchen der Lagerhaus-Verwaltung um Ueberführung der Stückgüter vom Lagerhause nach dem Gütermagazine mittelst Rollwagen kann wegen der ungünstigen gegenseitigen Situirung dieser Objecte, sowie mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit nicht entsprochen werden.

Uebrigens ist die Lagerhaus-Verwaltung auf Grund des zwischen ihr und der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen abgeschlossenen Industriegeleisevertrages berechtigt, das Industriegeleise von und bis zur Station Luditz auch für den Stückgutverkehr gegen Bezahlung von 60, beziehungsweise 90 Heller per Wagen zu benützen.

Anlangend die gewünschte Herabsetzung der Gütertarife auf der Localbahn Rakonitz-Pladen-Petschau wird bemerkt, dass auf derselben bereits seit 1. Jänner 1900 der erste Staffel des Staatsbahnbarèmes zur Anwendung gelangt.

Was dagegen den besonders hervorgehobenen Fall der billigeren Achsverfrachtung von Getreide von Luditz nach Karlsbad betrifft, so wird beigefügt, dass erhobenermassen die Achsfracht für 10 Tonnen auf 75 Kronen zu stehen kommt, wogegen die Bahnverfrachtung einschliesslich der Kosten für die Wagenbeistellung in Luditz und für die Abstreifung in Karlsbad für einen mit 10.000 kg beladenen Wagen nur 64·60 Kronen kostet, wovon auf die eigentliche Bahnfracht nicht, wie in der Interpellation angegeben wurde, 58 Kronen, sondern nur 52 Kronen entfallen.

Hinsichtlich der Anschlussverhältnisse in Pladen wird bemerkt, dass bei den personenführenden Localbahnzügen Verspätungen und demzufolge vereinzelt auch Anschlussversäumnisse an die Züge in der Richtung nach Saaz dadurch verursacht werden, dass bei den Localbahnzügen gleichzeitig auch der Güterverkehr abgewickelt werden muss, weil eine Trennung des Personen- und Gütertransportes in Anbetracht des höchst ungünstigen Betriebsergebnisses der Localbahn Rakonitz-Petschau dermal nicht in Aussicht genommen werden kann.

Nachdem aber während der Dauer der Herbstsaison, also zur Zeit des stärksten Verkehres, der Anschluss im Ganzen fünfmal versäumt wurde, habe ich der Staatsbahn-Direction Pilsen aufgetragen, mit allen Mitteln dahin zu streben, dass in Hinkunft die beklagten Unregelmässigkeiten im Zugsverkehre vermieden werden.

In der 171. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 13. November 1902 haben die Herren Abgeordneten Březnovský und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher über bei Auswandererertranspoten sich ergebende Missstände am Bahnhofe in Lissa a. d. Elbe und über das Vorgehen der dortigen Restaurateurin gegen die Auswanderer Beschwerde geführt wird.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause auf Grund der gepflogenen amtlichen Erhebungen Folgendes mitzutheilen:

Für die Unterbringung der Auswanderer während der Nachtzeit ist in den vorhandenen Räumlichkeiten des Bahnhofes Lissa a. d. Elbe insoweit Sorge getragen, als dies die vorhandenen Räumlichkeiten ermöglichen, wobei jedoch die bezüglichen Einrichtungen der Bahngesellschaft über die ihr nach dem Betriebsreglement obliegenden Verpflichtungen hinausgehen.

Was die Klage wegen des Vorgehens der Bahnhofrestaurateurin betrifft, so hat dieselbe insofern Bestätigung gefunden, als constatirt wurde, dass diese Restaurateurin thatsächlich zuweilen die Stationsausgänge durch ihr Personal überwachen liess, um die Auswanderer zu verhindern, das gegenüber dem Bahnhofe gelegene Gasthaus zu besuchen.

Obzwar diese Unzukömmlichkeit seitens der Direction der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn bereits abgestellt wurde, hat das Eisenbahnministerium dennoch Veranlassung genommen, die genannte Verwaltung zu beauftragen, Verfügungen zu treffen, welche geeignet erscheinen, einen derartigen Unfug für die Folge wirksam hintanzuhalten und auch sonst für die rücksichtsvolle Behandlung der Auswanderer Sorge zu tragen.

In der 180. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 2. December 1902 haben die Herren Abgeordneten Winter und Genossen unter Hinweis darauf, dass nach dem derzeit giltigen Winterfahrplane der von Wien um 3 Uhr 35 Minuten Nachmittags nach Wels abgehende Schnellzug auf den Strecken Neumarkt—Kallham—Simbach und Neumarkt—Kallham—Passau keine Fortsetzung findet, eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob die Staatseisenbahn-Verwaltung geneigt wäre, den bezeichneten Mangel im Zugsverkehre sofort zu behehen.

In Beantwortung dieser Interpellation, mit welcher die Führung je eines fünften Personenzugspaares auf den Strecken Neumarkt—Kallham—Simbacb und Neumarkt—Kallham—Passau behufs Herstellung der vorbezeichneten Verbindungen nach Simbach und Passau gefordert wird, beehre ich mich auf meine dem hohen Hause in der 32. Sitzung vom 29. März 1901 bekanntgegebenen Darlegungen zu verweisen, mit welchen ich die von dem genannten Herrn Abgeordneten und Genossen in der 4. Sitzung vom 12. Februar 1901 in derselben Angelegenheit eingebrachte Interpellation in eingehender Weise beantwortet habe. Diesen Ausführungen erlaube ich mir noch beizufügen, dass seither keine neuen Umstände eingetreten sind, welche den Verkehr der in der Interpellation geforderten Züge rechtfertigen würden; die Staatseisenbahn-Verwaltung hat indes, um den bezüglichen Wünschen der Interessenten soweit als thunlich entgegenzukommen, inzwischen, und zwar seit dem Sommer 1901, Veranlassung genommen, die bezeichneten Anschlusszüge während der Zeit des regeren Personenverkehres in den Sommermonaten in Verkehr zu setzen; sie ist jedoch aus finanziellen Gründen nicht in der Lage, diese Züge auch während der Winterfahrplanperiode im Verkehre zu belassen.

In der 185. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 12. December 1902 haben die Herren Abgeordneten Doctor Ellenbogen und Genossen an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher darüber Beschwerde geführt wird, dass mehrere ältere Weichenwächter der Staatsbahn-Direction Villach durch längere Zeit als Wächtercontrolore verwendet werden, ohne bisher in diese Kategorie ernannt worden zu sein.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause auf Grund der gepflogenen amtlichen Erhebungen mitzutheilen, dass im Bereiche der Staatsbahn-Direction Villach thatsächlich sechs Weichenwächter bis 1. Jänner 1903 decretmässig den Dienst als Wächtercontrolore versahen.

Eine Ernennung dieser Controlore zu Dienern der vierten Kategorie konnte jedoch bis zu dem erwähnten Zeitpunkte nicht vorgenommen werden, weil sämmtliche systemisirten Wächtercontrolorposten besetzt waren.

Mit 1. Jänner 1903 haben sich in dieser Kategorie drei Aperturen ergeben und hat sonach die Staatsbahn-Direction Villach die drei dienst- und rangältesten als Controlwächter verwendeten Weichenwächter zu Wächtercontroloren ernannt.

Die Ernennung der übrigen drei auf den erwähnten Posten verwendeten Weichenwächter, von denen einer diesen Dienst seit April 1900, die beiden anderen aber erst seit November 1901.

beziehungsweise Juni 1902 versehen, wird nach Massgabe weiterer, innerhalb des systemisirten Standes sich ergebender Aperturen erfolgen.

In der 188. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. December 1902 haben die Herren Abgeordneten Breiter und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die Weichenwächter der Staatsbahn-Directionen Lemberg, Stanislau und Krakau von der sechsten in die fünfte Dienerkategorie einzureihen und die Tragdauer der Monturstücke der Weichenwächter mit jener für Blockwächter gleichzustellen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem Hause Folgendes mitzutheilen:

In voller Würdigung des sehr wichtigen und verantwortungsvollen Dienstes der Weichenwächter hat die Staatseisenbahn-Verwaltung die finanzielle Lage dieser Bediensteten anlässlich der mit 1. November 1899 activirten Gehaltsregulirung bedeutend verbessert, und zwar dadurch, dass sie für die Weichenwächter durch Creirung der Weichenstellerposten, die Vorrückung in den Jahresgehalt von 800 und 900 Kronen, die Erhöhung des jährlichen Quartiergeldes für Wien auf 300 Kronen und die Zuerkennung von zwei Dienstalters-Personalzulagen von je 50 Kronen eingeführt hat. Der Jahresgehalt der Weichensteller beträgt 800 und 900 Kronen, jener der fünften Dienerkategorie nur 700 und 800 Kronen. Bei der Gehaltsregulirung wurden ferner die mit Weichenstellern besetzten Blocksignal-Dienerposten in die dritte Kategorie der Diener mit 1200 Kronen Jahresgehalt nebst 400 Kronen Quartiergeld eingereiht.

Ausserdem geniessen die Weichenwächter — von Dienstkleidern und Brennstoff abgesehen — Nebenbezüge als Prämien, Wechselzulagen und Bahngrundrelutum, die jährlich mindestens 100 Kronen und bis 200 Kronen betragen können.

Bei dieser Sachlage würde die Einreihung der Weichenwächter in die fünfte Dienerkategorie und deren Gleichstellung mit Lampisten, Magazinsdienern und dergleichen, welche zur Folge hätte, dass die Weichenwächter ihre gegenwärtigen Nebenbezüge verlieren, den Weichenwächtern nicht Vortheile, sondern Nachtheile bringen. Eine solche Verfügung wäre daher nicht im Interesse der Weichenwächter gelegen.

Was die angeregte Gleichstellung hinsichtlich der Tragdauer der Monturstücke bei den Weichenwächtern mit jener für die Blockwächter anbelangt, so erlaube ich mir zu bemerken, dass diese Gleichstellung bereits heute besteht, da in der Uniformirungsgebühr und in der Tragdauer der Monturstücke für die Weichen- und Blockwächter ein Unterschied nicht gemacht wird.

In der 189. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. December 1902 haben die Herren Abgeordneten Doctor Schreiner und Genossen unter Hinweis auf den im Bezirke Budweis bestehenden Nothstand eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, den Bezirk Budweis unter jene Nothstandsbezirke einzureihen, welchen besondere Begünstigungen bei dem Bezuge von Futter und Futtermitteln zugestanden werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause bekanntzugeben, dass der Gerichtsbezirk Budweis in jene Bezirke einbezogen wurde, für welche mit der Publication im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 147 ex 1902, Post 3378, eine Frachtbegünstigung für Futter und Streumittel mit Giltigkeit vom 1. Jänner bis 30. Juni 1903 zur Einführung gelangt ist.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister Interpellationen gerichtet, und zwar:

1. Seitens der Herren Abgeordneten Dr. Dyk und Genossen, betreffend die Regelung der Pensionen der vor dem 1. November 1899 pensionirten Unterbeamten und Diener der k. k. Staatsbahnen;

2. Seitens der Herren Abgeordneten Schreiter und Genossen, betreffend die Erhöhung der Fahrpreise auf der Böhmischen Nordbahn.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiedereröffnung des Zugsverkehres im Bereiche der Endstrecke der Localeisenbahn Ruma-Klénák-Saveufer.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart dass der wegen Reconstructionsarbeiten temporär eingestellt gewesene Zugsverkehr im Bereiche der Theilstrecke Klénák-Saveufer-Umschlagplatz (vergl. Verordnungs-Blatt Nr. 14 ex 1903) der in ihrem Betriebe stehenden Localeisenbahn Ruma-Klénák-Saveufer nunmehr wieder aufgenommen wurde.

JULIUS PINTSCH
WIEN, IV. Schleifmühlgasse 1.
Fabrik für Gasmesser, Gasapparate und Laternen. 670
Mechanische Werkstätte u. Metallgiesserei
übernimmt den **Bau** und **Betrieb** von **Gasanstalten** für **Steinkohlengas, Leuchtwassergas** System Humphreys & Glasgow (besonders als **Ergänzung** für bestehende **Steinkohlengasanstalten, Oelgas** und **Acetylengas.**
Gasbeleuchtungs-Einrichtungen
für **Eisenbahnwaggons, Locomotiven** etc.
= = Gascompressions- und Füllanlagen. = =
Leuchtthurm-Einrichtungen u. Leuchtbojen. Geschweisste Kessel, geschweisste Holzstoffkocher. . . Specialfabrik für Bau v. Laternen aller Art.
Ausschliesslicher . . . Licenzträger für **Deutschland** und . . **Oesterreich-Ungarn** . . . . . der . . . . .
Slavianoff-Benardos'schen Patente für elektr. Giess- und . . . . . Schweissverfahren.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

„COURIER"
Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau
NAGEL & WORTMANN 702
Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn
FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Deutschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
TRIEST, via delle poste 7.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition und Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. u. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage und Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspediteure,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inhaber F., B. u. M. Wachtel)
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmung der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

717 Centrale:
Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume
Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke
Actien-Gesellschaft.

Fabriken in
Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Staheisen, Stahstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verknupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und **Telephondrähte**
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.
Specialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Central-Depositencasse und
Wechselstube des Wiener Bankverein
(Volleingezahltes Actiencapital K 80,000.000, Reservefond Ende 1901 K 22,342.701·94)
I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.

Auswärtige Filialen: PRAG, Graben 29, GRAZ, Herrengasse 9, BRÜNN, Jesuitengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 26. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15. III. Hauptstrasse 24, IV. Wiedener Hauptstrasse 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 27, IX. Nussdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 4, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Hernalser Hauptstrasse 43, XX. Wallensteinplatz 3.

An- und Verkauf von Werthpapieren und Valuten.
Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.
Verwahrung und Verwaltung von Werthpapieren.
Versicherung gegen Verlosungsverlust.
Revision von Losen und Werthpapieren. 720

Ausgabe von Einlagsbüchern Verzinsung 3½ Percent bis K 5000, 3¼ Percent über K 5000 gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Theil II, Heft 2.

Aufnahme der Station Orzesche in den Tarif.

Mit dem 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis zur Durchführung im Tarifwege treten für die Station Orzesche der kgl. Eisenbahn-Direction Kattowitz nachstehende Frachtsätze für Holz in Kraft:

Im Haupttarife ist vorläufig nachzutragen:

Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Schnitt-Tafel Ia, Ausnahmetarif A, Für 100 kg in Pfennig
	1. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.	
27	Dobra im Verkehre nach Orzesche . . .	56
27	Jordanów im Verkehre nach Orzesche . . .	44
28	Lachowice im Verkehre nach Orzesche . . .	35
28	Mszana dolna im Verkehre nach Orzesche . . .	52
29	Sucha im Verkehre nach Orzesche . . .	39
30	Zaryte im Verkehre nach Orzesche . . .	49
	2. Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.	
31	Wadowice im Verkehre nach Orzesche . . .	29

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnitt-Tafel Ib, Ausnahmetarif A, im Verkehre von: Andrychau, Biala, Bielitz, Ernsdorf, Friedrichshütte, Jelesnia, Kenty, Kleczagorna, Kozy, Lodygowice, Saybusch-Zywiec und Skotschau	Krakau, Krzesowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Plaszów, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzow	den übrigen österreichischen Stationen (Für 100 kg in Pfennig)
42	Orzesche . . .	20	16	19

Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Schnitt-Tafel IIa, Ausnahmetarif B, Abtheilung α	Abtheilung β (Für 100 kg in Pfennig)
	1. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.		
52	Sucha im Verkehre nach Orzesche . .	36	25
	2. Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.		
53	Andrychau im Verkehre nach Orzesche . .	23	15
53	Kenty im Verkehre nach Orzesche . .	18	15
53	Kleczagorna im Verkehre nach Orzesche . .	31	20
55	Wadowice im Verkehre nach Orzesche . .	26	15

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnitt-Tafel IIb, Ausnahmetarif B, Abtheilung α, im Verkehre von: Andrychau, Biala, Bielitz, Ernsdorf, Friedrichshütte, Jelesnia, Kenty, Klecza gorna, Kozy, Lachowice, Lodygowice, Saybusch-Zywiec und Skotschau	Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Plaszów, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzow	den übrigen österreichischen Stationen	Abtheilung β, im Verkehre von: Biala und Kozy	Friedrichshütte und Jelesnia	den übrigen österreichischen Stationen (Für 100 kg in Pfennig)
60	Orzesche . .	18	14	20	18	35	20

Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Schnitt-Tafel III a Ausnahmetarif C Für 100 kg in Pfennig
	1. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.	
68	Sucha im Verkehre nach Orzesche . . .	36
	2. Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.	
69	Wadowice im Verkehre nach Orzesche . . .	26

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnitt-Tafel III b Ausnahmetarif C im Verkehre von		
		Andrychau, Biala, Bielitz, Ernsdorf, Friedrichshütte, Jelesnia, Kenty, Klecza gorna, Kozy, Lachowice, Lodygowice, Saybusch-Zywiec und Skotschau	Krakau, Krzeszowice, Podgórze-Bonarka, Podgórze - Plaszów, Szczakowa, Trzebinia und Zabierzow	den übrigen österreichischen Stationen
		Für 100 kg in Pfennig		
71	Orzesche . . .	18	14	20

Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Schnitt-Tafel IV a Ausnahmetarif D Für 100 kg in Pfennig
	1. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.	
76	Lachowice im Verkehre nach Orzesche . . .	28

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnitt-Tafel IV b Ausnahmetarif D im Verkehre von		
		Friedrichshütte, Jelesnia, Milówka, Rayeza, Sól, Węgierska górka und Zwardoń	Krakau, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów	den übrigen österreichischen Stationen
		Für 100 kg in Pfennig		
80	Orzesche . . .	20	16	24

Seite	Bis zum Schnittpunkte von	Schnitt-Tafel V a Ausnahmetarif E Für 100 kg in Pfennig
	1. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.	
84	Jelesnia im Verkehre nach Orzesche . . .	22
	2. Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.	
87	Andrychau im Verkehre nach Orzesche . . .	13
87	Kenty im Verkehre nach Orzesche . . .	13
87	Klecza gorna im Verkehre nach Orzesche . . .	23
87	Kozy im Verkehre nach Orzesche . . .	13
87	Wadowice im Verkehre nach Orzesche . . .	13

Seite	Vom Schnittpunkte bis	Schnitt-Tafel V b Ausnahmetarif E im Verkehre von	
		Biala, Friedrichshütte, Milówka, Rayeza, Sól, Węgierska górka und Zwardoń	den übrigen österreichischen Stationen
		Für 100 kg in Pfennig	
88	Orzesche	20	24

Seite	Nach	Ausnahmetarif A im Verkehre von				
		Milówka	Rayeza	Sól	Węgierska górka	Zwardoń
		Für 100 kg in Pfennig				
100	Orzesche	46	50	50	46	54

Seite	Nach	Ausnahmetarif B und C im Verkehre von				
		Milówka	Rayeza	Sól	Węgierska górka	Zwardoń
		Für 100 kg in Pfennig				
109	Orzesche	44	45	45	44	47

Im Nachtrag III ist nachzutragen:

Seite	Von / nach	Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn					
		Chybi			Ustron		
		Ausnahmetarif					
		A	B	C	A	B	C
		Für 100 kg in Pfennig					
9	Orzesche . .	30	28	28	51	49	49

Im Kilometerzeiger des Haupttarifes ist ferner nachzutragen:

Seite	Zwischen und	Eigenthumshahn	Schnitt-Tafel B			
			Myslowitz	Dzieditz	Oderberg	Oświęcim
			Kilometer			
132	Orzesche . .	Kattowitz	34	48	65	—

Wien, am 10. Februar 1903. [134]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. österr. Staatsbahnen und Localbahn Swoleňowes-Smečna.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Mit Giltigkeit vom 26. März 1903 wird der in obgenanntem Tarife auf Seite 23 für die Relation Franz Josef-Stollen—Milin enthaltene Frachtsatz von 558 Heller auf **658** Heller berichtigt.

Wien, am 9. Februar 1903. [135]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen Oesterreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Einführung von Tarifnachträgen und einer Neuausgabe des Tarifes, Theil II, Heft 3.

Am 1. April 1903 treten folgende Nachträge in Kraft, und zwar:

a) Nachtrag V zu dem vom 1. Mai 1898 giltigen Tarife, Theil I, welcher Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen und der Güterclassification enthält;
b) Nachtrag V zu dem vom 1. Mai 1898 giltigen Tarife, Theil II, Heft 1, und
c) Nachtrag II zu dem vom 1. März 1901 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, welch letztere Aenderungen von Bestimmungen und von Frachtsätzen, die Aufnahme neuer Stationen, die Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und Berichtigungen enthalten.

Gleichzeitig erscheint eine Neuausgabe des Tarifes, Theil II, Heft 3, welcher Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der serbischen, bulgarischen und orientalischen Eisenbahnen untereinander enthält.

Exemplare der Nachträge, bezw. des Tarifes sind bei den betheiligten Endverwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. Februar 1903. [136]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Tarifirung von Malzwein.

Vom 20. Februar 1903 angefangen wird der Artikel „Malzwein" auf jenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, bezüglich welcher die im Heft 1 und 2 des Localgütertarifes enthaltene besondere Güterclassification gilt, wie folgt tarifirt:

Malzwein in Flaschen . . . II—A—Ausn.-T. III/c
„ in anderer Verpackung . . . . A—A—Ausn.-T. III/c

Wien, am 11. Februar 1903. [137]

Directer Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits (via Oesterreich-Ungarn).

Einführung eines Nachtrages V zum Gütertarife.

Zu dem ab 1. Mai 1900 giltigen Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits tritt am 1. März 1903 der Nachtrag V mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Berichtigung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtsätze;
2. Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 4 (Pflaumen), Nr. 5 (Getreide), Nr. 17 (Glaswaaren) und Nr. 35 (Kleie);
3. Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Weinessig und Spiritus;
4. Neuer Ausnahmetarif Nr. 36 (Gemüse);
5. Verschiedene Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages sind durch die Verwaltungen der Endbahnen zu beziehen.

Wien, am 10. Februar 1903. [138]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung eines Stationstarifes für einfache Fahrkarten.

Mit 1. März 1903 gelangt für die Verkehrsbeziehung Libochowan-Leitmeritz Stadt folgender Stationstarif für einfache Fahrkarten zur Einführung:

Für Personenzüge			Für Züge mit ermässigten Preisen	
I. Classe	II. Classe	III. Classe	II. Classe	III. Classe
Heller einschliesslich 12 pCt. Fahrkartensteuer				
130	90	46	70	36

Wien, am 8. Februar 1903. [139]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. März 1903 erscheint ein neuer Tarif, Theil II, Heft 3, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen Wien K.F.N.B., Wien St.E.G., Wien I K.E.B. (Westbahnhof), Hütteldorf-Hacking transit, Wien-Donauquaibahnhof, Wien-Hauptzollamt und Wien-Markthalle, Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai, Wien-Lagerhaus und Freilager am Schüttel, Wien Oe.N.W.B. loco, Wien Oe.N.W.B. transit, Gersthof, Heiligenstadt, Hernals, Maxing transit, Michelbeuern, Nussdorf, Ottakring, Penzing, ferner Floridsdorf und Stadlau einerseits und ungarischen Stationen andererseits.

Exemplare dieses Tarifes können ab 15. Februar 1903 vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. Februar 1903. [140]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Kartirungssätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1903 bis auf Widerruf gelangen Kartirungssätze für den directen Verkehr zwischen den Stationen Wien K.F.N.B., Wien St.E.G., Wien I K.E.B. (Westbahnhof), Hütteldorf-Hacking transit, Wien-Donauquaibahnhof, Wien-Hauptzollamt und Wien-Markthalle, Wien-Lagerhaus, Wien-Praterquai, Wien-Lagerhaus und Freilager am Schüttel, Wien Oe.N.W.B. loco, Wien Oe.N.W.B. transit, Gersthof, Heiligenstadt, Hernals, Maxing transit, Michelbeuern, Nussdorf, Ottakring, Penzing, ferner Floridsdorf und Stadlau einerseits und ungarischen Stationen andererseits zur Einführung.

Exemplare dieser Kartirungssätze können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. Februar 1903. [141]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Kartirungs-Frachtsätzen.

Im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande treten mit 1. März 1903 bis auf Widerruf Kartirungs-Frachtsätze für die Beförderung von Getreide und Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen, ferner Holz der Classe C und des Specialtarifes 2 von Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen nach Stationen der Linie Bruck a. L. (excl.)—Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Localbahn Schwechat-Mannersdorf und der Station Klein-Schwechat der k. k. österr. Staatsbahnen in Kraft.

Exemplare dieser Kartirungs-Frachtsätze können bei den Verbandsverwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. Februar 1903. [142]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges zum Tarife, Theil II, Heft 3.

Zu dem mit 1. März 1903 zur Einführung gelangenden Tarife, Theil II, Heft 3, erscheint mit Giltigkeit von demselben Tage ein Anhang, welcher ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel enthält.

Exemplare dieses Anhanges können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den betheiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. Februar 1903. [143]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer der nachfolgend angeführten Tarife.

Von den mittelst Kundmachung [1176] im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 143 vom 16. December 1902 (Seite 3621) zur Aufhebung bestimmten Tarifen wird die Giltigkeitsdauer der nachbezeichneten Tarife in der angegebenen Weise verlängert, und zwar:

A. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

1. Theil II, Heft 1. Die Giltigkeit dieses Tarifheftes wird rücksichtlich jener Relationen, welche nicht durch den mit 1. März 1903 zur Einführung gelangenden

Nachtrag IV

aufgehoben werden, bis auf Weiteres verlängert.

2. Theil II, Heft 3. Die Giltigkeit dieses Tarifheftes wird mit Ausnahme der Positionen: 5, 6, 9, 10, 11, 15, 17, 30, 31, 36, 41, 46, 47, 48, 58, 72, 82, 88, 89, 90, 106, 123, 127, 128, 129, 135, 145, 147, 153, 154, 163, 164, 165, 192, 197, 199, 202, 204 und 209 bis auf Weiteres verlängert. Zu diesem Tarifhefte tritt weiters mit Giltigkeit vom 1. März 1903 der

Nachtrag II

in Kraft, welcher Aenderungen, Ergänzungen und die Aufnahme neuer Frachtsätze enthält.

3. Theil II, Heft 8. Die Giltigkeit dieses Tarifheftes wird bis auf Weiteres verlängert.

B. Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Theil II, Heft 1 und Theil II, Heft 3. Die Giltigkeit dieser Tarifhefte wird bis auf Weiteres verlängert.

Exemplare der vorerwähnten Tarifnachträge können bei den Verbandsverwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. Februar 1903. [144]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Tarifheftes.

Im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande tritt mit 1. März 1903 unter der Bezeichnung Tarif, Theil II, Heft 1a, ein neues Tarifheft in Kraft, welches directe Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen der Station Wien und Stationen der Linie Wien (excl.)—Bruck a. d. L. (excl.) der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits, den Budapester Bahnhöfen, den Stationen der Strecken Budapest-Kelenföld—Bruck a. d. L. (excl.), Györ—Kis-Czell—Székesfehérvár (excl.) und Kis-Czell—Szombathely (excl.) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Budapest und Stationen der Strecken Promontor (excl.)—Siófok und Székesfehérvár—Komárom der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits enthält.

Exemplare dieses Tarifheftes können bei den Verbandsverwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. Februar 1903. [145]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe von Kartirungs-Frachtsätzen.

Im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande treten mit 1. März 1903 bis auf Widerruf Kartirungs-Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien Südbahnhof und Wien Matzleinsdorf, dann den Stationen der Strecke Wien St.E.G. (excl.) — Bruck a. d. L. (excl.) einerseits und den dortselbst angeführten ungarischen Stationen andererseits, in Kraft.

Exemplare dieser Kartirungs-Frachtsätze können bei den Verbandsverwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. Februar 1903. [146]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch im Namen der betheiligten Verbands-verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Druckfehler-Berichtigung im Stationstarif der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Im Stationstarife der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, herausgegeben am 1. November 1901, sind folgende Druckfehler zu berichtigen:

Auf Seite des Stationstarifes	ist in der		zu berichtigen, bezw. abzuändern	
	Relation	Rubrik	von	auf
152	Székesfehérvár—Guntramsdorf	A. T. VIII c	217	218
177	Villach—Hall	Cl. I	574	374
200	Zágráb—Wörgl	A. T. VIII d	454	354

Wien, am 10. Februar 1903. [147]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages II zum Localgütertarife der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Localbahnen und Aenderung einiger im Anhange zu diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze.

Mit Giltigkeit vom 19. April 1903 tritt zu dem vom 1. Juni 1900 giltigen Localgütertarife der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Localbahnen der Nachtrag II in Kraft, mit welchem die Frachtsätze der Theilstrecke Szepes—Béla—Podolin der Poprádthaler Localbahn mit der ungarischen Transportsteuer erhöht werden.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, V. Rudolf rakpart Nr. 6) erhältlich.

Ferner sind mit Giltigkeit vom 19. April 1903 der im Anhange zum obgenannten Tarife, Abschnitt IV, sub Pos. 1, für Kartoffeln von Podolin nach Poprád-Felka transit enthaltene Frachtsatz von 26 Heller per 100 kg auf 27 Heller per 100 kg und die sub Pos. 3 für Borke und Lohe von Podolin nach Poprád-Felka und von Podolin nach Késmárk enthaltenen Frachtsätze von 29 Heller per 100 kg auf 30 Heller per 100 kg erhöht.

Budapest, am 10. Februar 1903. [148]

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe des Nachtrages IV zum Tarifheft 1 und des Nachtrages VI zum Tarif-Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1903 treten der Nachtrag IV zum Heft 1 und der Nachtrag VI zum Heft 2 in Kraft.

Der Nachtrag IV zu Heft 1 enthält:

I. Tarifbestimmungen:

ad 4. Aufhebung der Frachtsätze und Tarifbestimmungen für Breslau-Oderhafen.

ad 8. Verkehr mit der Ladestelle Posen-Gerberdamm.

II. Tariftabellen:

Frachtsatz des Specialtarifes III zwischen Kralován und Neusalz a. O.

Ausnahmetarif Nr. 5 für Wild, todtes u. s. w. Aufnahme der Station Oppeln.

Ausnahmetarif Nr. 9 für gedörrtes Obst. Aufnahme der Güternebenstelle Sabacz und der Station Vinkovci.

Ausnahmetarif Nr. 26 für Quarzsteine. Ermässigte Frachtsätze.

Ausnahmetarif Nr. 27 für Magnesit. Ermässigte Frachtsätze.

Ausnahmetarif Nr. 28 für Cement. Ermässigte Frachtsätze.

Ausnahmetarif Nr. 32 für Düngemittel. Ermässigte Frachtsätze.

Ausnahmetarif Nr. 34 für Schlempen, Malztreber, getrocknet, und Malzkeime. Aufnahme der Station Versec.

Ausnahmetarif Nr. 44 für Eisen und Stahl. Ermässigte Frachtsätze.

Ausnahmetarif Nr. 45 A für Roheisen aus Deutschland. Aufhebung der Sätze für Ratibor und Aufnahme neuer Relationen.

Ausnahmetarif Nr. 70 für Lebensmittel als Eilgut. Aufnahme der Stationen Eger, Gyöngyös, Kétegyháza und Brieg.

III. Ergänzung des Kilometerzeigers.

IV. Druckfehlerberichtigungen.

Der Nachtrag VI zum Heft 2 enthält:

I. Aufhebung der Frachtsätze und Tarifbestimmung für Breslau-Oderhafen.

II. Geänderte Bestimmung für den Verkehr mit der Ladestelle Posen-Gerberdamm.

III. Verzeichniss der deutschen Verbandsstationen und der Reexpeditionsgruppen.

IV. Reexpeditionstabelle.

V. Ergänzung des Ausnahmetarifes a) für Getreide etc.

VI. Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifes c) für Kleie etc.

VII. Ergänzung des Ausnahmetarifes d) (leere Säcke).

VIII. Kilometerzeiger.

IX. Berichtigungen.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, und zwar der erstere um den Preis von 60 Hellern, der letztere um den Preis von 48 Hellern per Stück erhältlich.

Budapest, am 10. Februar 1903. [149]

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc.

Einführung eines Nachtrages VII zum Tarife vom 1. November 1897.

Am 1. März 1903 tritt der Nachtrag VII zu dem seit 1. November 1897 giltigen Ausnahmetarif für den Oberschlesisch - Oesterreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. in Kraft; derselbe enthält neben Ergänzungen und Berichtigungen neue Frachtsätze von den Versandtstationen: Hedwigwunschgrube, Friedensgrube, Heinitzgrube, Oheimgrube, Castellengogrube und Preussengrube, sowie neue und geänderte Frachtsätze nach Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Einzelne Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 35 Heller per Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1903. [150]

Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
auch namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme in Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Pressburg (Pozsony), Budapest.

Die Güteraufnahme in und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Pressburg (Pozsony), Budapest (auch Donauuferbahnhof) wird mit 12. Februar 1903 eröffnet.

Wien, am 11. Februar 1903. [151]

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages III zum Tarife, Theil II, Heft 2.

Am 1. April 1903 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. October 1901 giltigen Tarife, Theil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, welcher Aufhebung von einigen Frachtsätzen, sowie verschiedene Aenderungen und Ergänzungen enthalten wird.

Dieser Nachtrag wird sowohl bei der gefertigten General-Direction, als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Hellern per Exemplar erhältlich sein.

Im Sinne der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 29. Jänner 1903, Nr. 13, enthaltenen Kundmachung werden in diesem Nachtrage III auch die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Böhm.-Leipa (A.T.E. und B.N.B.) einerseits und Prag (Smichow) B.E.B. und Smichow (k.k.St.B.) andererseits Aufnahme finden.

Prag, am 10. Februar 1903. [152]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsischer Binnenverkehr, Berlin-Stettin-Sächsischer, Norddeutsch - Sächsischer, Magdeburg - Halle - Sächsischer, Sächsisch-Südwestdeutscher, Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer und Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verkehr.

Aenderung von Bestimmungen in den Thiertarifen.

Die in den Thiertarifen für die obbezeichneten Verkehre enthaltenen Bestimmungen über die Frachtberechnung für Rennpferde, Vollblut-Mutterpferde nebst Fohlen und Landesbeschäler, in Stallungswagen, werden Ende März 1903 aufgehoben. An ihrer Stelle werden durch den am 1. April 1903 in Kraft tretenden Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung lebender Thiere, Theil I, neue Bestimmungen eingeführt. Ferner wird vom 1. April 1903 an im Sächsischen Binnenverkehre die Fracht für die vom Landstallamt angekauften Remonten bei Beförderung in Stallungswagen in Höhe von 70 pCt. der gewöhnlichen Frachtsätze für Thiere in Stallungswagen berechnet. Mit diesen Aenderungen sind geringfügige Frachterhöhungen und Erschwerungen der Beförderungsbedingungen verknüpft. Auskunft geben die Verwaltungen der betheiligten Eisenbahnen.

Dresden, am 12. Februar 1903. [153]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

11. Februar. Der Güterverkehr nach Schönpriesen-Umschlagsplatz wurde wieder aufgenommen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

11. Februar. Der Güterverkehr mit Aussig - Landungsplatz wurde wieder aufgenommen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Güteraufnahme in und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien-Nordbahnlände, Wien-Praterquai, Wien-Donauquaibahnhof, Pozsony, Budapest und Budapest-Donauuferbahnhof wurde am 12. Februar wieder eröffnet.

Ausland.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil V, Abtheilung A. Ausnahmetarif 7 für Getreide etc. (Einführung neuer ermässigter Frachtsätze.) Mit Giltigkeit vom 5. Februar 1903 wurden für die Stationen Meschtscherino, Dolgorukowo und Terbuny der russischen Südostbahnen ermässigte Frachtsätze bis Sosnowice eingeführt.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Gütertarif. (Erweiterung der Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 31.) Die im obgenannten Gütertarife vom 1. Juni 1900 und im Nachtrage I hiezu enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 31 werden mit sofortiger Giltigkeit auch bei Beförderung der im Waarenverzeichnisse diesem Ausnahmetarife zugewiesenen Artikel mit der Herkunft von oder der Bestimmung nach Bordeaux im Verkehre über Hof—Lindau—Genf angewendet.

Preussisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897. (Abfertigung von Thiersendungen, die für den Schlacht- und Viehhof der Stadt Posen bestimmt sind.) Die für den Schlacht- und Viehhof der Stadt Posen bestimmten Thiersendungen sind nicht auf Station Posen, sondern auf Station Posen-Gerberdamm abzufertigen. Für die Ueberführung von Thiersendungen von Posen-Gerberdamm nach dem städtischen Schlacht- und Viehhof ist eine Ueberführungsgebühr von 50 Pfennig für den Wagen zu erheben. Nach und von dem städtischen Schlacht- und Viehhof gelangen jedoch nur solche Sendungen zur Beförderung, die an die Verwaltung desselben gerichtet sind oder von dieser aufgegeben werden.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1902. (Aenderungen.) Im Nachtrage I ist auf Seite 5 unter laufender Nr. 28 „D 22“ in „D 18“, ferner auf Seite 19 unter Pos. 8 a, Spalte 10 „D 15“ in „Classe V“ abzuändern.

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. (Ergänzung.) Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 14 vom 31. Jänner 1903 enthaltene Bekanntmachung, nach welcher die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 31 auch auf Sendungen nach und von Bordeaux über Alt-Münsterol Anwendung finden, wird dahin ergänzt, dass diese Frachtsätze für die im Tarife vorgesehenen Stationen der Preussischen Staatsbahnen bei der Abfertigung angewendet, für die übrigen Stationen aber im Rückvergütungswege gewährt werden.

Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Kalscheuren.) Am 15. Februar 1903 wird die Station Kalscheuren in die Seehafen-Ausnahmetarife E oder 7[1] für Eisen des Specialtarifes II widerruflich aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Rheinau.) Vom 15. Februar 1903 ab wird die Station Rheinau der Badischen Staatseisenbahnen als Empfangsstation in den im Tarifheft 4 bestehenden Ausnahmetarif 22 für Steinsalz einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

— (Einbeziehung der Station Singen etc.) Vom 15. Februar 1903 ab wird die Station Singen der Badischen Staatseisenbahnen als Versandtstation in die im Tarifheft 4 bestehenden Ausnahmetarife 9 a und 9 b für Eisen und Stahl etc. einbezogen. Von dem gleichen Zeitpunkte ab werden die Ausnahmetarife 9 d für Eisen und Stahl zum Baue, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen und 9 e für Eisen und Stahl, auch einzelne Gegenstände aus anderen Stoffen, sowie Eisenbahnfahrzeuge im Falle der überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern für den Verkehr von Mannheim Bad. Bahn im Tarifhefte 4 neu eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Station Groitzsch) Vom 10. Februar 1903 ab wurde die Station Groitzsch der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Kohlentarif einbezogen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 10. Februar 1903 wurden die Stationen Homburg v. d. Höhe des Directionsbezirkes Frankfurt a. M., sowie Neckarsulm, Kirchheim unter Teck und Schorndorf der Württembergischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Altona.

Schweizer Bahnen. Gütertarif Basel S.B.B. und Basel St. Johann-Central- und Westschweiz, sowie Gotthardbahn, vom 1. Jänner 1899. (Ergänzung.) Laut Publication der General-Direction der Schweizerischen Bundesbahnen ist am Fusse der Seite 6 des obgenannten Gütertarifes mit sofortiger Giltigkeit folgende Ergänzung anzubringen:

Avis.

Wenn sich auf Grund der Taxen dieses Tarifes für den Verkehr zwischen Basel S.B.B. und Basel St. Johann loco und transit einerseits und Genève loco, sowie den zwischen Genève und Bellegarde gelegenen Stationen andererseits höhere Gesammtfrachten ergeben, als über Delle-, bezw. Altmünsterol-Bellegarde, so wird die Differenz von den am Tarif betheiligten Bahnen gegen Vorlage der Frachtdocumente zurückerstattet, immerhin mit der Beschränkung, dass für die Strecke Basel S.B.B. und Basel St. Johann-Genève im Minimum die nachstehenden Frachten verbleiben müssen:

Für Eilgut			261 Cts.	per 100 kg
„ Frachtgut	Einzelsendungen		132 „	„ 100 „
	Wagenladungen von	5.000 kg	106 „	„ 100 „
	„	„ 10.000 „	67 „	„ 100 „

Die bezüglichen Detaxgesuche sind dem Frachtreclamationsbureau der Schweizerischen Bundesbahnen einzureichen.

Schweizer Bahnen. (Rückvergütungsfrachtsätze für Transporte von Blech Basel S.B.B. Luzern und Transporte von Röhren Luzern-Basel S.B.B. [Spanien].) Laut Publication der General-Direction der Schweizerischen Bundesbahnen werden für Blechtransporte von Basel S.B.B. nach Luzern, sowie für die Transporte der daraus fabricirten Röhren von Luzern nach Basel S.B.B. mit Bestimmung nach Spanien auf dem Rückvergütungswege die Taxen des Specialtarifes III gewährt.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen unter Anderem auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Ausstellung für Kartoffelverwerthung in Berlin — 7. mit 15. Februar 1903 —;
2. die Kunstausstellung in Bremen — 1. Februar mit 15. März 1903 und
3. die IX. deutschnationale Geflügelausstellung in Frankfurt a. M. — 20. mit 23. Februar 1903 —.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1902. (Ausgabe eines Berichtigungsblattes.) Zum Nachtrag I des Theiles II ist ein Berichtigungsblatt erschienen.

Rheinisch-Westphälisch-Berlin-Stettin-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Nachtrag VIII.) Am 1. Februar 1903 erschien zum Ausnahmetarif 6 vom 20. August 1900 der Nachtrag VIII, welcher anderweite, theilweise ermässigte oder erhöhte Frachtsätze nach den Stationen Borsim-Grube, Bredow, Nauen, Priort, Satzkorn, Schlachtensee und Zehlendorf des Directionsbezirkes Berlin, sowie den Stationen der kgl. Militäreisenbahn zu Berlin enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 Pfennig zu haben ist. Die erhöhten Frachtsätze gelten erst vom 15. März 1903.

Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Sassnitz-Hafen.) Am 1. Februar 1903 wurde die Station Sassnitz-Hafen des Directionsbezirkes Stettin als Empfangsstation in den Seehafen-Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Frankfurt a. M. etc. - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.) (Ausdehnung des Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl etc.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 wurde der Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen (Seite 87 des Tarifes), mit den darin angegebenen Bedingungen und Frachtsätzen auch auf den Versandt von Regensburg nach Kastel Ort und Kastel Hafen ausgedehnt.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen gelangt die Lieferung und Aufstellung von **Eisenconstructionen** über dem tunnellirten Zugange zum Mittelperron und einer eisernen Ueberdachung des Mittelperrons in der Station **Marienbad** der Linie Wien—Eger im Offertwege zur Vergebung.

Die Lieferung begreift in sich:

1. Die Brückenconstructionen, veranschlagt zusammen mit 12.350 kg;
2. gusseiserne Säulen für den Mittelperron, 22 Stück, zusammen Gewicht 7150 kg;
3. eiserne Dachconstruction für den Mittelperron sammt Wellblecheindeckung, zusammen Gewicht 24.100 kg.

Die Gesammtkosten dieser Lieferung sind auf K 17.800 veranschlagt.

Die Construction ad 1) muss bis 15. April 1903 und die ad 2) und 3) angeführten Constructionen müssen unbedingt bis 1. Mai 1903 fertiggestellt werden.

Die bezüglichen generellen Projectspläne, Offert- und Lieferungsbedingnisse sind bei der Abtheilung für Bau- und Bahnerhaltung der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen ab 10. Februar 1903 einzusehen, woselbst auch Formularien für die Offerte ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit einer 1 Krone-Stempelmarke per Bogen versehenen und versiegelten Offerte, welche die Aufschrift: **„Offert auf die Lieferung und Aufstellung von Eisenconstructionen in der Station Marienbad“** zu tragen haben, müssen **längstens bis 18. Februar 1903, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen eintreffen.

Gleichzeitig ist bis zu diesem Zeitpunkte, und zwar bis 11 Uhr Vormittags, bei der k. k. Staatsbahn-Directionscassa daselbst ein Vadium von K 900 zu erlegen.

Es wird hervorgehoben, dass der Ersteher dieser Eisenconstructionen auf Grund der vorliegenden generellen Projectspläne die Detailpläne nebst den statischen und Gewichtsberechnungen vorerst anzufertigen und binnen zwei Wochen nach erfolgter Vergebung an die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen zur Genehmigung vorzulegen haben wird.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, eventuell auch sämmtliche eingelangten Offerte zurückzuweisen.

Zu der für den 18. Februar 1903, um 2 Uhr Nachmittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen anberaumten Offerteröffnung können die Herren Offerenten oder deren beglaubigte Vertreter persönlich erscheinen.

Jenen Offerenten, deren Offert nicht angenommen wird, wird das erlegte Vadium nach erfolgte Vergebung sofort zur Disposition gestellt werden.

Pilsen, im Februar 1903.

ROBERT KERN, WIEN
I. Wallfischgasse 12.
BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.
Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.

Alle Sorten schmiedeiserne Röhren und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner gusseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzeuge der Werkzeugfabrik Blau & Co.
Lager in Wien, Budapest und Krosno.

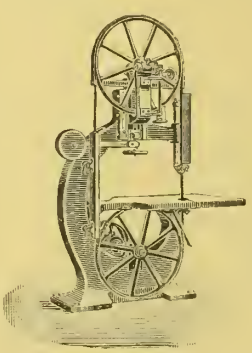
Verlag von ARTHUR FELIX in Leipzig.

Handbuch für den Eisenschiffbau.
Darstellung der beim Bau eiserner und stählerner Handelsschiffe üblichen Constructionen.
Zum Gebrauch für Schiffbautechniker, Capitäne, Schiffsinspectoren, Bau-Beaufsichtigende, Rheder und Assecuradeure.
Von
OTTO SCHLICK
Ingenieur.
Zweite erweiterte Auflage.
Mit einem Atlas von 40 lithograph. Tafeln. In Gross-Octav XX, 562 Seiten, 1902. Brosch. in 4 Lieferungen. Preis Mk 33·—.
In 2 elegante Leinwandbände gebunden (Text und Atlas apart). Preis: Mk 38·—.

Hüttig's Grassamen-Mischungen
für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.
Specialofferte und Kataloge zu Diensten.
Samenhandlung P. Hüttig
Wien, I. Weihburggasse 17.
Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. | Gegründet 1853. | Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.

G. Topham
Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.
Specialitäten: 665



Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.
Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Elsner). Über 400 im Betriebe.
Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.
Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916).

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
735	k. k. österr. Staatsbahnen		Lithopone (Lithoponefarben), nicht in Oel verrieben und nicht metallisirt	Salzburg, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Wien-Praterquai, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes giltigen besonderen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif für den Oesterreichischen Donaunmschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg, giltig vom 1. März 1902	Besteht keiner	113 Centimes Gold		Im Kartirungswege		
736	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Bruchsteine	Schärding	Neuötting	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief	vom 20. Februar 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Derzeit besteht kein directer Frachtsatz	0·31 Mark		Im Kartirungswege		
737	k. k. österr. Staatsbahnen	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	Mauerziegel	Ebenschwang	St. Gilgen St. Wolfgang Strobl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und den Stationen der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft vom 1. Jänner 1899	Bestehen keine directen Frachtsätze	39 35 33		Im Kartirungswege		Für die Ueberstellung der Güter in der Anschlussstation isch auf die Localbahn gelangt eine Gebühr von 90 Hellern für den Normalspurwagen zur Einhebung

738

k. k. österr. Staatsbahnen

Glassand, unverpackt

Reichenberg transit

Grünthal

Giltig für Transporte, welche mit directen Frachtbriefen von Hohenbocka, Ruhland, Strassgräbchen oder Wiednitz nach Grünthal an eine im Bestellungsbezirke dieser Station befindliche Firma einer Glashütte aufgegeben werden, bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief

bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903

Localtarif

Verschieden

Der hezügliche directe Frachtsatz des Gütertarifes für den Ostdeutsch-Mitteldeutschen Verkehr, Gruppe I. II/V, wird, gekürzt um 3 Pfennig, über die Route via Reichenberg übernommen.
Der gegenwärtige Frachtsatz für die Strecke Reichenberg transit—Grünthal heträgt demnach 12 Pfennig

Im Kartirungswege

739

k. k. österr. Staatsbahnen

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Salz der Pos. S—7 a der Güterclassification des Tarif-Theiles I

Hallein		Ebensee	
Tetschitz	Neubau-Kreuzstetten	Tetschitz	Neubau-Kreuzstetten

Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für

a) mindestens 5.000 kg
b) mindestens 10.000 kg

für den Frachtbrief und Wagen

und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen

bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903

Tarif für die frachtgutmässige Beförderung von Salz von Ebensee und Hallein nach Stationen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien

Besteben keine directen Sätze

Heller	a)	b)
	220	202
	301	253
	278	256
	359	307

Im Kartirungswege

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von / nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung / Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
			Das Zugeständniss wird gemacht										

Fortlaufende Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Die Publication erfolgt		von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
				für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)									
					von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
740	k. k. österr. Staatsbahnen			Maschinen und Kessel	Oswięcim	Czernowitz	Einhaltung der Bestimmungen des im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Ausnahmetarifes VI und der hierauf bezughabenden allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zur Wiedereinrichtung der abgebrannten Dampfsäge der Actiengesellschaft für Holzgewinnung und Dampfsägebetrieb vorm. P. u. C. Goetz & Cie. in Alt-Zuczka bei Czernowitz bestimmt sein	vom 15. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 28. Februar 1903	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A	Verschieden	Verschieden	50 pCt. Nachlass von den ungekürzten Frachtsätzen, welche für die in der Rubrik 4 bezeichneten Artikel nach der bezüglichen Gebührenberechnungstabelle entfallen, jedoch unter Wahrung des Minimal-Einheitssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Mai 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Stanislau zu bewirken ist	
741	k. k. österr. Staatsbahnen			Holz der Pos. H–18 lit a) der Güterclassification	Netolitz-Stadt	Zámost	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Die Sendungen müssen in Zámost zum Umschlage gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	34 Heller	25 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
742	k. k. österr. Staatsbahnen			Kohlen, mineralische, und Koks	sämmtlichen österreichischen Tarifstationen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	Eschenbach in Mfr. Markt Erlbach	Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. März 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	Ausnahmetarif für den Böhmisch-Bayerischen Kohlenverkehr vom 1. November 1900	Bestehen keine directen Frachtsätze	Es gelten die für die Station Siegelsdorf vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich 4 Mark für 10.000 kg		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
743	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Schwartenholz und Säumlinge, beim Sägebetriebe abfallend, nicht über 1 m lang, lose oder in Bündeln		a) Wien I (K.E.B.), Hütteldorf-Hacking, Penzing und Hadersdorf-Weidlingau, b) Wien II (K.F.J.B.), Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling, Kritzendorf und St. Andrä-Wördern	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarife	Verschieden	Heller ad a)	ad b)	Verschieden	Im Kartirungswege		In diese Veröffentlichung ist die Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 148 vom 27. December 1902, fortlaufende Nr. 3578 einbezogen und wird demgemäss die letztere gegenstandslos
				Hüttenberg						108	111			
				Treibach-Althofen						91	95			
				Hirt						90	93			
				Neumarkt in Steiermark						87	90			
				St. Lambrecht						85	88			
				Scheifling						85	88			
				Unzmarkt						83	87			
				Judenburg						80	83			
				Weisskirchen						91	94			
				Reichenfels-St. Peter						101	104			
				St. Leonhard						105	108			
				Twimberg						109	112			
				Wiesenau						107	110			
				Frantschach-St. Gertrand						113	116			
				Wolfsberg						115	118			
				St. Stefan						117	120			
				Seiz						72	75			
				Mantern						72	75			
				Kalwang						70	74			
				Wald						69	72			
				Trieben						67	70			
				Rottenmann						65	69			
				Admont						60	65			
				Liezen						63	69			
				Mandling						75	79			
				Radstadt						75	79			
744	k. k. österr. Staatsbahnen		Bausteine	Arnoldstein	dem Abstellgeleise in der Haltestelle Birnbaum nächst der Station Assling	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für den Bau des Karawankentunnels bestimmt sein und mit an die betreffende Bauunternehmung adressirten Frachtbriefen aufgegeben werden. Das Auf- und Abladen hat durch die Bauunternehmung zu erfolgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	Besteht keiner	11 Heller		Im Kartirungswege		
				Thörl-Maglern						11 Heller				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
745	k. k. österr. Staatsbahnen	Localbahn Lemberg-Kleparów-Janów	a) Eisenbahnbaumaterialien und Requisiten, b) Schienen, Wechsel, Kreuzungen und Kleineisenzeug, dann Brückenconstructionen, Brückenwaagen, mechanische und andere Einrichtungsgegenstände	Lemberg Frachtenbahnhof	Janów	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Linie Janów—Jawarów bestimmt sein und mit Frachtbriefen zum Transporte gelangen, auf welchen rücksichtlich der Sendungen ad a) die Bauunternehmung Słonecki & Co., ad b) die Bauleitung dieser Linie als Empfänger erscheinen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif	Verschieden	50 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen	Verschieden	Im Kartirungswege		
746	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1. Chamotteziegel 2. Chamottemörtel	Schönbrunn via Neusüssenbrunn	Wien-Erdbergerlände	Frachtzahlung mindestens ad 1) für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, ad 2) für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen an das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände adressirt sein. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	83 Heller*)		Im Kartirungswege		*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem städtischen Gaswerk in Anrechnung
747	Oesterr. Nordwestbahn		Dünger, Kehricht und Asche	Lieben Oe.N.W.B.	Wysočan	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarif der Oe.N.W.B.	Heller	Heller	Heller	Im Kartirungswege		
					Chwala-Potschernitz				10	8	2			
					Mstětitz				11	8	3			
					Čelakowitz				14	10	4			
					Lissa				17	14	3			
					Kostomlat				20	17	3			
					Libnowes				24	19	5			
									36	21	15			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
748	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Siehe Tabelle		Einhaltung der allgemeinen, sowie der in den Localgütertarifen der betheiligten Bahnverwaltungen enthaltenen besonderen Tarifbestimmungen. Anfrechthaltung der für die betreffenden Stationen giltigen Verkehrsbeschränkungen	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes. Tarif-Theil II, Heft 1 a, des Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandes		Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Von	Nach	Eilgut			Frachtgut								
		gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Sperrige Güter	Classe I	Classe II	Wagenladungsclasse A	Wagenladungsclasse B	Wagenladungsclasse C	Specialtarif 1	Specialtarif 2	Specialtarif 3
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller											
Wien St.E.G.*) Wien K.F.N.B.	Budapest -Ferenczváros -Ferenczváros marhavásártér -Angyalföld -dunaparti téherpályaudvar -fővámház -fővárosi közraktárak -józsefváros -kiterő -központi vásárcsarnok -Lipótváros -nyugoti pályaudvar -Kelenföld -Ó-Buda-flatorigat -Buda-Császarfürdő-kiterő	671	293	293	452	310	238	132	100	80	104	80	65
oder vice versa													
Wien St.E.G.	Györ M.Á.V.	344	158	156	222	178	130	90	59	47	72	47	38
oder vice versa													

*) Die Frachtsätze für Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit Budapest déli vásut.

Die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien und Budapest finden auch Anwendung:

1. für den Verkehr zwischen Wien St.E.G. und den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen von Palota-Ujpest bis Perbete und von Budaörs bis Bánhida, exclusive der Stationen der Seitenlinien;
2. für den Verkehr zwischen Wien K.F.N.B. und den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen von Palota-Ujpest bis Perbete, exclusive der Stationen der Seitenlinien;
3. für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Wien St.E.G.—Schönfeld—Lassee und Wien K.F.N.B.—Gänserndorf—Oberweiden einerseits und den in der Tabelle angeführten Budapester Bahnhöfen, sowie den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen von Palota-Ujpest bis Perbete, exclusive der Stationen der Seitenlinien andererseits;
4. für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Wien St.E.G.—Wilfleinsdorf, exclusive der Stationen der Seitenlinien einerseits und den in der Tabelle angeführten Budapester Bahnhöfen, sowie den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen von Budaörs bis Bánhida, exclusive der Stationen der Seitenlinien andererseits, in allen diesen Stationsverbindungen jedoch nur dann, wenn dieselben niedriger sind, als die tarifmässigen Frachtsätze der betreffenden Stationsverbindungen.

Die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien St.E.G. und Györ M.Á.V. finden auch Anwendung:

1. für den Verkehr zwischen Wien St.E.G. und Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen von Öttevény bis Pándorf, exclusive der Stationen der Seitenlinien;
2. für den Verkehr zwischen Stationen der Strecke Wien St.E.G.—Wilfleinsdorf, exclusive der Stationen der Seitenlinien einerseits und Györ, sowie den Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen von Öttevény bis Pándorf, exclusive der Stationen der Seitenlinien andererseits; in allen diesen Stationsverbindungen jedoch nur dann, wenn dieselben niedriger sind, als die tarifmässigen Frachtsätze der betreffenden Stationsverbindungen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
749	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Antimonerz	Rozsnyó	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft 3	190 Heller	162 Heller	28 Heller	Im Kartirungswege		
750	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kartoffeln	Granica transito (für Sendungen von der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn)	Chybi	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 36	Heller 27	Heller 9	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Speciell für Sendungen, welche in Oświęcim verliehen, sind die auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und Original-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	Die in der Nebenspalte 10 bezifferten Frachtsätze finden unter den festgesetzten Bedingungen auch auf in Oświęcim reexpedirte Kartoffelsendungen Anwendung, wenn selbe, ohne ausgeladen worden zu sein, von Oświęcim mit neuen Frachtbriefen weitergesendet werden. In diesem Falle wird die Refactieerstattung gegen Beibringung der auf die reclamirende Firma als Empfängerin bis Oświęcim lautenden Original-Frachtbriefe und der übereinstimmenden, auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate ab Oświęcim, welche Documente nicht zurückgestellt werden, geleistet. Eine weitere Vergütung findet für solche Sendungen nicht statt
					Pruchna				39	32	7			
					Petrowitz				42	39	3			
					Bielitz				35	25	10			
					Lodygowice				39	33	6			
					Saybusch-Żywiec				41	36	5			
					Lobnitz				38	29	9			
					Ernsdorf				38	31	7			
					Grodzietz				39	33	6			
					Pogorsch				41	35	6			
					Skotschau				42	37	5			
					Golleschan				43	40	3			
					Roppitz				47	47	—			
					Hnojnik				49	49	—			
					Dobrau				51	51	—			
					Friedek-Mistek K.F.N.B.				53	53	—			
					Seibersdorf				41	35	6			
					Hrnschau				48	39	9			
					Mähr.-Ostrau				48	39	9			
					Schönbrnnn				49	42	7			
					Oświęcim				25	14	11			
					Jawiszowice				29	26	3			
					Dzieditz				32	18	14			
					Oderberg				46	35	11			
					Troppau K.F.N.B.				56	37	19			
					Friedland K.F.N.B.				55	55	—			
					Teschen K.F.N.B. loco				46	46	—			
					Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Dombrau)				46	31	15			
					Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Trzynietz)				46	38	8			
					Fulnek				71	71	—			
					Karwin K.F.N.B. loco				58	39	19			
					Karwin K F.N.B. transito (für Sendungen nach Lonkau)				58	32	26			
					Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen nach Orlau)				46	30	16			
					Dittmannsdorf				46	42	4			
					Zauchtl				56	56	—			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
8	Nr. 13 vom 29. Jänner 1903	609	Oesterreichische Nordwestbahn		Steine des Specialtarifes 3	Wostromei	Nenbydžow	Die in bezeichnetem Verordnungs-Blatte verlautbarte Frachtbegünstigung gelangt unter den gleichen Modalitäten auch für solche Steintransporte zur Anwendung, welche zur Strassenbeschotterung in den Gemeinden Sekeřic, Zachrastau und in Mönik bestimmt sind, und zwar im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf das Gemeindeamt in Sekeřic, bezw. auf das Gemeindeamt in Zachrastau oder Mönik als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1904	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
24	Nr. 142 vom 13. December 1902	3165	K. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kohlen, mineralische	Dux	Bilin (St.B.)	In der Rubrik 6 ist hinzuzufügen: „Die Sendungen müssen an ein mit der Station Bilin (k.k.St.B.) in directer Schienenverbindung stehendes Etablissement adressirt sein	
25	Nr. 17 vom 10. Februar 1903	710	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Standing, bezw. Wernsdorf	verschiedenen Stationen	In den Spalten 5 „nach“ und 14 hat die Stationsbezeichnung „Attendorf bei Troppau“ richtig zu lauten: „Ottendorf bei Troppau“	
	Nr. 6 vom 13. Jänner 1903	451	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Calcium-Carbid	Landeck	München	In der 4. Rubrik soll es anstatt „Calcium-Barbid“ richtig heissen: „Calcium-Carbid“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 20. **Wien, 17. Februar 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate December 1902. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen im Monate December 1902. — Zusammenstellung der am 1. Jänner 1903 in Bau ges'andenen Eisenbahnstrecken. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Grammat-Neusiedl nach Rekawinkel.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Arthur Edlen von Gschmeidler in Wien als Vertreter des Actionscomités für die Localbahn Grammat-Neusiedl—Baden—Klausen-Leopoldsdorf—Rekawinkel die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Grammat-Neusiedl über Baden und Klausen-Leopoldsdorf bis zur Station Rekawinkel der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 28. Jänner 1903. E.-M.-Z. 46.862/2 ex 1902.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Libochowitz nach Jenschowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bürgermeister M.U.Dr. Wenzel Reinhart in Libochowitz als Obmann des Consortiums für die Localbahn Libochowitz-Jenschowitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Libochowitz der Localbahn Lobositz-Libochowitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Budin, Mscheno, Břiza und Kostomlat nach der Station Jenschowitz der Linie Prag—Bodenbach der genannten Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. Jänner 1903. E.-M.-Z. 57.128/2 ex 1902.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Gröbming, eventuell von Oeblarn oder von Niedler-Oeblarn auf den Stoderzinken mit einer eventuellen Fortsetzung bis zum Dachstein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Johann Skrivan in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Gröbming, eventuell von Oeblarn oder von Nieder-Oeblarn auf den Stoderzinken mit einer eventuellen Fortsetzung bis zum Dachstein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 29. Jänner 1903. E.-M.-Z. 53.004/2 ex 1902.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1902				Einnahmen 1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.031·0	8.031·0	2,834.200	1,777.800	3,729.700	11,157.600	14,887.300	1.854	14,221.692	1.771	+ 4·7	8.031·0	8.031·0
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	133.403	196.150	253.638	598.962	852 600	1.211	892.514	1.268	— 4·5	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·8	119·8	48.299	94.405	28.840	207.069	235.909	1.969	206.457	1.723	+ 14·2	119·8	119·8
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (angar. Linien)	382·7	382·7	134.534	240.893	137.566	855.589	993.155	2.595	976.274	2.551	0	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	6.642	42.047	5.521	58 285	63.806	944	79 072	1.169	— 19·2	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	25.900	35.100	14.500	75.600	90.100	1.323	87.412	1.284	+ 3·0	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen .	9.373·3	9.373·3	3,182.978	2,386.395	4,169.765	12,953 105	17,122.870	1.827	16,463.421	1.756	+ 4·0	9.373·3	9.373·3
II. Selbstständige Localbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	80.900	65.470	59.580	188.200	247.780	634	263.900	676	— 6·2	390·5	390·5
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	4.140	17.300	3.785	21.887	25.672	320	29.785	371	— 13·7	80·3	80·3
Budapester Localbahnen	56·6	56·6	160.326	11.875	64.022	5 930	69.952	1.235	64.063	1.132	+ 9·1	56·6	56·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	68 450	. . . .	12.736	. . . .	12.736	1.464	13.536	1.556	— 5·9	8·7	8·7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	167.990	595	23.607	288	23.895	2.042	22.407	1.915	+ 6·6	11·7	11·7
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	3.885	1.893	4.691	7.034	11.725	261	12.202	272	— 4·0	44·9	44·9
Holics-Gödinger Localbahn . . .	3·4	3·4	1.688	5.788	407	4.729	5.136	1.511	6.547	1.925	— 19·0	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	2.783	1.297	2.692	4.244	6.936	715	6.375	657	+ 8·8	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	58·0	58·0	15.541	18.445	3.997	43.106	47.103	812	41.826	721	+ 12·6	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	4.562	3.810	3.560	14.451	18.011	213	23.016	272	— 21·6	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	6.152	1.123	3.405	4.230	7.635	153	8.560	171	— 10·5	50·0	50·0
Szamosthal-Bahn	253·6	253·6	41.732	16.924	40.000	75.000	115.000	453	119.727	472	— 4·0	253·6	253·6
Szatmár-Erdöder Localbahn . .	27·7	27·7	8 047	1.610	2.359	3.435	5.794	209	6.294	227	— 7·9	27·7	27·7
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	0	5·7	5·7
Ungthalbahn	42·9	42·9	7.400	15.300	5.247	19.458	24.705	576	22 985	536	+ 7·5	42·9	42·9
Zágráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·6	19·6	6.940	131	3.478	680	4.158	212	4.592	233	— 9·0	19·6	19·6
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Act.-Ges. .	64·3	64·3	6.759	8.150	2.678	10.202	12.880	200	11.428	178	+ 12·3	64·3	64·3
Borossebes-Menyházaer Localb. .	21·1	21·1	387	1.146	250	1.340	1.590	75	1.370	65	+ 15·4	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Localbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Localbahn .	27·3	27·3	14.158	3.616	6.156	2.500	8.656	317	9.424	345	— 8·1	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	9.047	15.098	8.970	30.940	39.910	324	41.005	333	— 2·7	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17·3	17·3	8.677	1.003	4.368	2.640	7.008	403	7.500	431	— 6·9	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Localbahn	109·2	109·2	13.195	17.660	6.707	33.032	39.739	364	20.508	188	+ 93·6	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·3	70·3	9.759	2.871	7.828	8.839	16.667	237	13.498	192	+ 23·4	70·3	70·3
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	3.944	11.871	2.074	36.269	38.343	1.162	41.098	1.245	— 6·7	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.496	2.228	713	1.362	2.075	241	2.684	312	— 22·9	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.347	2.281	2.457	3.361	5.818	458	7.024	553	— 17·1	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	9·1	9·1
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	6.644	4.706	3.186	6.954	10.140	724	10.781	770	— 5·9	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.561	1.379	655	1.028	1.683	153	2.552	232	— 34·1	11·0	11·0
Szepes Olaszi-SzepesVaralja L.-B.	9·3	9·3	2.496	4.497	975	3.091	4.066	437	4.166	448	— 2·4	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Localbahn . . .	21·3	21·3	6.909	979	2.969	2.000	4.969	233	6.005	282	— 17·3	21·3	21·3
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	4.093	949	3.814	3.335	7.149	91	9.908	126	— 28·0	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate December 1902.

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1902 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1902 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1902 per Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1901 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1901 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1901 im Ganzen (Kronen)	Einnahmen 1901 per Kilometer (Kronen)	Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1902 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1901 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December											
													I. Hauptbahnen.
7,820.800	20,310.100	50,437.690	150,697.339	201,135.029	25.045	48,515.183	148,185.324	196,700.507	24.493	+ 2·1	25.045	24.493	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
2,223.422	2,454.454	3,832.513	12,375.691	16,208.204	23.020	3,748.931	12,603.474	16,352.405	23.224	— 0·9	23.020	23.224	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
688.942	637.487	397.574	1,615.734	1,615.734	16.806	408.726	1,655.580	2,064.306	17.231	— 2·5	16.806	17.231	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
													Kaschau-Oderberger Bahn
2,861.890	2,947.702	2,156.741	10,153.854	12,310.595	32.168	2,104.054	10,002.650	12,106.104	31.633	+ 1·1	32.168	31.633	(ungar. Linien)
88.890	587.375	70.131	917.449	987.580	14.609	63.441	1,232.771	1,296.212	19.174	— 23·8	14.609	19.174	Mohács-Fünfkirchner Bahn
													Fünfkirchen-Bárcser Bahn
384.100	362.100	194.200	922.000	1,116.200	16.391	194.598	884.439	1,079.037	15.845	+ 3·4	16 391	15.845	(verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
7,068 044	27,299.218	57,088.849	176,682.067	233,770.916	24.940	55,034.933	174,563 638	229,598.571	24.495	+ 1·8	24.940	24.495	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Localbahnen.
981.890	780.447	863.790	2,476.210	3,340.000	8.553	838.310	2,586.030	3,424.340	8.769	— 2·4	8.553	8 769	Arader u. Csánader E.
55.915	190.539	48.588	254.286	302.874	3.772	46.676	308.217	354.893	4.419	— 14·6	3.772	4.419	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
125.317	207.455	835.716	89 987	925.705	16.355	811.673	87.050	898.723	15.879	+ 3·0	16.355	15.879	Budapester Localbahnen
997.703	. . . .	193.271	. . . . .	193.271	22.215	184.078	. . . . .	184.078	21.158	+ 5·0	22.215	21.158	Budapest-Budafok
029.444	9.067	299.181	4.303	303.484	25.939	282.270	6.470	288.740	24 679	+ 5·1	25.939	24.679	Budapest-Szt. Lörincz
67.628	33.557	101.271	125.737	227.008	5.056	101.050	124.868	225.918	5.932	+ 0·5	5.056	5.032	Eperjes-Bartfeld
22.114	45.962	6.466	41.939	48.405	14.237	6.566	45.625	52.191	15.350	— 7.2	14.237	15.350	Holics-Gödinger Localbahn
57.880	18.209	44.168	50.918	95.086	9.803	42.170	52.806	94.976	9.791	+ 0·1	9.803	9.791	Keszthély—B.-Szt. György
197.936	173.368	52.429	384.971	437.400	7.541	49.269	412.790	462 059	7.994	— 5·7	7.541	7.994	Marmaroser Salzb. A.-G.
61.333	38.613	45.738	155.036	200.774	2.373	44.970	143.921	188.891	2.233	+ 6·3	2.373	2.233	Nagy-Károly—Somkut
70.290	22.650	40.974	52.912	93.886	1.878	41.142	74.380	115 522	2.310	— 18·7	1.878	2.310	Segesvár—Szent-Agota
463.999	207.746	541.633	960.014	1,501.647	5.921	552 419	985.113	1,537 532	6.063	— 2·3	5.921	6 063	Számosthal-Bahn
189.061	24.420	48.212	49.594	97.806	3.531	52 985	47.102	100.087	3.613	— 2·3	3.531	3.613	Szatmár-Erdöder Localbahn
. . .	63.150	. . . .	25.200	25.200	4.421	. . . .	25.200	25.200	4.421	. . .	4.421	4.421	Terret-Kovásznaer Bahn
114.900	156.916	79.587	287.055	366.642	8.547	71.019	281.581	352.600	8.220	+ 4·0	8.547	8.220	Ungthalbahn
113.066	5.450	55.342	16.008	71.350	3.640	52.867	8.428	61.295	3.260	+ 11 7	3.640	3.260	Zágráb-Samoborer Localb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
62.035	75.670	24.348	103.474	127.822	1.988	19.548	79.065	98.613	1.335	+ 29·7	1.988	1.533	Erste Niederungar. landw Eisenb.-Act.-Ges.
7.827	20.550	5.020	28.480	33.500	1.588	4.950	21.050	26.000	1.232	+ 28·8	1.588	1.232	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Localbahnen.
81.624	63.895	78.507	29.882	110.389	4.043	76.859	32.682	109.541	4.012	+ 0·8	4.043	4.012	Haraszti-Ráczkever Localb.
													In Verwaltung der Südb.
19.061	226.862	129.356	516.398	645.754	5.242	128.789	541.033	669.792	5.437	— 3·6	5.242	5.437	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
16.308	11.498	58.438	32.950	91.388	5.252	58.592	34.406	92.998	5.344	— 1·7	5.252	5.344	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
70.798	93.522	88.631	187.120	275.751	2.525	86.766	155.300	242.066	2.217	+ 13·8	2.525	2.217	Fertövidéker Localbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
34.516	31.303	102.181	98.432	200.613	2.853	92.096	93.426	185.522	2.639	+ 8·1	2.853	2.639	Arvathalbahn
54.867	123.438	26.406	349.437	375.843	11.389	26.265	354.284	380.549	11.532	— 1·2	11.389	11.532	Gölnitzthal-Bahn
35.437	39.557	10.596	22.707	33.303	3.873	10.411	25.506	35.917	4.176	— 7·2	3.873	4.176	Késmark—Szepes-Bélá
71.295	22.453	31.999	35.989	67.988	5.353	34.311	32.881	67.192	5.291	+ 1·2	5.353	5.291	Löcsethal-Bahn
8.594	436	8.215	699	8.914	980	8.437	301	8.738	960	+ 2·1	980	960	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
41.714	[67.907	46.570	96.699	143.269	10.233	44.395	94.930	139.325	9.952	+ 2·8	10.233	9 952	Poprádthal-Bahn
12.021	24.810	10.092	21.061	31.153	2.832	10·510	23.699	34.209	3.110	— 8 9	2.832	3.110	Szepes-Béla—Podoliner B.
41.247	54.776	12.719	37.788	50.507	5.431	11.012	25.716	36.728	3.949	+ 37·5	5.431	3.949	Szepes Olaszi-S. Varalja
13.768	14.248	39.102	24.765	63.807	2.999	38.707	29.550	68.257	3.204	— 6·4	2.999	3.204	Zsolna-Rajecser Localbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
16.410	17.263	48.290	47.743	96.033	1.224	49.426	63.767	113.193	1.316	— 15·1	1 224	1.442	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1902				Einnahmen 1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·8	129·8	31.800	10.700	21.300	15.800	37.100	286	35.672	275	+ 4·0	129·8	129·8
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	39.500	7.700	30.800	23.100	53.900	372	54.063	373	− 0·3	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	7.200	2.300	4.600	6.800	11.400	192	10.714	180	+ 6.7	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	108·6	108·6	25.200	4.800	19.900	15.300	35.200	324	35 669	328	− 1·2	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	13.900	4.500	7.800	8.300	16.100	195	16.669	202	− 3·5	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	12.200	3.000	7.200	7.500	14.700	185	13.500	170	+ 8·8	79·5	79·5
Bihárer Vicinalbahnen	177·7	177·7	30.800	6 400	27.400	21.400	48.800	275	47.366	267	+ 3·0	177·7	177·7
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	10.400	3.100	5.500	5.800	11.300	196	10.232	177	+ 10·7	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Localbahnen	102·0	102·0	32.400	10.100	25.300	24.700	50.000	490	48.827	479	+ 2·3	102·0	102·0
Budapest-Gran Localbahn	98·7	98·7	41.000	41.600	20.500	77.400	97.900	992	98.276	996	− 0·4	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Localbahn	63·2	63·2	10.400	3.600	9.800	9.500	19.300	305	18.909	299	+ 2 0	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	3.500	3.500	1.200	5.900	7.100	298	8.181	344	− 13·4	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	8.500	1.600	4.600	2.500	7.100	181	7.252	185	− 2·2	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Localbahn	136·1	136·1	22.800	8.000	15.700	25.700	41.400	304	39.808	292	+ 4·1	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	20.400	4.800	11.400	10.400	21.800	384	22.777	401	− 4·2	56·8	56·8
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	340·2	340·2	70.700	50.000	47.400	162.900	210.300	618	220.810	649	− 4·8	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	17.300	5.500	14.000	12.000	26.000	244	25.524	240	+ 1·7	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.300	1.100	6.100	3.500	9.600	185	9.542	184	+ 0·5	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.400	300	1.600	700	2.300	92	2.025	81	+ 13·6	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	10.100	3.600	7.600	9.300	16.900	256	15.419	233	+ 9·9	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	30.800	18.500	22.200	51.400	73.600	362	72 270	356	+ 1 7	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Localb.	42·1	42·1	3.900	5.600	3.300	14.200	17.500	416	17.161	408	+ 2·0	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	9.000	1.600	6.400	4.400	10.800	194	9.927	179	+ 8·4	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	8.500	2.100	6.200	4.800	11.000	312	10.280	291	+ 7·2	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.000	400	700	900	1.600	128	1.531	122	+ 4·9	12·5	12·5
Honter Localbahn	40·4	40·4	3.200	1.800	2.100	3.500	5.600	139	6.090	151	− 7·9	40·4	40·4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	7.200	2 200	5.800	4.400	10.200	190	9.538	177	+ 7·3	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Localbahn	26·2	26·2	4.400	1.500	2.100	2.200	4.300	164	3.721	142	+ 15·5	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.100	1.200	3.500	2.300	5.800	131	5.707	129	+ 1·6	44·4	44·4
Kaschau-Torna Localbahn	59·1	59·1	12.800	4.900	9.600	13.000	22.600	382	21.214	359	+ 6·4	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	6.100	400	4.400	1.000	5.400	140	5.533	144	− 2·8	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Localb.	30·3	30·3	3.800	500	2.000	900	2.900	96	3.259	107	− 10·3	30·3	30·3
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	8.600	2 000	6.000	15.400	11.400	112	10.938	107	+ 4·7	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	11.500	1.100	7.800	1.800	9.600	180	9.352	176	+ 2·3	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.100	1.500	300	1.200	1.500	80	1.367	73	+ 9·6	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	6.000	600	2.600	1.000	3.600	157	3.615	137	. . .	23·0	23·0
Körös-Belovár Localbahn	97·4	97·4	21.500	6.300	13.300	14.400	27.700	284	25.859	265	+ 7·2	97·4	97·4
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·5	. . .	5.000	1.800	3.000	3.500	6.500	131	. . .	. . .	. . .	6·0	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	4.400	1.800	2.400	4.200	6.600	297	6.534	294	+ 1·0	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	12.400	4.300	10.800	9.600	20.400	178	20.469	179	− 0·6	114·3	114·3
Losonczvidéker Localbahn	28·5	8·6	4.900	3.700	2.100	5.500	7.600	267	5.047	177	+ 5·1	28·5	8·6
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	26.300	10.200	19.200	28.200	47.400	253	46.289	247	+ 2·4	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	25.200	12.600	16.400	30.000	46.400	407	45.324	397	+ 2·5	114·1	114·1
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	110·3	110·3	5.900	3·100	5.900	9.900	15.800	143	14.958	136	+ 5·1	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	10.800	3.500	7.000	7.100	14.100	437	14.018	434	+ 0·7	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	39.800	18.700	26.300	44.700	71.000	229	69.483	224	+ 2·2	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	6.100	900	2.000	1.100	3.100	203	3.445	225	− 9·8	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	7.100	3.000	3.400	8.400	11.800	289	11.104	271	+ 6 6	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	6.300	1.700	4.100	3.200	7.300	257	6.826	240	+ 7·0	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	2.300	400	800	600	1.400	246	1.462	256	− 3·9	5·7	
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	9.500	8.400	5.300	13.000	18.300	355	17.456	339	+ 4·7	51·5	
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	16.100	10.700	12.400	24.200	36.600	314	35.118	301	+ 4·3	116·7	1
Nógráder Comitatsbahnen	112·4	112·4	22.200	5·700	18.200	20.200	38.400	342	38.477	342	. . .	112·4	1

Beförderte		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December: Einnahmen 1902				Einnahmen 1901				Differenz per Kilometer in Percenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direction der kgl. Ungar. Staatsb.
369.100	101.700	279.800	166.900	446.700	3.441	256.998	143.297	400.295	3.082	+ 11·6	3.441	3.082	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
439.900	85.000	336.900	238.500	585.400	4.037	332.571	252.571	585.142	4.035	0	4.037	4.035	Baja-Zombor-Neusatz
99.200	29.700	64.200	85.100	149.300	2.513	59 674	83.165	142.839	2.405	+ 4.5	2.513	2.405	Balaton-Szt. G.-Som.-Szobb
303.900	52.600	237.000	171 300	408.300	3.760	232.529	174.479	407.008	3 748	— 0·3	3.760	3.748	Bács-Bodrogher Comitatsb.
175.000	56.600	91.100	102.900	194.000	2.346	94.723	105.051	199.774	2.416	— 2·9	2.346	2.416	Békés-Csanáder Bahn
149.900	33.500	86.300	87 200	173.500	2 182	84.855	76.459	161.314	2.029	+ 7 5	2.182	2.029	Bicske—Sárbogárd
386.400	92.300	345.500	316 100	661.600	3.723	334.458	306.514	640.972	3.607	+ 3·2	3.723	3.607	Bihárer Vicinalbahnen
128.700	40 200	74.700	73.600	148 000	2.561	68.609	69.293	137.902	2.386	+ 7·3	2.561	2.386	Boldvathalbahn
419.400	174.500	333.300	508 900	842.200	8.257	319.921	414 836	736.757	7.204	+ 14 6	8.267	7.204	Brassó-Háromszéker L.B.
585.800	522.800	294.600	938.900	1,233.500	12.496	292 119	956.661	1,248.760	12.652	— 1·2	12 498	12.652	Budapest-Gran Localb.
146.300	44.900	138.600	126.800	265.400	4.199	135.409	117.088	252.497	3.995	+ 5·1	4.199	3.995	Budapest-Lájosmizse
47.100	60 700	15.200	87.000	102.200	4.291	15.532	115.493	131.025	5.506	— 22·0	4.294	5.505	Csetnekthal-Bahn
113.600	22.000	62.300	38 500	100.800	2.565	63.986	39.987	103.973	2.646	— 3 4	2.565	2.646	Debreczin—Nagy-Léta
291.200	102.100	203.800	337.500	541.300	3.977	196.099	223.346	519.445	3.817	+ 4 5	3.977	3.817	Debreczin-Füzesabony
260.800	69.600	144.100	141.700	285.800	5.032	145.517	159.235	304.752	5.365	— 6 2	5.032	5.365	Debreczin-Hajdu-Nánás
943.800	505.100	636.700	1,625.200	2,261.900	6.649	625.537	1,682.867	2,308.404	6.785	— 2·0	6.649	6 785	Westungar. Localbahn (Transd. Vicinalb.-A.-G.)
174.700	67.900	140.200	144.400	284.600	2.675	138.617	149.549	288.166	2.708	— 1·2	2.675	2.708	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
74 300	14.300	66.100	43.800	109.900	2 118	60.837	40.163	110.000	2.119	0	2.118	2.119	Felek-Fogaraser Bahn
45.700	4.700	22.400	11.300	33.700	1.338	22.496	11.153	33.649	1.346	+ 0·1	1.348	1.346	Félegyháza-Majsaer L.B.
163.700	42.900	127.900	121.100	249.000	3.767	118.612	109 645	228.257	3.453	+ 9·1	3.767	3 453	Garamberzencze-Léva L.B.
418.200	199.200	305.600	570.500	876.100	4.312	296.700	562.224	858 924	4.227	+ 2·0	4.227	4.223	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
62.400	45.700	50.900	122.600	173 500	4.121	52.131	115.067	165 198	3.924	+ 5·0	4.121	3.924	Gyula-Fehervar-Zalathna
92 200	18.700	66.700	58.600	125.300	2.254	61 023	48.831	109.854	1.976	+ 14·1	2.254	1.976	Hegyes-Feketeh.-Palanka
101.700	34.200	71.700	82.000	153.700	4.354	70.370	70.929	141.299	4.003	+ 8·8	4.354	4.003	Székler Bahn
12.200	4.700	7.900	11.900	19 800	1.584	8.590	11.163	19 753	1.580	+ 0 3	1.584	1.580	Hidegkut-Gyönk-Tamási
52.000	20 100	34.500	39.500	74.000	1.832	35.232	44 196	79.428	1 966	— 6·8	1.832	1.966	Honter Localbahn
92.700	32.000	76.900	65.300	142.200	2.633	72.904	64 346	137.250	2.542	+ 3·6	2.633	2.542	Kaposvár-Fonyod
49.800	24.300	24.500	35.100	59.600	2.275	22.583	32.269	54.852	2.094	+ 8·6	2.275	2 094	Kaposvár-Mocsolad
83.500	15.900	46.200	32.000	78.200	1.761	47.458	31.280	78.738	1.751	+ 0·6	1.761	1.751	Karczag-Tiszafüred
156.500	69.300	119.300	212.600	331.900	5.616	111.813	186.087	297.900	5.041	+ 11 4	5.616	5.041	Kaschau-Torna
83.200	8.500	58.600	20 100	78.700	2.044	57.705	20.372	78.077	2.028	+ 0·8	2.044	2.028	Kecskemét-Füllöpszállás
51.700	5.700	27.600	9.200	36 800	1.214	26.746	10.598	37.344	1.232	— 1·5	1.214	1.232	Kecskemet-Tisza-Ugher
105.600	31.100	74.100	84.500	158.600	1.553	71.228	85.135	156.363	1.531	+ 1.4	1.553	1.531	Kis-Küküllöthalbahn
120.000	22.700	90.300	37.400	127 700	2.400	83.091	39.766	122.857	2.309	+ 4·0	2.400	2.309	Komorn-Dunaszerdahely
16.000	23.300	4.300	16.600	20.900	1.118	4.173	22.558	26.731	1.429	— 21·8	1.118	1.429	Komló—Bakócza-Felsöm.
70.800	8.300	28.800	14.300	43.100	1.874	29.896	13.901	43.797	1.904	— 1 6	1.874	1.904	Körmend-Németujvár
240.800	80.200	160.800	193.400	354.200	3.636	144.673	173.541	318.214	3.267	+ 11·3	3.636	3.267	Körös-Belovár Localb.
11.000	4.100	6.900	7.100	15.000	1.563	. . . . .					1.563	. . .	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
61.700	12.700	32.900	32.300	65.200	2.937	34 742	31.309	66.051	2.975	— 1·2	2.937	2.975	Kun-Szt. Márton-Szentes
193.500	73.700	173.100	148.000	321.100	2.809	164.900	171.355	336.255	2.942	— 4·5	2.809	2.942	Lonjathalbahn
58.700	56.600	24.600	73.000	97.600	3.425	2.400	3.889	6.289	2.096	+ 63·4	3.425	2.096	Losoncz-Vidckér L.B.
328.100	154.500	254.100	450.200	704.300	3.764	233.570	442.414	675.984	3.613	+ 4·2	3.764	3.613	Ungarische Südostbahn
347.100	131.400	235.700	310.000	545 700	4.783	209.433	291.035	499.468	4.377	+ 9 3	4.883	4.377	Ungar. Nordwestbahn
70.900	36.200	74.100	117.400	191.500	1.736	69.920	118.036	187.956	1.704	+ 1·9	1.736	1.704	Máros-Ludás—Bistritz
147.600	50.700	97.000	105.000	202.000	6.254	91.448	109.181	200.629	6 211	+ 0·7	6.254	6.211	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
487.900	229.800	325.700	589.300	915.000	2.954	311.891	507.453	819.344	2.645	+ 11·7	2.954	2.645	Mátra-Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
63.000	17.800	21.000	19.000	40.000	2 614	22.224	24.555	46.779	3.057	— 14·5	2.614	3.057	Mezötur-Turkeve
84.700	45.900	42.200	133.700	175.900	4.301	39.920	129.210	169.122	4.135	+ 4·0	4.301	4.135	Muránythalbahn
102.400	24.300	66.000	49.600	115.600	4.070	63 054	46.940	110.004	3.873	+ 5·1	4.070	3.873	Nagy-Belicz—Privigye
36.700	4.900	11.700	7.800	19.600	3.421	13.226	7.456	20.682	3.628	— 5·7	3.421	3.628	Hermannstadt—N.-Disznod
131.800	69.100	78.600	122.300	200.900	3 901	27.903	45.451	73.354	3.821	+ 2 1	3.901	3.821	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
227.400	124.100	182.900	309.600	492.500	4.220	169.574	275.446	445.020	3.813	+ 10·7	4.220	3.813	Grosswardein-B.-Vaskoh
292.500	76.200	242.300	260.300	502.600	4.472	232.026	278.212	511.138	4.547	— 1·6	4.472	4.547	Nógráder Comitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate December		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1902				Einnahmen 1901		Differenz per Kilometer in Percenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December	
	1902	1901	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	8.900	3.400	7.000	13.400	20.400	358	19.568	343	+ 4·4	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	26.900	2.000	20.200	7.500	27.700	270	26.636	260	+ 3·8	102·6	102·6
Pancsova-Petrovoszello Localb.	33·6	33·6	5.700	5.500	4.900	7.000	11.900	354	12.043	358	— 1·1	33·6	33·6
Pápa-Bánhida	93·2	. . . .	4.400	4.600	3.500	12.400	15.900	171	. . . .	. . .	. . .	28·3	. . .
Pápa-Csornaer Localbahn	36·4	36·4	7.800	2.200	3.800	3 700	7.500	206	7.306	201	+ 2·5	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Localb.	18·1	18·1	10.300	33.100	3.400	42.700	46.100	2.547	45.018	2.487	+ 2 4	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	17.000	3.000	11.200	8.200	19.400	441	20.135	458	— 3·7	44·0	44·0
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	11.000	4.800	6.400	11.000	17.400	503	16.856	487	+ 3·3	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	5.100	2.400	2.500	4.400	6 900	186	6.426	173	+ 7·5	37·1	37·1
Ruma-Klenák Localbahn	30·8	30 8	5.100	900	2.600	3.000	5.600	182	5.424	176	+ 3·4	30·8	9·0
Ruma-Vrdnik Localbahn	17·4	17·4	1.300	4.600	600	3.700	4.300	247	3 881	223	+ 10·8	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	9.300	3.800	5.000	9.100	14.100	299	13.728	291	+ 2·7	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	23.500	8.000	11.500	19.200	30.700	426	30.874	429	— 0·7	72·0	72·0
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.900	800	5.000	2.300	7.300	184	7.146	180	+ 2 2	39·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	8.400	6.400	8.700	21.600	30.300	502	31.796	527	— 4·7	60·3	60·3
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	32.200	5.700	30.200	26.000	56.200	417	55.685	413	+ 1·0	134·7	134·7
Szegzárd-Báttaszék L.B.	19·2	19·2	9.000	1.000	3.500	1.700	5.200	271	4.757	248	+ 9·3	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	10.000	900	6.100	2.100	8.200	237	8.732	252	— 6 0	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	95·7	95·7	17.600	12.300	11 100	27.200	38.300	400	37.400	391	+ 2·3	95·7	94·4
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	6.800	600	3.800	1.100	4.900	92	5.118	96	— 4·2	53·5	53·5
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	10.500	6 300	11.800	21.600	33.400	310	33.656	312	— 0·6	107·8	107·8
Slavonische Localbahn	121·1	121·1	17.100	17.000	15.200	36.300	51.500	425	50.431	416	+ 2·2	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	7.500	1.600	4.400	3.800	8.200	126	8.116	125	+ 0·8	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	52·4	52·4	14.000	3.400	11.800	10.600	22 400	427	22.721	434	— 1 6	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.200	2.800	2.300	2.300	4.600	219	5.291	252	— 1·3	21·0	21·0
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.300	700	2.900	1.600	4.500	147	4.971	162	— 9·3	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	13.400	1.200	7.900	3.400	11 300	176	11 400	178	— 1·1	64·1	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár	52·4	52·4	7.700	600	7.200	2.400	9.600	183	10.147	194	— 5·7	52·4	52·4
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	12.600	2.200	9.100	5.800	14.900	237	15.023	239	— 0·8	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	7.600	1.900	3.800	4.000	8.800	140	6.719	120	+ 16·7	55·8	55·8
Torontáler Localbahn	346·9	346·9	49.400	10.800	38.000	41.000	79.000	228	77.428	223	+ 2·2	346·9	346·3
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	8.200	4.100	3.600	5.900	9.500	301	8.820	279	+ 7·3	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Localb.	36·5	36·5	7.000	4.600	3.300	5.300	8.600	236	7.883	216	+ 9·3	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	14 300	3.000	10.600	8.700	19.300	228	18.387	217	+ 5·1	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.100	8.300	,6.600	22.800	29.400	554	29.708	559	— 0·9	53·1	53·1
Vinkovce-Zupanje Localbahn	33·4	33·4	2.900	1.300	2.000	3.300	5.300	159	4.471	134	+ 18·6	33·4	8·0
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Localb.	43·1	43·1	6.300	4.800	3.000	12 900	15.900	369	16.685	387	— 4·7	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Localb.	48·3	48·3	8.100	800	3.400	1.500	4.900	101	4.525	94	+ 7·4	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	6.900	7.100	4.700	13.600	18.300	410	17 598	395	+ 3·8	44·6	44·6
Localbahnen zusammen	8.419·8	8.277·1	1,880.908	752.655	1,117.266	1,764.465	2,881.731	342	2,884.015	344	— 0·6	8.315·0	8.170·0
Hauptsumme	17.793·1	17.650·4	5,063.886	3,139.050	5,287.031	14,717.570	20,004.601	1.124	19,307.436	1.094	+ 2·7	17.688·3	17.543·3

Betriebsergebnisse der Bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen mit

K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105 0	105·0	15.370	6.728	10.245	31.297	41.542	396	46.555	443	−10·61	105·0	105·0
Bosnisch-hercegov. Staatsbahnen	770·0	770·0	77.455	67.818	102.615	452.527	555.142	721	335.545	436	+ 65·0	770·0	700 0

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	134.380	5.734	8.979	6.635	15.614	2.739	15.415	2.704	+ 1·0	5·7	5·7
Summe	870·7	870·7	227.142	80.280	121.839	490.459	611.298	703	397.515	452	+ 55·5	870·7	810·7

Beförderte		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates December Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1902				1901				Differenz per Kilometer in Percenten			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilometer		1902	1901	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
123 500	48.100	99.000	193.400	292.400	5.130	96.080	185.286	281.366	4.936	+ 3·9	5.130	4.936	Nyiregyháza—M.-Szalka
309.300	17.300	230.500	73.000	303.500	2.958	221.633	62.463	284 096	2.769	+ 6·8	2.958	2.769	Ó-Becse—Neusatz—Titel
75.000	52.400	65.700	66.600	132.300	3.938	60.880	66.330	127.210	3.786	+ 4·0	3.938	3.786	Pancsova-Petrovoszello
20.200	16.400	15.100	41.200	56.300	1.989	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.989	. . .	Pápa-Bánhida
101.600	16.800	51.700	27.200	78.900	2.168	47.660	28.471	76.131	2.092	+ 3·6	2.168	2.092	Pápa-Csornaer Localbahn
126.400	379.700	42.400	529.300	571.700	31.586	40.277	510 316	550.593	30.420	+ 3 8	31.586	30.420	Petroszény-Lupény
203.200	47.800	142.000	131.700	273.700	6.220	136.002	139.000	275.002	6.250	— 0·5	6.220	6.250	Pressburg-Dunaszerdahely
137.200	44.900	80.300	109.600	189.600	5.488	79.465	106.262	185.729	5.368	+ 2·2	5.488	5.368	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
61.300	28.900	31.900	55 000	86.900	2.342	28.207	51.974	80.181	2.161	+ 8·4	2.342	2.161	Püspökladány—F.-Gyarmat
63.100	15.600	30.600	35.000	65.600	2.130	8.888	19.328	28.216	3.135	— 32·1	2.130	3.135	Ruma-Klenáker Localb.
12.600	53.400	5.900	42.800	48 700	2.799	5.562	39.526	45.088	2.591	+ 8·0	2.799	2.591	Ruma-Vrdnik
108.600	33.500	58.600	78.800	137.400	2.917	56.665	76.302	132.967	2.823	+ 3·3	2.917	2.823	Somogy-Szobb—Barcs
309.300	64.700	159.400	149.800	309.200	4.294	149.871	154.933	304.804	4.233	+ 1·4	4.294	4.233	Oedenburg-Pressburg
107.000	11.500	60.900	33.300	94.200	2.379	57.881	39.251	97.132	2.453	— 3·0	2.379	2.453	Szatmár-Fehérgyarmat
103.300	77.300	116.100	237.200	353.300	5.859	109.104	280.355	389.459	6.459	— 9·3	5.859	6.459	Szátmar-Nagybánya
407.700	47.300	351.800	224.900	576.700	4.281	345.327	220.856	566.183	4 203	+ 1·9	4.281	4.203	Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek
102.900	7.800	38.700	15.600	54.300	2.828	36.397	13.926	50.323	2.621	+ 7·9	2.828	2.621	Szegzárd-Báttaszek
130.600	11.400	77.200	25.200	102.400	2.960	78.291	28.207	106.498	3.078	— 3·8	2.960	3.078	Szentes—H.-M.-Vasárhely
234.200	156.400	143.800	344.400	488.200	5.101	142.004	335.194	477.198	5.055	+ 0 9	5.101	5.055	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
80.400	21.100	47.200	32.400	79.600	1.488	43.539	41.325	84.864	1.586	— 6·2	1.488	1.586	Szigetvár-Kaposvár
127.600	68.900	150.700	219.400	370.100	3.433	140.916	239.895	380.811	3.533	— 2 8	3.433	3.533	Szilágyságer Eisenbahn
227.600	261.100	204.500	554.800	759.300	6.270	196.988	546.235	743.223	6.137	+ 2·2	6.270	6.137	Slavonische Localbahn
102.400	13.400	59.700	34.300	94.000	1.446	59.761	33.172	92.933	1.430	+ 1·1	1.446	1.430	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
174.300	58.400	148.300	167.900	316.200	6.034	145.823	180.341	326.164	6.225	— 3·1	6.034	6.225	Steinamanger-Pinkafeld
70.300	15.200	29.500	12.800	42.300	2.014	31.550	14.875	46.425	2.211	— 8·9	2.014	2.211	Steinamanger-Rum
60.900	11.000	50.800	25.000	75.800	2.477	54.717	27.588	82.305	2.690	— 7·9	2.477	2.690	Temesvár—Buziás
172.700	20.800	106.200	56.400	162.600	2.537	98 534	58.032	156.566	2.443	+ 3·8	2.537	2.443	Temesvár—Lippa-Radna
98.900	14.900	95.300	58.900	154.200	2.943	93.481	58.287	151.768	2.896	+ 1·6	2.943	2.896	Temesvár-Modos
155.300	29.500	112.200	76.600	188.800	3.002	109.697	77.025	186.722	2.969	+ 1·1	3.002	2.969	Temesvár—N.-Szt. Miklos
90.100	23.900	47.000	74.200	121.200	2.172	44.036	43.888	87.924	1.576	+ 37·8	2.172	1.576	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
591.000	131.600	474.300	536.600	1,010.900	2.913	439.342	471.807	911.149	2.626	+ 11·0	2.913	2.626	Torontáler Localbahn
91.100	50.800	42.600	72 500	115.100	3.642	39.952	75.954	115.906	3.668	— 0·7	3.642	3.668	Ujszász—Jasz-Apáti
78.700	73.500	37.100	95.900	133.000	3.644	33.966	84.672	118.638	3.250	+ 12·1	3.644	3.250	Varasdin-Golubovec
181.800	37.200	135.000	109.600	244.600	2.891	130.198	107.782	237.980	2.813	+ 2·8	2.891	2.813	Versecz—Kubin-Dunapart
69.300	74.300	75.900	181.000	256.900	4.838	74.057	217.910	291 967	5.498	— 12·0	4.838	5.498	Vinkovce-Brčka
35.200	25.400	25.700	54.100	79.800	2.389	6.459	5.417	11.876	1.485	+ 57·6	2.389	1.485	Vinkovce-Zupanje
79.800	78.700	38.300	192.300	230.600	5.350	37.360	229.640	267.000	6.195	— 13·6	5.350	6.195	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Localb.
100.800	12.700	42.200	26.200	68.400	1.416	40.486	25.373	65.859	1.364	+ 3·8	1.416	1.364	Zsebely-Csákovár-Bóka
78.900	72.200	54.900	146.400	201.300	4.513	53.281	146.039	199.320	4.469	+ 1·9	4.513	4.469	Zsitvathal-Bahn
24,998.896	8,970.533	14,573.736	21,468.994	36,042.730	4.335	13,943.413	21,183.441	35,126.854	4.299	+ 0·8	4.335	4.299	**Localbahnen zusammen**
68,066.940	36,269.751	71,662.585	198,151.061	269,813.646	15.254	68,978.346	195,747.079	264,725.425	15.090	+ 1·1	15 254	15.090	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate December 1902.

Dampfbetrieb.

1,866.596	88.126	146.587	419.838	566.425	5.395	143.379	408.427	551.806	5.255	+ 2·66	5.395	5.255	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
1,392.229	885.871	1,617.400	5,642.519	7,259.919	9.428	1,582.808	5,156.464	6,739.272	9.628	— 2·0	9.428	9 628	Bosn.-Herceg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

1,504.279	56.744	117.151	70.496	187.647	32.921	116.783	70.361	187.144	32.832	+ 0·3	32.921	32.832	Stadtbahn in Sarajevo
4,763.104	1,030.741	1,881.138	6,132.853	8,013.991	920	1,842.970	5,635.252	7,478.222	922	— 0·2	920	922	Summe

Zusammenstellung der am 1. Jänner 1903 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometern	Datum der Concessionsurkunde (des Gesetzes)	Concessionsmässiger (gesetzmässiger) Bauvollendungstermin	Motor	Spurweite	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.							
1	Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:							
	a) Theilstrecke Lemberg—Sambor . .	76·8	6. Juni 1901	—	Dampfkraft	1·435	Staatsbetrieb	**)
	b) Theilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze	92·0	6. Juni 1901	—	„	1·435	„	
2	Tauernbahn:							
	Theilstrecke Schwarzach—Gastein .	29·6	6. Juni 1901	—	„	1·435	„	*)
3	Spalato—Sinj	40·0	21. Dec. 1898	—	„	0·76	„	***)
4	Waidhofen a. d. Thaya—Zlabings . .	27·0	10. Nov. 1900	10. Nov. 1902	„	1·435	„	****)
5	Jičin—Turnau	30·1	7. Dec. 1901	7. Dec. 1903	„	1·435	„	****)
6	Neumarkt—Suchahora	21·2	4. Nov. 1897	15. Juni 1904	„	1·435	„	****)
	II. Private Bauführung.							
7	Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs:							
	Theilstrecke Steinbach—Gross-Pertholz—Gross-Gerungs	20·6	9. Oct. 1901	9. Oct. 1903	„	0·76	Niederösterr. Landeseisenbahnamt	
8	Kaadner Localbahnen:							
	Kaaden—Willomitz	13·7	22. Dec. 1900	22. Dec. 1903	„	1·435	Staatsbetrieb	
9	Tabor—Bechin	23·7	19. April 1902	19. April 1904	Elektrische Kraft	1·435	„	
10	Světla—Ledeč—Kaców	47·5	19. April 1902	19. April 1904	Dampfkraft	1·435	„	
11	Stammersdorf—Auersthal	21·9	16. Nov. 1901	16. Nov. 1903	„	1·435	Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co.	
12	Böhmisch Leipa—Steinschönau	22·1	24. März 1902	24. März 1904	„	1·435	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	
13	Gänserndorf—Gaunersdorf	22·5	19. März 1902	15. Sept. 1903	„	1·435	Niederösterr. Landeseisenbahnamt	
14	Schweissing—Haid	15·0	23. Nov. 1899	23. Nov. 1903	„	1·435	Staatsbetrieb	
15	Piła—Jaworzno:							
	Fortsetzungslinie bis Jaworzno Stadt	3·8	—	—	„	1·435	„	
16	Mendelbahn Seilstrecke	2·4	2. Oct. 1902	2. Oct. 1904	Elektrische Kraft	1·0	Südbahn-Gesellschaft	

*) Hauptbahn I. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
**) Hauptbahn II. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
***) Localbahn, auf Staatskosten im Baue.
****) Localbahn, auf Kosten der Concessionäre im Baue.

Ausserdem wurden dem Betriebe bereits übergeben: die Localbahn Nixdorf—Rumburg—Schönlinde am 29. October 1902, die Theilstrecke Valeputna—Jakobeny und Jakobeny—Dorna-watra der Localbahn Kimpolung—Dorna-watra am 29. October 1902, die Linie Radonitz—Duppau der Kaadner Localbahnen am 10. November 1902 und die elektrische Kleinbahn Dornbirn—Lustenau am 30. November 1902.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 200. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Februar wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Augustin Sehnal und Genossen, betreffend die ungenügenden Sicherheitsvorkehrungen und die schlechte Eintheilung des Zuganges zu den Zügen am Bahnhofe zu Přivoz;
2. der Herren Abgeordneten Herzog und Genossen, betreffend die Auflassung gewisser Zeitkarten bei den Bahnen;
3. der Herren Abgeordneten Cingr und Genossen, betreffend die Erweiterung des Bahnüberganges am Bahnhofe Mariaschein der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

In derselben Sitzung interpellirten die Herren Abgeordneten Choc und Genossen den Herrn Eisenbahnminister und den Herrn Handelsminister, betreffend den Verkauf von Kohlen und Steinen durch die Eisenbahnstationsvorstände.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Project der Gemeinde Wien für die mit unterirdischer Stromzuführung auszustattenden Geleiseanlagen am Schwarzenbergplatz von der Lothringerstrasse bis zum Schwarzenbergpalais; Ergebniss der Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung; Bauconsensertheilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Statthalterei in Wien über das Ergebniss der am 2. October 1902 durchgeführten Trassenrevision, Stationscommission und politischen Begehung, rücksichtlich des Projectes der Gemeinde Wien für die mit unterirdischer Stromzuführung auszustattenden Geleiseanlagen der Wiener elektrischen Strassenbahnen am Schwarzenbergplatz von der Lothringerstrasse bis zum Schwarzenbergpalais, und zwar:

1. für die definitive Geleiseanlage der Theilstrecke vom Schwarzenbergplatz zum Rennweg bis oberhalb der Traungasse,
2. für die Verbindungscurve in der verlängerten Richtung der Gusshausstrasse von der Technikerstrasse bis zum Rennweg,
3. für die aus localen Rücksichten unwesentlich geänderte bereits consentirte Verbindungscurve von der Lothringerstrasse durch die Technikerstrasse bis zur Heugasse und
4. für die definitive Geleiseanlage für die Verbindungsstrecke vom Schwarzenbergplatz bis zur Heugasse, sowie den auf Grund des im Allgemeinen anstandslosen Ergebnisses der gegenständlichen Amtshandlungen ertheilten Bauconsens bezüglich der ad 1) bis ad 4) bezeichneten Geleiseanlagen, zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 47.106 ex 1902.]

Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass). (Projecte für den gedeckten Durchlass in km 0·611, ferner für die gewölbten Objecte in km 0·690, 0·792, 0·938 und 1·013 der schmalspurigen Drahtseilstrecke.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Ueberetscherbahn als Concessionär der Mendelbahn vorgelegten Projecte für den gedeckten Durchlass von 0·6 m Lichtweite in km 0·611, ferner für die gewölbten Objecte von 3·0 m, 2·0 m, und 1·0 m Lichtweite in km 0·690, 0·792, 0·938 und 1·013 der schmalspurigen Drahtseilstrecke der Mendelbahn zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 48.456 ex 1902.]

Projectirte Localbahn Weizelsdorf—Ober-Ferlach—Unter-Loibl (Rosenthalbahn). (Anberaumung der Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission.) Zufolge Auftrages des k. k. Eisenbahnministeriums hat die k. k. Landesregierung in Klagenfurt mit der Kundmachung vom 5. Februar 1903, Z. 1681, die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission rücksichtlich des generellen Projectes einer normalspurigen Localbahn von der Station Weizelsdorf der zur Ausführung kommenden Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Assling nach Ober-Ferlach und Unter-Loibl (Rosenthalbahn) für den 20. Februar anberaumt. Mit der Leitung der gegenständlichen Amtshandlung wurde der k. k. Landesregierungsrath Max Ritter von Grabmayer betraut. [E.-M.-Z. 6417.]

Localbahn Trzebinia-Skawce. (Anberaumung der staatlichen Collaudirung bezüglich der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Vornahme der staatlichen Collaudirung bezüglich der baulichen Herstellungen der Localbahn Trzebinia-Skawce einschliesslich der für diese Localbahn in der Station Sucha der k. k. österr. Staatsbahnen ausgeführten Anlagen für den 19. Februar und die folgenden Tage anberaumt. Mit der Durchführung der gegenständlichen Amtshandlung wurde der k. k. Baurath Jacob Ritter von Mikuli betraut. [E.-M.-Z. 39.772 ex 1901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

13. Februar. Infolge von Schneeverwehungen wurde auf der Kleinbahn Neulupków-Cisna der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

15. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Lemberg—Kleparów—Janów der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Ausland.

Bayern. (Neues Zugabfertigungsverfahren.) In Pasing, einem Vororte von München, wo vier Bahnlinien einmünden, ist — wie die „H. N." mittheilen — kürzlich ein Zugabfertigungsverfahren eingeführt worden, welches bis jetzt auf keiner deutschen Eisenbahn angewendet wird. Der Zugabfertigungsdienst ist in der Weise organisirt, dass er von zwei Beamten versehen wird, und zwar befindet sich der eine in einem sogenannten Betriebsthurm (Thurmbeamter), während der andere den Abfertigungsdienst am Perron zu versehen hat (Perronbeamter). Der Betriebsthurm enthält die sämmtlichen Telegraphen- und Telephonapparate und die sonstigen nöthigen Betriebseinrichtungen. Der Thurmbeamte ist für die vorschriftsmässige Ausführung des gesammten Fahrdienstes verantwortlich, während der Perronbeamte nur als Vermittlungsorgan zwischen dem Thurmbeamten und dem Zugsführer fungirt und die zur Abfertigung des Zuges am Perron sich ergebenden Aufgaben zu vollziehen hat. Das ganze Verfahren scheint für den Betrieb vorzüglich geeignet, hauptsächlich deswegen, weil bei einer Reihe von Zügen, welche die Station ohne Anhalten passiren, der Dienst des Thurmbeamten genügt, der von seinem erhöhten Standort aus die Beobachtung der Signale, die Deckung der Züge, die Geleisebewachung u. s. w. beobachten kann. In Fachkreisen hofft man, dass diese Art des Abfertigungsdienstes sich bewähren wird.

Oldenburg. (Strafverfügungen gegen Bahnpolizei-Uebertretung.) Ein Gesetz, betreffend die Befugniss der Eisenbahn-Direction zur Erlassung von Strafverfügungen bei Bahnpolizei-Uebertretungen gelangte im oldenburgischen Landtag in der Sitzung vom 30. Jänner zur Annahme. Bislang waren in Oldenburg bei Bahnpolizeisachen nur die örtlichen Polizeibehörden zur Erlassung polizeilicher Strafverfügungen zuständig; sich an diese zu wenden, war in vielen Fällen nicht zweckmässig, und die Bahnbehörde war daher genöthigt, mit solchen Sachen regelmässig die ordentlichen Gerichte zu befassen. Nach dem Vorgange Preussens und der meisten anderen deutschen Staaten soll jetzt auch in Oldenburg der Bahnbehörde die Bahnpolizeigewalt in der Weise übertragen werden, dass sie befugt sein soll wegen Uebertretung bahnpolizeilicher Vorschriften Straffestsetzungen, vorbehaltlich der Berufung auf gerichtliche Entscheidung, zu erlassen. Der Landtag erkannte im Einverständniss mit dem Eisenbahnausschuss die Zweckmässigkeit einer solchen Einrichtung an, obwohl eine Minderheit geltend zu machen suchte, dass die Bahnbehörde damit zum Richter in eigener Sache eingesetzt würde. Die Zuständigkeit der Direction soll jedoch auf diejenigen Uebertretungen beschränkt bleiben, die mit einer Geldstrafe von Mk. 1—100 bedroht sind.

Schweiz-Italien-Frankreich. (Project einer neuen Juraüberschienung.) Eine neue Juraüberschienung ist — den „H. N." zufolge — in der Schweiz geplant, um den Verkehr zwischen Nord- und Mittelfrankreich einerseits, Italien andererseits dem Simplontunnel zuzuführen. Die Station Frasne der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn soll mit der Station Vallorbe der Jura-Simplonbahn verbunden werden. Die neue Strecke wird eine Länge von 24·66 km erhalten, wovon 1·43 km auf schweizerischem Gebiete liegen; das bedeutet eine Abkürzung der jetzigen Entfernung Frasne—Vallorbe um 17·3 km thatsächlicher und 35·3 km virtueller Länge, während zugleich der Höchstpunkt um

117 m tiefer auf 897 m verlegt wird und infolge dessen die Höchstneigung von 25 auf 14‰ ermässigt werden kann. Dazu ist die Durchtunnelung des Mont d'Or erforderlich; der Tunnel wird 6·238 km lang werden. Die Gesammtkosten werden auf 21 Millionen Francs veranschlagt. Für diese Bahn beantragt der Bundesrath bei der Bundesversammlung die Concessionsertheilung, und zwar soll ausnahmsweise, weil das schweizerische Stück nur 1·4 km lang ist, eine fremde Gesellschaft, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, damit betraut werden. Auch die Concessionsdauer soll der Frist der französischen Concession angepasst werden; am 31. December 1958 soll die Bahn unentgeltlich an die Eidgenossenschaft fallen.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahnfachunterricht an der Handelsakademie in Linz. Der Minister für Cultus und Unterricht hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahnminister der an der Handelsakademie in Linz provisorisch activirten Abtheilung für den Eisenbahnfachunterricht das Oeffentlichkeitsrecht weiterhin auf die Dauer des Schuljahres 1903/04 verliehen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Das Güterwagenparkverzeichniss der Braunschweigischen Landeseisenbahnen (Nr. 4 a) ist neu herausgegeben worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im Mai 1901 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger der kgl. Eisenbahn-Directionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen (Nr. 40) ist der Nachtrag VI und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag II erschienen.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art, wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916).

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Hüttig's Grassamen-Mischungen
für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.
Specialofferte und Kataloge zu Diensten.
Samenhandlung P. Hüttig
Wien, I. Weihburggasse 17.
Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707
Schlacken-Cement
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den Wiener Communalbauten, sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten (Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn) etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13. Telephon Nr. 16112, 16132.

Krahne
Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718
liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Zur coulanten Besorgung aller im Coursblatte notirten Effecten und Valuten bestens empfohlen:
Wechselstube des Bankhauses
Schelhammer & Schattera
Gegründet 1832.
697
WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactie-Tabelle.

Unter den nachstehend angeführten Bedingungen werden von den in der Zeit ab Schiffahrtsbeginn 1903 bis 31. Juli 1903 jeweilig bestehenden tarifmässigen Frachtsätzen für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) per 100 kg folgende Refactien gewährt:

1. Von unterhalb Budapest gelegenen Stationen bis inclusive Baja, dann von Ladeplätzen des Franzens- und Franz Josefs-Canales
   a) nach Budapest und Györ (Raab) 10 Heller
   b) nach Pozsony (Pressburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . . 14 „
2. Von unterhalb Baja gelegenen Donaustationen bis inclusive Golubatz, von Theiss-, Drau-, Save- und Bega-Canalstationen
   a) nach Budapest und Györ (Raab) 14 „
   b) nach Pozsony (Pressburg), Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . . 18 „
3. Nach Barcs
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss, der Save, des Bega-Canales und Ladeplätzen des Franzens- und Franz Josefs-Canales . . . . 12 „
   b) von Draustationen . . . . . 10 „
4. Nach Sissek
   a) von Donaustationen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss und des Bega-Canales . . . . . 14 „
   b) von Savestationen . . . . . 12 „
5. Von Budapest und oberhalb Budapest gelegenen Stationen
   a) nach Györ (Raab) und Pozsony (Pressburg) . . . . . 4 „
   b) nach Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Engelhartszell gelegenen Stationen . . . . . 8 „
6. Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen
   a) nach Temesvár, Szeged (Szegedin), Eszék (Essegg), Mohács 30 Centimes
   b) nach Barcs, Sziszek (Sissek), Budapest, Györ (Raab), Pozsony (Pressburg), Wien, Korneuburg, Linz . . . . . 40 „

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an sackirten Theilsendungen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginn 1903 bis 31. Juli 1903 in den vorstehend
   sub 1, 2, 3, 4 und 5 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 1000 q,
   sub 6 bezeichneten Verkehrsrelationen mindestens 1000 q
zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung der Quantität der Verkehrsrelationen sub 1, 2, 3, 4 und 5 mit jener der Verkehrsrelation sub 6 ist nicht gestattet.

Für Schleppladungen von Getreide sind von Fall zu Fall besondere Nettofracht-Vereinbarungen zu treffen.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt, und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis Ende September 1903 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, im Februar 1903. [154]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Getreide- und Mahlproducte- (Kleie-) Exportverkehr.

Ab Schiffahrtsbeginn 1903 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Deggendorf und Regensburg die ab Schiffahrtsbeginn 1900 giltigen Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. Juni 1898,
II. „ „ „ 1. April 1899,
III. „ „ „ 1. September 1900.
IV. „ „ „ 1. December 1902.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. April 1898,
I. Nachtrag, „ „ 1. September 1900.

Ausserdem bestehen „Besondere Vorschriften für den Schiffstransport bei Inanspruchnahme der Frachtsätze der ab 1. April 1898 giltigen Ausnahmetarife Nr. I (Bayern), Nr. II (Süddeutschland), Nr. III (Vorarlberg und Lindau) und Nr. IV (Schweiz) für den combinirten Schiffs- und Bahntransport.“ (Neuauflage, giltig ab Schiffahrtsbeginn 1900.)

Von den jeweiligen Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden für Aufgaben an den Schiffsstationen innerhalb des Zeitraumes ab Schiffahrtsbeginn 1903 bis 31. Juli 1903 und bei einem in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

Für Sendungen	Pfennig per 100 kg
a) von unterhalb Wien gelegenen Aufgabsstationen (Ladeplätzen) bis exclusive Budapest	8
b) von Budapest und unterhalb gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis inclusive Vukovár, dann von der Drau und dem Franzens- und Franz Josefs-Canale	10
c) von unterhalb Vukovár gelegenen Donaustationen (Ladeplätzen) bis Golubatz, ferner von der Save, Theiss und dem Begacanale	20
Für Sendungen von Orsova und unterhalb gelegenen Donaustationen	40

Die Refactien werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende September 1903 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Bei Reexpeditionen zu den directen Frachtsätzen der combinirten Ausnahmetarife Nr. I, II, III, IV sind stets die für die Zeit der Aufgabe an der ursprünglichen Schiffsstation (Ladestelle) bestandenen, bezw. bewilligten Refactiequoten massgebend.

Wien, im Februar 1903. [155]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des III. Nachtrages zu dem ab 1. August 1900 giltigen Specialtarife für Sendungen von Getreide etc.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginn 1903 ist der III. Nachtrag zum vorgenannten Tarife erschienen.

Derselbe enthält Aufhebung des II. Nachtrages, Ergänzungen der Tarifbestimmungen, Ergänzungen der Bestimmungen über Gewichtsgarantie, sowie Ergänzungen und Aenderungen der Tariftabellen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction kostenfrei erhältlich.

Wien, am 13. Februar 1903. [156]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Verzeichniss der Ladeflächen und Ladegewichte der gesellschaftlichen Güterwagen.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1903 gelangt ein neues Verzeichniss der Ladeflächen und Ladegewichte der gesellschaftlichen Güterwagen zur Ausgabe, welches durch Vermittlung der Direction in Prag um den Preis von fünf Hellern für ein Stück erhältlich ist.

Prag, im Februar 1903. [157]

Güterverkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 1. Jänner 1902 giltigen Tarife, Theil I, Abtheilung B.

Mit 1. April 1903 gelangt der Nachtrag III zum angeführten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Inhaltsverzeichnisses.
II. Aenderung der allgemeinen Tarifbestimmungen.
III. Aenderung der Bestimmungen für den Transport von Leichen und lebenden Thieren.
IV. Aenderung der besonderen Vorschriften für bestimmte Gegenstände.
V. Aenderungen der Güterclassification.
VI. Aenderungen und Ergänzungen des Nebengebührentarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind ab 17. Februar 1903 im gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 14. Februar 1903. [158]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife für die eilgutmässige Beförderung von lebenden Geflügel aus Ungarn nach Süddeutschland vom 1. Juni 1899.

Mit Giltigkeit ab 1. März 1903 gelangt der Nachtrag IV zum obenbezeichneten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze für die Frankfurter Bahnhöfe, Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Orsova und Zimony, sowie neue Gebühren für Thierbegleiter.

Exemplare des IV. Nachtrages werden bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen unengeltlich abgegeben.

Wien, am 12. Februar 1903. [159]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer „Gemeinschaftlicher Tarifhefte A und B".

Am 1. April 1903 erscheinen neue Gemeinschaftliche Tarifhefte A und B, enthaltend „Besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger und Lieferfrist-Tabelle für den Güter- und Thierverkehr".

Die seitherigen Tarife, Theil II, Heft A und B (Gemeinschaftliche Hefte); vom 1. Jänner 1894 nebst Nachträgen treten gleichzeitig ausser Kraft.

Exemplare der neuen Tarifhefte sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von K 0·60 für das Heft A, bezw. von K 0·70 für das Heft B erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1903. [160]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von für Schnellzüge giltigen Rückfahrkarten zwischen Wien Staats- oder Nordbahnhof einerseits und Komotau, bezw. Saaz andererseits über Brünn—Prag St.E.G.

Mit 1. März 1903 gelangen zwischen Wien Staats- oder Nordbahnhof einerseits und Komotau, bezw. Saaz andererseits Rückfahrkarten II. und III. Classe, giltig für Schnellzüge, zu folgenden Preisen zur Einführung:

von	nach	über	Schnellzug Classe II.	Schnellzug Classe III.	Giltigkeitsdauer in Tagen
			Fahrpreis in Hellern, einschliesslich Fahrkartensteuer		
Wien Staats- oder Nordbahnhof	Komotau	Prag St.E.G. Saaz	6230	3160	45
	Saaz	Prag St.E.G.	5790	2900	45

und zurück

Wien, am 14. Februar 1903. [161]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, giltig vom 1. April 1903.

Mit dem 1. April 1903 tritt die neue Ausgabe des Gütertarifes, Theil I, Abth. A, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen in Kraft, wodurch die vom 1. Jänner 1898 giltige Ausgabe dieses Tarifes sammt den Nachträgen I—V ausser Kraft gesetzt wird.

Die neue Ausgabe des Tarifes, die im Sinne des Absatzes (2) der Eingangsbestimmungen des Betriebsreglements von der Aufsichtsbehörde genehmigt wurde, enthält:

I. Ergänzungen des Verzeichnisses der Eisenbahnen, für welche der Tarif, Theil I, giltig ist;
II. Aenderungen und Ergänzungen der Anlage B zum Betriebsreglement;
III. Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement;
IV. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der in der Anlage B zum Betriebsreglement genannten, bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, und
V. Aenderungen und Ergänzungen der Anhänge.

Die neue Ausgabe des Tarifes ist bei den betheiligten Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen um den Preis von K 2·— zu erhalten.

Wien, am 16. Februar 1903. [162]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1901.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1903 gelangt zu dem obbezeichneten Tarifhefte ein Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife, ferner einen neuen Ausnahmetarif Nr. 55 (für Korbwaaren), einen neuen Ausnahmetarif Nr. 56 (für Fische, Gemüse etc. als Eilstückgut), einen neuen Ausnahmetarif Nr. 57 (für Glaswaaren als Eilstückgut mit Schnellzug), sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis zum 15. April 1903 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages II sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1903. [163]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Einführung neuer Nachträge.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1903 kamen zu den Tarifheften A 3 (Frankfurt—Baden), B 3 (Mainz—Baden), A 4 (Frankfurt—Württemberg) Nachträge zur

Einführung, enthaltend hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn.

Durch die Nachträge wurden aufgehoben:

1. Der Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn vom 1. Mai 1897 nebst sämmtlichen Nachträgen;

2. der Gütertarif für den Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutschen Verkehr, Abtheilung A, Heft 1, vom 1. Juni 1899 nebst sämmtlichen Nachträgen;

3. der Gütertarif für den Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutschen Verkehr, Abtheilung B, Heft 1, vom 1. Juni 1899 nebst sämmtlichen Nachträgen;

4. die in dem Südwestdeutschen Tarifheft 6 nebst Transittarif vom 1. September 1901 nebst Nachtrag I enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den auf preussisch-hessischem Gebiete liegenden Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn und den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen.

Soweit hiedurch Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. März 1903 ab giltig.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) (Nachtrag IV zum Theil II A, Heft 7.) Am 1. Februar 1903 trat zum Theil II A, Heft 7, der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren im Verkehre von einigen Stationen des Directionsbezirkes Elberfeld und von Stationen der Eisern-Siegener Bahn.

Der gleichnamige Nachtrag vom 1. September 1902 trat hiedurch ausser Kraft.

Exemplare können von der Drucksachencontrole der kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife vom 5. Juni 1897, Theil II, Heft 2. zweite Abtheilung. (Aenderung.) Der letzte Satz der Bestimmungen unter II auf Seite III des Nachtrages I zu Theil II, Heft 2 (zweite Abtheilung), der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife erhält folgende neue Fassung:

„Die Frachtsätze der Abtheilung b kommen nur dann zur Anwendung, wenn die Sendungen auf Grund des vorliegenden Tarifes in Mengen von mindestens 50.000 kg, oder bei Verwendung von Wagen mit 15.000 kg Ladegewicht in Mengen von mindestens 45.000 kg, durch einen Versender von einer und derselben Versandtstation an einen oder mehrere Empfänger nach einer Station der Gotthardbahn oder nach mehreren, jedoch nicht nördlich von Bellinzona gelegenen Stationen dieser Bahn gleichzeitig zur Aufgabe gelangen."

Schweizer Bahnen. Gütertarif Genève transit, Verrières transit, Bouveret transit, Vallorbe transit und Locle transit—Central- und Westschweiz, vom 1. Februar 1900. (Nachtrag III.) Laut Publication der Direction der Jura-Simploubahn tritt am 15. Februar 1903 zum obgenannten Gütertarife ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Distanzen und Taxen für die Stationen Ependes und Tüscherz der Jura-Simplonbahn und für diejenigen der Erlenbach-Zweisimmenbahn und Gürbethalbahn, ferner geänderte Taxen für die Station Thun der Schweizerischen Bundesbahnen, sowie anderweitige Aenderungen und Ergänzungen. Der Verkaufspreis dieses Nachtrages beträgt 40 Cts. per Exemplar.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Aspach.) Die Station Aspach der Reichseisenbahnen wurde vom 1. Februar 1903 ab in die Hefte 1—4 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes (Verkehr mit Pfalz, St. Johann-Saarbrücken, Main-Neckarbahn und Baden) aufgenommen. Bis auf Weiteres werden der Frachtberechnung die um 5 km erhöhten Entfernungen der Station Sennheim zugrunde gelegt.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff vom 1. December 1902. (Einbeziehung der Station Grafenau.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1903 an wird die Station Grafenau in den Ausnahmetarif einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt die Station Auskunft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 1. Februar 1003 ab wurden die Stationen Blanstein (Ruhr), Ratingen Ost, Unterlind und Schaffhausen Bad. B. in den obbezeichneten Ausnahmetarif als Versandtstationen einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Gruppenwechseltarife I, II/V und III/V. (Aufnahme einer neuen Bestimmung.) In den obgenannten Gruppenwechseltarifen wird mit Giltigkeit vom 15. März 1903 als besondere Bestimmung zu § 58 E.-V.-O. aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versandt gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Quaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden."

Magdeburg-Halle-Bayerischer Güterverkehr. (Tarifnachtrag 13.) Am 15. Februar 1903 tritt der Tarifnachtrag 13 in Kraft. Derselbe enthält ausser den im Verfügungswege eingeführten und veröffentlichten Tarifmassnahmen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Aenderung von Stationsnamen, Einbeziehung der bayerischen Stationen Bellenberg, Heising, Seulbitz und Strass-Moos, besondere Frachtsätze für Holz des Specialtarifes II zwischen Eisenstein und mehreren nördlichen Verbandsstationen. Aenderung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) bezüglich des Artikels Dünger und Einführung eines Ausnahmetarifsatzes für Giessereiroheisen von Amberg nach Markranstädt.

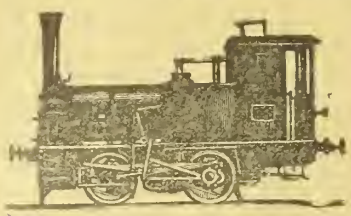
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie Auskunftsbureaux. Bei den ersteren ist der Nachtrag auch zum Preise von Mk. 0·10 für das Stück erhältlich.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

711



Locomotiven

für

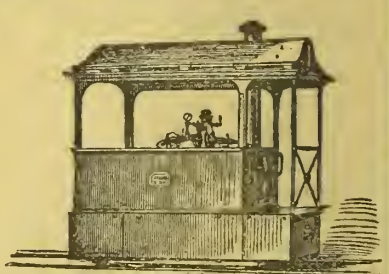
Haupt- und Secundärbahnen

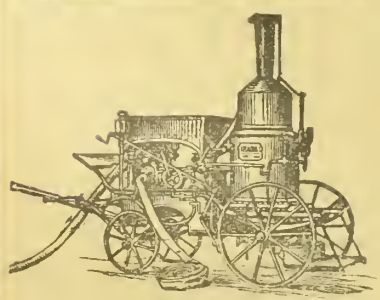
von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,





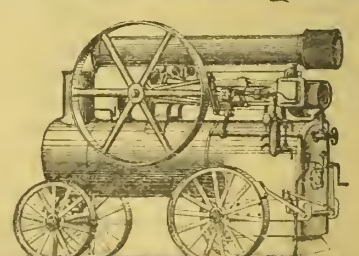
LOCOMOBILEN

von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachsteuenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2‰, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
751	**Südbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1—a und b, bezw. P—1—d Pappe der Pos. P—3 } der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Sandhübel (k.k.St.B. [H.Z.])	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Quantitäten von mindestens 5000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. — unter 5000 kg. Die Sendungen müssen vla Suezcanal oder nach den Levantehäfen Smyrna, Mersina, Alexandrette, Latakia, Tripoli, Beirut, Caifa, Jaffa, Port Said, Alexandria oder nach den Echellen des Schwarzen Meeres zum Exporte gelangen vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903		Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Theil II, Heft 3)							
								Bezügliche „Besondere Frachtsätze" bestehen nicht						
						von mindestens 5000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. — unter 5000 kg.		372 Heller	497 Heller	404 Heller	472 Heller			
						via Gibraltar oder nach spanischen Häfen oder nach Tunis, Algier oder Marocco								
								Nach Massgabe der „Speciellen Bestimmungen" des Abschnittes J, bezw. K des nebenbezogenen Verbandstarifheftes im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege						
								Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen auf Seite 105 bis 107, bezw. 111 bis 113 des Oesterreichisch-Adriatischen Verbandstarifheftes 3 beizubringenden Documente innerhalb der dort festgesetzten Frist						

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
752	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Leoben S.B.	Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der von denselben betriebenen Localbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Heller 34	Heller 28	Heller 6	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt		Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür.								
753			Mineralkohle	Leoben S.B.	Graz S.B.			Localtarife, bezw. Anhang zum Localtarife der Südbahn	Heller 36	Heller 28	Heller 8			
				oder umgekehrt										
				Leoben S.B. Leobersdorf	Mürzzuschlag				36 55	23 29	13 26			
				Laibach S.B.	Divaca				58	30	28			
				oder umgekehrt										
				Divaca Laibach S.B. Triest S.B,	Görz				43 73 37	27 41 23	16 32 14			
				Divaca Laibach S.B. Triest S.B.	Monfalcone				34 68 20	22 36 16	12 32 4			
				Villach S.B.	Trento				92	70	22			
		Leoben-Vorderuberger Eisenbahn		Leoben S.B.	Vordernberg				22	14	8			
		Graz-Köflacher Eisenbahn												

Für Kohle, mineralische, welche für Bahnbetriebszwecke der k. k. österr. Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Localbahnen ab Voitsberg, Oberdorf, Rosenthal und Wies nach Graz zur Beförderung gelangt und an eine Dienststelle derselben adressirt ist, wird mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903 rücksichtlich der Graz Köflacher Eisenbahn ein fünfpercentiges frachtfreies Gutgewicht zugestanden.

754	Südbahn-Gesellschaft													

Für Möbel und Hoteleinrichtungsgegenstände, welche zur Einrichtung von Hotels und Curhausetablissements in Levico bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903 von österreichischen Südbahnstationen nach Trient (Trento) der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden.

755

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt: von der / und im Namen der	2 / 3
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4
Banmaterialien, Werkzeuge, Maschinen, Rollwagen, Eisenbahn-Ansrüstungs- nnd Inventargegenstände	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
sämmtlicben Südbabn-Stationen	
nach	5
Pöltschach, Ponigl und St. Georgen	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Einbaltnng der in den übrigen Rnbriken gegebenen Vorscbriften. Sendnngen müssen zum Baue der Localbabn Grobelno-Rohltscb-Sanerbrnnn-Landesgrenze bestimmt und an die Banleitung dieser Babn in Pöltschach, Ponigl oder St. Georgen adressirt sein. Anfgabe als Frachtgut: a) Für Sendnngen in geringeren Mengen als ad b) mit der Beschränknng, dass bei Gütern über eine Wagenlänge die snb b) festgesetzten Frachtgebühren für jeden verwendeten Wagen zn entrichten sind. b) Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicbt der verwendeten Wagen, sowie Besorgnng des Anf- und Abladens der Sendnngen dnrcb die Absender, bezw. Empfänger	
und gilt in der Zeit	7
vom 1. März 1903 bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Localgütertarif	
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
Verschieden	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
a) Bei einem Dnrchlanfe bis incl. 50 km 0·52 h per 100 kg nnd 1 km, plns 8 b per 100 kg Expeditionsgebühr. Bei Entfernnngen über 50 km 0·40 b per 100 kg und 1 km, plns 8 b per 100 kg Expeditionsgebühr mit einem Minimalfracbtsatze von 34 b per 100 kg incl. Expeditionsgebühr. b) Bei einem Dnrchlanfe bis incl. 50 km 0·26 h per 100 kg nnd 1 km, plus 4 h per 100 kg Expeditionsgebühr mit einem Minimalfrachtsatze von 8 b per 100 kg und bei Entfernungen über 50 km 0·20 h per 100 kg nnd 1 km, plus 4 h per 100 kg Expeditionsgebühr mit einem Minimalfrachtsatze von 17 b per 100 kg incl. Expeditionsgebühr *)	
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Verschieden	
Art der Durchführung	12
Im Kartirnngswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nnd Angabe des Zeitpnnktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

*) In diesen Gebühren, bezw. Minimalfrachtsätzen ist die eventnell entfallende nngarische Transportsteuer nicbt inbegriffen.

Bei nnterbrochenem Durchlanfe der Südbahnlinien haben die Gebühren, bezw. Minimalfrachtsätze für jede Tbeilstrecke separat berechnet znr Anwendung zn gelangen

Fortlaufende Nummer	1	756	757
Die Publication erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn
von der Namen und im der	3	Localbahn Cilli-Wöllan	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Hänte der Pos. H--2 h der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Regiegüter der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar: Drucksorten, Schreib-, Beleuchtungs und Schmiermaterialien, ferner Zugsausrüstungsgegenstände und Reservebestandtheile für Locomotiven und Tender, dann Inventargegenstände, auf eigenen Rädern laufende Locomotiven, Tender und Wagen, Holz des Specialtarifes 2, imprägnirte Schwellen, Extrahölzer, diverse Bauhölzer und Eisen-Oberbaumaterialien
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Triest	Karlshad (B.E.B.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Schönstein	Dallwitz (B.E.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	1. ad I. Aufgabe als Eilgut. ad II. Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 10.000 kg per Frachtbrief. ad III. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. 2. Die betreffenden Sendungen müssen nach Stationen der Localbahn Karlshad (Dallwitz)-Merkelsgrün bestimmt sein oder von diesen Stationen herstammen. 3. Aufgabe mit Frachtbriefen, auf welchen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine ihrer Dienststellen als Absender und Empfänger fungiren. 4. Erfüllung der übrigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, bezw. Localtarif	Localgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Besteht kein directer Frachtsatz	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	190 Heller	ad I. 18 Heller „ II. 8 „ „ III. 6 „
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	ad I. 54 Heller „ II. 26 „ „ III. 19 „	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		Gilt auch in umgekehrter Richtung

Fortlaufende Nummer	758	759
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn betheiligten Eisenbahnverwaltungen	Kaiser Ferdinands Nordbahn Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Kalk, gebrannter	Rübenschnitze der Zuckerfabrikation, getrocknet
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Stramberg via Neu-Süssenbrunn	Siebenbrunn-Leopoldsdorf via Marchegg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien (Staatsbahnhof)	Wien Nordbahnhof
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane. Einhaltung der allgemein giltigen tarifmässigen Bestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane
und gilt in der Zeit	bis Ende December 1903 | bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	bis auf Widerruf längstens jedoch bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Vorstehender Kartirungsfrachtsatz | Besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	85 Heller | 89 Heller	28 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4 Heller	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege | Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	760	761	762
1			
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn
von der			
und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	Milch	Flachs, Hanf, sowie Flachs und Hanfflocken, Flachs- und Hanfheede (Werg)	Zucker (Rübenzucker) aller Art, zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Butschowitz St.E.G.	Szczakowa transito, Station der K.F.N.B.	Zuczka
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Wien K.F.N.B. oder St.E.G.	Turnau Engelsberg-Lichtenwerden Pöchlarn St. Pölten Szeged-Rokus Szeged Poprád-Felka	Aussig-Landungsplatz
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarif der St.E.G.	Artikel-Tarif 12 B des Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehres	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	218 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze	
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	200 Heller	Heller 136 203 203 134 144 59 193	221 Pfennig*)
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	18 Heller		
Art der Durchführung	im Kartirungswege	im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

*) In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg.
Die Frachtsätze finden nur Anwendung, wenn die Sendungen auf der Elbe nach dem Auslande verschifft werden und müssen die Frachtbriefe den Vermerk tragen: „Elbeumschlagsgut." Bei Einlagerung der Sendungen in Aussig gelten die einschlägigen Zwischenlagerungs-Bestimmungen des Elbenmschlagstarifes für Oesterreich vom 1. November 1899

Fortlaufende Nummer	763	764
1		
Die Publication erfolgt		
2		
von der		
3		
und im Namen der		
4	a) Steine der Classe C b) Steine des Specialtarifes 3	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel		
5		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Kolin	Schwaz-Knttowitz
5		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wostroměř	Franz Josef-Stollen
5		
nach	Libnowes	Trauu
6	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen		
7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
und gilt in der Zeit		
8	Localtarif vom 1. Jänner 1899	Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commercialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Localbahn Swolenowes-Smečna
Bezeichnung		
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		
9	ad a) 15 Heller ad b) 13 Heller	Bestehen keine directen Frachtsätze
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	ad a) 21 Heller ad b) 18 Heller	
10	ad a) 13 Heller ad h) 11 Heller	1154 Heller per Tonne
per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 18 Heller ad h) 15 Heller	1166 Heller per Tonne
11	ad a) 2 Heller ad b) 2 Heller	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	ad a) 3 Heller ad b) 3 Heller	
12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Art der Durchführung		
13	Gegen Vorlage der am den Bezirksausschuss in Chlumetz als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1904	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
14	Diese Steine müssen zum Bane oder zur Reparatur von Canälen und Brücken, ferner zur Beschotterung der Bezirksstrassen bestimmt sein	
Besondere Bemerkungen		

Fortlaufende Nummer	765	766
1		
Die Publication erfolgt: von der	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft
Die Publication erfolgt: und im Namen der		
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Cement der Pos. C—4 des Theiles I für den Verkehr mit Deutschland etc.	Ziegel der Pos. Z—1 des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Gartenau	Bürmoos
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Salzburg transit (für Sendungen nach Freilassing)	Oberndorf
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für die Bahnhoferweiterung in Freilassing bestimmt sein	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für den Bau, bezw. die Umlegung des Marktes Oberndorf bestimmt sein
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, Abtheilung E, Schnitt-Tafel ii a	Localtarif
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Mark 0·15	
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Mark 0·12	20 Percent der normalen Frachtsätze
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Mark 0·03	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende 1904	
Besondere Bemerkungen		Dem Frachtbriefe hat eine Bestätigung der Marktgemeinde-Vorstehung Oberndorf, dass die Sendung für den Bau, bezw. die Umlegung des Marktes Oberndorf bestimmt ist, beizuliegen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
9	Nr. 148 vom 27. December 1902	3440	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Localbahnen	Schleifholz der Pos. H—19, lit. g) 1, und Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a laut Güterclassification des Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2	Mezéhrody	Hliboka transit	In der Rubrik 5, Spalte „von", ist „Mezéhrody" auf „Mezéhrody und vorgelegenen Ladestellen der Schleppbahn Berhometh a. S.-Mezéhrody" abzuändern	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
26	Nr. 138 vom 2. December 1902	2698	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Frachtgüter diverser Classen	ungarischen Stationen oder vice versa	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Der Absatz 6 der „Besonderen Bestimmungen" ist zu streichen, da Frachtsätze für Güter aller Art in der Tabelle nicht vorgesehen sind. Demzufolge sind die Absätze 7 und 8 dieser Bestimmungen mit 6 und 7 zu numeriren	
	Nr. 11 vom 24. Jänner 1903	556	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Frachtgüter der Classe A II I	Böhm.-Trübau St.E.G. oder umgekehrt	Floridsdorf K.F.N.B.	In einzelnen Verordnungsblättern erscheint in der Spalte 4 die Ziffer „1" ausgeblieben, und ist die diesbezügliche Ergänzung in den betreffenden Verordnungsblättern durchzuführen	
	Nr. 18 vom 12. Februar 1903	714	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Zuchtkühe etc.	Imst, Radstadt etc.	Jaroslau	In der Spalte 4 hat es statt „Zuchtthiere" richtig zu lauten „Zuchtstiere"	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 21. **Wien, 19. Februar 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1901. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 12. December 1902,*) betreffend die zollamtliche Erhebung des Gewichtes bei einigen in ganzen Waggonladungen aus dem Auslande einlangenden Waarengattungen.

Im Einvernehmen mit den betheiligten kgl. ungarischen Ministerien wird die mit der Ministerial-Verordnung vom 20. September 1897, R.-G.-Bl. Nr. 232 und Verordnungs-Blatt Nr. 181 ertheilte Gestattung der zollamtlichen Gewichtsermittlung durch Abzug der bahnamtlich angemerkten Waggontara von dem zollamtlich zu erhebenden Bruttogewichte des beladenen Waggons auf nachstehende Artikel, falls dieselben für sich in ganzen Waggonladungen zur Einfuhr gelangen, ausgedehnt.

Fette der T. Nr. 67 und fette Oele der T. Nr. 72 und 73 in Fässern, Fleisch der T. Nr. 83, Korkstöpsel der T. Nr. 228 b), Thonwaaren der T. Nr. 254 und 255, Eisenwaaren der T. Nr. 261 und 266, dann Leim und Elektrodenkohle, endlich alle jene Waaren, welche einem Zolle von höchstens fl. 3·— per 100 kg unterliegen.

Bei Flüssigkeiten in Cisternenwaggons ist selbstverständlich gemäss Artikel XVII des Zollgesetzes die diesfalls normirte Tara hinzuzuschlagen.

Durch vorstehende Verordnung bleiben die Bestimmungen des Alinea 1 des § 24 der Durchführungs-Vorschrift zum Zollgesetze, betreffend die Verzollungscompetenzen der Grenzzollämter an Eisenbahnen unberührt.

Diese Verordnung tritt sofort in Kraft.

Böhm m. p. **Call** m. p.

Neuerliche Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Dobříš nach Přibram.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Josef Köhler in Prag im Vereine mit dem Ingenieur Heinrich Raynal in Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Dobříš über Rosowitz nach Přibram mit einer Variante über Webořišt, Lang Lhota und Dubenetz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres neuerlich ertheilt.

Wien, am 27. Jänner 1903. E.-M.-Z. 951/2.

*) Enthalten in dem am 30. December 1902 ausgegebenen CXXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 245 und in dem am 30. December 1902 ausgegebenen LX. Stücke des V.-Bl. des F.-M. unter Nr. 203.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für Kleinbahnlinien mit elektrischem Betriebe in Teschen und Umgebung.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ferdinand Krupitza, Kaffeehauspächter in Přivoz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Kleinbahn in der Stadt Teschen, und zwar vom Bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn durch die Bahnhofstrasse, Sachsenberggasse, Schlossgasse, Stefaniestrasse, den alten Markt, die deutsche Gasse, den Demelplatz, die Scherschnikgasse, den Oberring, die Prutekgasse, Berggasse, Krieghammerstrasse, Elisabethstrasse, Villenstrasse und Schiesshausstrasse zurück zu dem gedachten Bahnhofe mit Alternativlinien:

a) durch die Lastenstrasse, Hoenheisergasse und Bielitzerstrasse;
b) durch die Thalgasse und die Feldgasse;
c) durch die Quaistrasse und
d) durch die Illichstrasse,

sowie für mit elektrischer oder Dampfkraft zu betreibende Kleinbahnen von Teschen nach Mosty, nach Schibitz und nach Blogotitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. Februar 1903. E.-M.-Z. 1074/2.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1901.

Von der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1901 umfassende Band XXII erschienen. Die „Z. d. V. D. E.-V." theilt folgende Ergebnisszahlen, welchen — soweit angängig — die entsprechenden Angaben aus dem vor 10 Jahren erschienenen XII. Band (Rechnungsjahr 1891) gegenübergestellt sind, mit:

Die Eigenthumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 42.325 km am Ende 1891 auf 51.092 km am Ende 1901, also um 20·7 pCt. gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1891: 38·361 km oder 90·6 pCt. auf Staatsbahnen und 3964 km oder 9·4 pCt. auf Privatbahnen, 1901 dagegen 46.731 km oder 91·5 pCt. auf Staatsbahnen und 4361 km oder 8·5 pCt. auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1891 31.535 km oder 74·5 pCt. Hauptbahnen und 10.790 km oder 25·5 pCt. Nebenbahnen, 1901 dagegen 32.453 km oder 63·5 pCt. Hauptbahnen und 18.639 km oder 36·5 pCt. Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 2·9 pCt., die Nebenbahnen aber um 72·7 pCt. zugenommen.

Bei einem Flächeninhalte von rund 540.743 km² besass Deutschland 1891 42.270 km, 1901 dagegen 51.040 km vollspurige Eisenbahnen, so dass auf 100 km² entfielen 1891 7·82 km und 1901 9·44 km Eisenbahnen. Auf 100.000 Einwohner, deren im Reiche im ersteren Jahre 49·77 Millionen, im letztern 56·86 Millionen gezählt wurden, kamen 1891 8·49 km und 1901 8·98 km Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehres standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1901 19.724 Locomotiven, 41 Motorwagen, 39.878 Personenwagen, 419.990 Gepäcks- und Güterwagen zur Verfügung. Gegen 1901 hat bei den Locomotiven eine Zunahme von 33·4 pCt., bei den Personenwagen von 45·0 Percent und bei den Gepäcks- und Güterwagen von 40·3 pCt. stattgefunden. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel haben sich von 1745·88 auf 2501·08 Millionen Mark oder um 43·3 pCt. erhöht. Von letzterem Betrage entfallen 874·94 Millionen Mark auf Locomotiven nebst Tendern, 1·11 Millionen Mark auf Motorwagen, 412·71 Millionen Mark auf Personenwagen und 1212·32 Millionen Mark auf Gepäcks- und Güterwagen.

Von den eigenen und fremden Locomotiven und und Motorwagen sind im Jahre 1901 in Zügen, im Vorspanndienste, bei Leerfahrten und im Rangirdienste 782·91 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 15.418 Locomotivkilometer zurückgelegt worden, davon 520·87 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen 1891 haben die Locomotivkilometer um 43·8 pCt., die Nutzkilometer um 45·4 pCt. und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Locomotivkilometer um 19·8 pCt. zugenommen.

An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer 1891 8043 oder täglich 22·04 Züge und 1901 9815 oder täglich 26·89 Züge.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäcks-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1901 18.591·49 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 366.135 Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hievon 4316·89, auf die Gepäcks- und Güterwagen 13.878·10 und auf die Postwagen 396·50 Millionen Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1891 ein erhebliches Wachsthum zu verzeichnen: bei den Wagenachskilometern im Ganzen um 40·6 pCt., bei den Personenwagen um 64·5 pCt., bei den Gepäcks- und Güterwagen um 34·5 und bei den Postwagen um 41·9 pCt. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 17·1 pCt. gehoben. Von den auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleisteten Achskilometern der eigenen Wagen entfielen auf eine Personenwagenachse 45.155, eine Gepäckswagenachse 49.878 und eine Güterwagenachse 15.157.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewichte der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehes und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 24.231·55 auf 36.914·10 Millionen Tonnenkilometer, also um 52·3 Percent, die todte Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Locomotiven, Tender und Motorwagen von 65.203·02 auf 104.978·43 Millionen Tonnenkilometer, also um 61 pCt. gestiegen. Ausserdem wurden von den

als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern im Jahre 1891 14·78 Millionen und im Jahre 1901 16·02 Millionen Tonnenkilometer oder 8·4 pCt. mehr geleistet. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1901 eine Gesammtlast von 2·79 Millionen Tonnen gegen 2·11 Millionen Tonnen im Jahre 1891, mithin 32·2 pCt. mehr bewegt.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraume von 1891 bis 1901 einen weiteren Aufschwung genommen. Im Jahre 1901 wurde eine Einnahme von 571·36 gegen 367·66 Millionen Mark im Jahre 1891, mithin ein Mehr von 55·4 pCt., erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von Mk. 11.484, gegen Mark 8842 im Jahre 1891, mithin ein Mehr von Mk. 2642, das heisst 29·9 pCt. Dagegen ist die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckswagen von Mk. 108 auf 105 zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehre erklärt. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäcksverkehre mit 31·34 pCt., gegen 28·83 pCt. im Jahre 1891 betheiligt.

Die reine Personenbeförderung, einschliesslich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 192·85 Millionen Mark, das sind 54·1 pCt., die Beförderungen von Gepäck und Hunden ein solches von 7·74 Millionen Mark, das sind 73·3 pCt., aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 3·12 Millionen Mark, das sind 410·5 pCt., erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden.

Der Antheil der Wagenclassen an der Gesammteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1901 auf 4·34 pCt. in der I. Classe, 22·15 pCt. in der II. Classe, 48·29 pCt. in der III. Classe, 23·20 pCt. in der IV. Classe und 2·02 pCt. entfallen auf die Militärbeförderung, gegen 4·48, 26·05, 48·59, 18·40, 2·48 pCt. im Jahre 1891.

Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1901 durschnittlich 15 Eisenbahnfahrten, gegen 9 im Jahre 1891; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegstrecke von 25·17 auf 23·50 km gesunken. In dem Rückgange kommt die beträchtliche Zunahme der Stadt- und Vorortverkehre zum Ausdrucke.

An Personenkilometern sind im Jahre 1901 im Ganzen 20.588·74, gegen 11.679·05 Millionen im Jahre 1891, also 76·3 pCt. mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 47·3 pCt. Der Antheil der Wagenclassen an den Personenkilometern stellt sich 1901 auf 1·55 pCt. in der I. Classe, 13·13 pCt. in der II. Classe, 47·80 pCt. in der III. Classe, 32·48 pCt. in der IV. Classe, 5·04 pCt. entfallen auf befördertes Militär, gegen 1·73, 15·74, 49·15, 28·40 und 4·98 pCt. im Jahre 1891.

Die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkilometer hat im Jahre 1891 3·05 Pfennig betragen und ist auf 2·67 Pfennig im Jahre 1901 zurückgegangen. Die Ursache für diese Ermässigung von 12·5 pCt. ist theils in der Herabsetzung der Fahrpreise, theils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benützung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Giltigkeitsdauer u. s. w. begünstigten Zunahme des Rückfahrverkehres, sowie in der vermehrten Benützung der IV. Classe gegen die höheren Classen zu erblicken.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in der Zeit von 1891 bis 1901 eine erhebliche Steigerung erfahren. Während die Einnahme im Jahre 1891 907·74 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1901 auf 1251·70 Millionen Mark gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 37·9 pCt. stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von Mk. 21.514, gegen Mark 24.723, also 14·9 pCt., mehr ein.

Die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Güterwagen hat sich von Mk. 95 auf Mk. 98 gehoben. Diese Steigerung, die auf den ersten Blick befremden könnte, weil der durchschnittliche Frachtertrag, wie weiter unten bemerkt, herabgegangen ist, rührt von der Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen her. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Güterverkehre mit 68·66 pCt. gegen 71·17 pCt. im Jahre 1891 betheiligt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluss des Postgutes ist von 23.144·34 im Jahre 1891 auf 32,988·75 Millionen im Jahre 1901, also um 42·5 pCt. gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 548.535 Tonnenkilometer im Jahre 1891 auf 651.590 Tonnenkilometer im Jahre 1901, mithin um 103.055 Tonnenkilometer oder 18·8 pCt. ergeben. Die geringe Zunahme der Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfanges erklärt sich daraus, dass die neu hinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigkeit beträchtlich nachgestanden haben.

Die durchschnittliche Einnahme auf einen Tonnenkilometer des Frachtgutes ist von 3·82 auf 3·54 Pfennig gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um 7·3 pCt. erklärt sich aus Tarifermässigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifclassen, erweiterte Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Massentransporte u. s. w.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Coursverluste, erste Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds u. s. w.) zu verstehen sind, im Jahre 1891 im Ganzen auf 10.426·13 Millionen Mark, somit auf 1 km der Eigenthumslänge auf Mk. 247.048. Sie sind im Rechnungsjahre 1901 im Ganzen auf 12.896·98 Millionen Mark und für 1 km der Eigenthumslänge auf Mk. 252.463 gestiegen. Beim Gesammtbetrage hat also eine Zunahme von 23·7 pCt. und für das Kilometer eine solche von 2·2 pCt. stattgefunden. Die Kosten des letzten Erwerbes, also das eigentliche Anlagecapital der jetzigen Eigenthümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1891 auf 10.664·97 und im Jahre 1901 auf 13.130·53 Millionen Mark oder Mk. 257.035 auf 1 km.

Die gesammten Betriebseinnahmen ausschliesslich des Pachtzinses sind von 1341·47 Millionen Mark im Jahre 1891 auf 1969·23 Millionen Mark im Jahre 1901, also um 46·8 pCt. gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 20·0 pCt. zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge, sowie auf 1000 Wagenachskilometer aller Art und auf 1000 Nutzkilometer

berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von Mk. 31.712 auf Mk. 38.781 = 22·3 pCt., bezw. von Mk. 101 auf Mk. 106 = 5·0 pCt. und von Mk. 3745 auf Mk. 3781 = 1·0 pCt.

Die Betriebsausgaben ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse sind in der Zeit von 1891 bis 1901 von 848·98 auf 1286·73 Millionen Mark, also um 51·6 pCt., die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von Mk. 20.067 auf Mk. 25.340, also um 26·3 pCt. gestiegen. Die Mehraufwendungen sind zumeist auf die nachstehend erörterte Erhöhung der Besoldung der Beamten und Arbeiter, auf die Vermehrung ihrer Anzahl und auf die Steigerung der Materialpreise zurückzuführen. Auch die auf 1000 Nutz- und auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von Mk. 2370 in 1891 auf Mk. 2470 in 1901, bezw. von Mk. 64 auf Mk. 69.

Der Percentsatz der Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1891 auf 63·28 und im Jahre 1901 auf 65·34 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, sowie der Pachtzinse hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1891 492·59, im Jahre 1901 682·40 Millionen Mark; er hat also um 38·6 pCt. zugenommen, dagegen ist er im Verhältniss zu der Gesammteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 36·72 auf 34·66 pCt. gesunken. Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagecapitales betrachtet, ergab der Betriebsüberschuss im Jahre 1891 4·85, im Jahre 1901 dagegen 5·35 pCt. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1901 Mk. 13.441 gegen Mk. 11.645 im Jahre 1891, mithin ein Mehr von Mk. 1796 oder 15·4 pCt.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschliesslich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1901 546.211 Personen, mithin kam auf je 104 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1891 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter von 123.000 Personen oder 29·1 pCt. stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigenthumslänge der Eisenbahnen nur um 20·7 pCt. zugenommen hat. Das grössere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrssteigerung, andererseits aus den grossen Erleichterungen, die im Dienste namentlich des niederen Personales eingeführt wurden.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1901 unter Hinzurechnung von 44·1 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke im Ganzen 756·11 gegen 502·49 Millionen Mark im Jahre 1891; sie haben mithin um 50·5 pCt. zugenommen. Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist hienach beträchlich mehr gewachsen als die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter, so dass die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von Mk. 1186 auf Mk. 1384 = 16·7 pCt. gestiegen ist.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Schmalspurbahnen — ausschliesslich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1891 1155 km; bis Ende 1901 ist sie auf 1893 km, also um 738 km oder um 63·9 pCt. gestiegen. An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1901 409 Locomotiven, 1114 Personenwagen und 8594 Gepäcks- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1891 nur 242 Locomotiven, 674 Personenwagen und 4858 Gepäcks- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1891 4,513.600 Nutz- und 63,814.119 Wagenachskilometer, im Jahre 1901 8,038.625 und 125,031.102. An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1891 im Ganzen 61·28 Millionen Mark und auf 1 km Eigenthumslänge Mk. 54.175, im Jahre 1901 dagegen 118·84 Millionen Mark, bezw. Mk. 67.626. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 24·8 Percent gestiegen. Ausschliesslich der Ergebnisse der oberschlesischen Schmalspurbahnen sind die Betriebseinnahmen von 5·33 Millionen Mark im Jahre 1891 auf 10·17 Millionen Mark und die Betriebsausgaben von 3·93 auf 8·57 Millionen Mark gestiegen, während der Betriebsüberschuss von 1·40 auf 1·60 Millionen Mark zugenommen hat.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte elektrisch zu betreibende Bahn niederer Ordnung See-Unterach. (Detailproject: Ergebniss der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Ertheilung des Bauconsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Linz vorgelegte Ergebniss der am 1. und 2. October 1902 durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich der mit der Spurweite von 1·0 m auszuführenden, elektrisch zu betreibenden Bahn niederer Ordnung von der Station See der Dampfschiffahrt auf dem Mondsee zur Station Unterach der Dampfschiffahrt auf dem Attersee, sowie die auf Grund dieses Ergebnisses der bezeichneten Amtshandlung erfolgte Ertheiluug des Bauconsenses für die begangene Projectslinie mit Ausschluss der Station See (km 0·0 bis km 0·0/1), der Theilstrecke km 1·6/7 und km 3·0/1, sowie der Centralstation in km 2·6/8 links der Bahn zur Kenntniss genommen und der Bauunternehmung Stein und Hafferl in Gmunden nunmehr auch den Bauconsens für die bisher ausgenommenen Theilstrecken der Projectslinie, jedoch ausschliesslich der Centralstation nach Massgabe des Projectes und der von der Commission getroffenen Bestimmungen mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Concessionsertheilung in Kraft tritt und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 51.770 ex 1902.]

Elektrische Kleinbahn Triest-Scorcola-Opčina. (Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung; Ertheilung des Betriebsconsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen über das Ergebniss der am 5. September 1902 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der elektrischen Kleinbahn Triest-Scorcola-Opčina, bei welcher Amtshandlung auf Grund des anstandslosen Resultates derselben der Betriebsconsens für die gegenständliche Kleinbahn ab 9. September 1902 ex commissione ertheilt worden ist, genehmigend zur Kenntniss genommen.

[E.-M.-Z. 43.460 ex 1902.]

Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynow). (Detailproject für eine Variante in der Theilstrecke km 3·010 bis km 4·325 (alt); Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegte Detailproject für die Variante in der Theilstrecke km 3·010 bis km 4·325 (alt) der in Bauausführung begriffenen schmalspurigen Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) principiell genehmigt und unter Einem an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur Vornahme der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung

und der Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens unter Ausfolgung eines signirten Planpares an den Landesausschuss des Königreiches Galizien ex commissione mit dem Bemerken zu ertheilen, dass der für das ursprüngliche Project dieser Theilstrecke bereits ertheilte und mit dem Erlasse vom 17. Februar 1902, Z. 39.944 ex 1901, bestätigte Bauconsens aufgehoben wird.

[E.-M.-Z. 4699.]

Localbahn Světla-Ledeč-Kácow. (Project für die mechanische Einrichtung der Wasserstation Ledeč.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Project für die mechanische Einrichtung der Wasserstation Ledeč der in Bauausführung begriffenen Localbahn Světla-Ledeč-Kácow mit dem Bemerken genehmigt, dass behufs Ermöglichung der directen Füllung des Stabilkessels aus dem Reservoir ein absperrbares Wasserleitungsrohr einzuschalten ist. [E.-M.-Z. 743.]

Projectirte normalspurige Localbahn Freiland-Türnitz. (Generelles Project: Anberaumung der Trassenrevision.) Zufolge Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. December 1902, Z. 53.030, hat die k. k. Statthalterei in Wien rücksichtlich des generellen Projectes des niederösterreichischen Landesausschusses für eine normalspurige Localbahn von der Station Freiland-Türnitz der k. k. Staatsbahnlinie Scheibmühl—Kernhof nach Türnitz die Trassenrevision im Sinne der §§ 10 bis 14 der k. k. Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für den 20. Februar 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 6762.]

Localbahn Jičin-Turnau. (Aenderung der Nivellette in km 9·8 bis km 11·2.) Das von der Bauunternehmung Johann Kruliš vorgelegte Project, betreffend die Aenderung der Nivellette in km 9·8 bis 11·2 der Localbahn Jičin-Turnau wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 1127.]

— (Hölzerne Ueberfahrtsbrücken in km 0·671 und 3·278.) Die von der Bauunternehmung Johann Kruliš vorgelegten Pläne für die hölzernen Ueberfahrtsbrücken in km 0·671 und 3·278 der Localbahn Jičin-Turnau wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 1072.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klaus—Steyrling—Selzthal (Pyhrnbahn). (Project der anlässlich des Baues des Bosrucktunnels am „schreienden Bache" in der Catastralgemeinde Spital a. P. herzustellenden Wasserkraftanlage, ferner der elektrischen Kraftübertragung vom nördlichen Installationsplatze zu jenem auf der Südseite des Tunnels: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Linz und Graz hat auf Grund des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 30. December 1902, Zahl 57.203, hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Windischgarsten vorgelegten Projectes der im Zuge der projectirten Eisenbahnlinie Klaus—Steyrling—Selzthal (Pyhrnbahn) anlässlich des Baues des Bosrucktunnels am „schreienden Bache" in der Catastralgemeinde Spital a. P. herzustellenden Wasserkraftanlage, ferner der elektrischen Kraftübertragung vom nördlichen Installationsplatze zu jenem auf der Südseite des bezeichneten Tunnels in der Catastralgemeinde Ardning die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und rücksichtlich der obbezeichneten Wasserkraftanlage auch unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes für das Erzherzogthum Oesterreich ob der Enns vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 32, angeordnet. Bezüglich der im oberösterreichischen Verwaltungsgebiete gelegenen Wasserkraftanlage wurde die Vornahme der obbenannten Amtshandlung am 19. Februar 1903 und hinsichtlich der im steiermärkischen Gebiete gelegenen elektrischen Kraftübertragung am 21. Februar anberaumt.

[E.-M.-Z. 6901.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Bestellung eines provisorischen Betriebsleiters.) Die Bestellung des Ingenieurs Franz Hartmann als provisorischer Betriebsleiter der für den elektrischen Betrieb umgewandelten Strassenbahnlinien der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft wurde seitens des Eisenbahnministeriums bestätigt.

[E.-M.-Z. 57.883 ex 1902.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate December 1902.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1902 folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. December die Betriebsstation Schöneberg an der Fernbahnstrecke Berlin—Magdeburg im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Güterübergangsverkehr zwischen Potsdamer Bahn und Berliner Ringbahn; die Haltestelle Long zwischen den Stationen Schwarzwasser und Czersk an der Bahnstrecke Konitz—Dirschau im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Danzig, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäcks-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; die Station Gernrode (Harz) im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Magdeburg auch für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art; der Haltepunkt Schertingswalde zwischen den Stationen Mohrungen und Gr.-Hermenau an der Bahnstrecke Mohrungen—Wormditt im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Königsberg in Pr., welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Stück- und Wagenladungsgüterverkehr; Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sind, ebenso wie lebende Tbiere, Leichen und Sprengstoffe, von der Abfertigung ausgeschlossen; die Haltestelle Grünwalde zwischen den Stationen Schwentainen und Puppen an der Bahnstrecke Lyck—Ortelsburg im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Güter- und Viehverkehr; schwerwiegende Fahrzeuge und solche, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sowie Sprengstoffe sind von der Abfertigung ausgeschlossen; der Haltepunkt Zawada zwischen den Stationen Pallowitz und Orzesche an der Nebenbahn Gleiwitz-Orzesche-Sohrau O.-S. im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Kattowitz für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Station Zeuthen an der Bahnstrecke Berlin—Königs-Wusterhausen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Berlin auch für den Fahrzeug- und Thierverkehr; die Haltestelle Oldenbrok der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von lebenden Thieren; die Station Heising der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für den unbeschränkten Güterverkehr; die Haltestelle Popiollen zwischen den Stationen Buddern und Benkheim an der Bahnstrecke Gerdauen—Goldap im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Königsberg i. Pr. für den Personen-, Gepäcks-, Leichen-, Güter- und Viehverkehr; Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können, sowie Sprengstoffe sind von der Abfertigung ausgeschlossen; die Kreuzungsstation Katharinenflur zwischen den Stationen Thorn und Thornisch-Papau an der Bahnstrecke Thorn—Schönsee im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern, jedoch nur für den Uebergangsverkehr nach und von den Stationen Gramtschen und Leibitsch der Kleinbahn Thorn-Leibitsch; Ortsverkehr ist ausgeschlossen; ebenso ist die Abfertigung von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, ausgeschlossen; die Station Seulbitz der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt war, auch für den unbeschränkten Güterverkehr; der Haltepunkt Strickenhäuser zwischen den Stationen Karlsthal und Grünthal im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Haltestelle Wormen der Ostpreussischen Südbahn für den allgemeinen Stückgutverkehr; ausgeschlossen von dem Verkehre sind — abgesehen von den im § 50 A 1—4 der Eisenbahnverkehrsordnung aufgeführten Gütern die nach den örtlichen Einrichtungen ungeeigneten Gegenstände, nur mit besonderen Schwierigkeiten und Hilfsmitteln zu ver- und entladende Sachen — Güter, welche mit Nachnahme belastet sind und Güter nach dem Auslande; ferner eine Gütern nebenstelle in Kriescht im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Bromberg für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern, die mit der Eisenbahn über Döllens-Radung ein- oder ausgehen;

am 5. December die Station Petershagen der Eisenbahn-Gesellschaft Greifswald-Grimmen für den Stückgutverkehr;

am 10. December die Haltestelle Emilienhof zwischen den Stationen Dessow und Wildberg der Ruppiner Kreisbahn auch für den Stückgutverkehr;

am 15. December der Haltepunkt Kirch-Göns zwischen den Stationen Lang-Göns und Butzbach an der Bahnstrecke Cassel—Frankfurt a. M. im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. für den Personen- und Gepäcksverkehr; der Haltepunkt Otze zwischen den Stationen Burgdorf und Ehlershausen an der Bahnstrecke Lehrte—Uelzen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Hannover, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; der Haltepunkt Wolfshagen i. Pom. zwischen den Haltestellen Hohenfelde i. Pom. und Alt-Bauzin an der Nebenbahn Kolberg-Kösliu der Alt-Damm—Kolberger Eisenbahn für den Personenverkehr;

schliesslich am 20. December der Haltepunkt Hauenhorst zwischen den Stationen Neuenkirchen b. Rheine und Rheine an der Bahnstrecke Oberhausen—Rheine im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Münster für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate December 1902.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1902 folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. December die 8 km lange Industriebahn Reichenbach-Heinsdorf in Sachsen, welche von der normalspurigen Strecke Reichenbach—Mylau bei der Station Reichenbach unterer Bahnhof abzweigt, für den öffentlichen Verkehr; es ist dies eine sogenannte Rollbockbahn, bei der die normalspurigen Güterwagen auf schmalspurige Rollböcke gesetzt und so weiter in die zahlreichen Industrie-Etablissements des Reichenbach-Heinsdorfer Bezirkes geschafft werden; als Betriebsmittel dienen ausser den Rollböcken zwei eigenartige Maschinen, schiffartig gebaut, mit dem Führerstand in der Mitte; die 9·2 km lange vollspurige Kleinbahnstrecke Thorn—Leibitsch, welche in der Kreuzungsstation Katharinenflur an den Bezirk der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction Bromberg anschliesst, für den öffentlichen Verkehr; an der neuen Strecke liegen die Verkehrsstellen Gramtschen und Leibitsch, welche dem Personen-, Gepäcks- und Güterverkehre mit der Beschränkung dienen, dass schwerwiegende, von der Kopframpe zu verladende Gegenstände nicht angenommen, auch Fahrzeuge und Sprengstoffe daselbst nicht verladen werden können; die 6·17 km lange vollspurige Theilstrecke Rückers—Reinerz der Nebenbahn von Rückers zur Reichsgrenze (Nachod) im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Breslau mit der Station Reinerz für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Vieh, Stückgut, Wagenladungen, Sprengstoffen und solchen Fahrzeugen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe nicht erforderlich ist; gleichzeitig hat die bisherige Station Rückers-Reinerz, in welcher die genannte Theilstrecke Anschluss an die Localbahn Glatz-Rückers besitzt, den Namen Rückers erhalten; ferner die 12·65 km lange Localbahn Traunstein-Waging der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit den Stationen Traunstein und Waging, den Haltestellen Weibhausen und Otting, sowie mit den Halteplätzen Hufschlag, Kirchhalling und Unteraschau für den Personen- und Güterverkehr; die Haltestellen Weibhausen, Otting und die Endstation Waging sind für den unbeschränkten Güterdienst eingerichtet, während der Halteplatz Hufschlag ausser dem Personenverkehre und dem Wagenladungsverkehre und die Halteplätze Kirchhalling und Unteraschau nur dem Personenverkehre dienen; am 6. December die 5·98 km lange Localbahn Wilhermsdorf-Markt Erlbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr; am 14. December die Untergrundbahnstrecke Knie (Charlottenburg)—Zoologischer Garten in Berlin für den öffentlichen Verkehr.

Am 15. December die Strecke Kirchberg im Hunsrück—Morbach im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu St. Johann-Saarbrücken mit den Stationen Niederkostenz, Sohren, Büchenbeuren, Hirschfeld, Hochscheid, Holzverladestelle Zolleiche, Hinzerath und Morbach für den Personen-, Güter- und Gepäcksverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren und Leichen; die Stationen Niederkostenz und Hirschfeld sind nur für den Personenverkehr eingerichtet; auf den Stationen Sohren, Büchenbeuren, Hochscheid, Hinzerath und Morbach können Personen, Reisegepäck, Leichen, lebende Thiere, Eil- und Frachtgüter abgefertigt werden; die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, ist in Büchenbeuren, Hochscheid und Hinzerath ausgeschlossen; Sprengstoffe können von und nach den Stationen der neuen Strecke nicht abgefertigt werden; die Holzverladestelle Zolleiche dient nur für den Holzverladeverkehr; die 1 m-spurige Nebeneisenbahn Reichenbach i. V. unt. Bhf.-Oberheinsdorf der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen mit den öffentlichen Ladestellen Unterheinsdorf und Oberheinsdorf für den Güterverkehr; die 14·78 km lange vollspurige bayerische Localbahn Ochenbruck-Allersberg mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Haltestellen Unterferrieden, Pyrbaum, Seligenporten und der Endstation Allersberg, sowie mit dem Halteplatze Rengersricht für den Personen- und Wagenladungsverkehr; die Localbahn benützt zwischen Ochenbruck und Burgtbann die Hauptbahn Regensburg-Nürnberg; der Betrieb wird daher nicht von der eigentlichen Anschlussstation Burgthann, sondern von der Hauptbahnstation Ochenbruck durchgeführt, woselbst auch der Sitz der Localbahn-Betriebsleitung sich befindet; letztere ist der Eisenbahn-Betriebsdirection Regensburg unterstellt.

Am 22. December die 3·64 km lange Offenbacher Hafenbahn im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M., Verbindungsbahn zwischen Station Offenbach a. M. der Frankfurt-Bebraer Linie und den am Offenbacher Hafen gelegenen städtischen Geleiseanlagen, für Güter in Wagenladungen, die auf der Hafenbahn nach oder von Offenbach a. M. Hafen befördert und die daselbst in das Schiff oder von dem Schiff in den Eisenbahnwagen, sei es unmittelbar oder nach erfolgter Zwischenlagerung im Hafengebiete, verladen werden; die Offenbacher Hafenbahn ist Eigenthum des grossherzogl. hessischen Staates.

Am 24. December die 4·39 km lange Strecke Wasserburg a. Inn Bahnhof—Wasserburg a. Inn der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Stettin: Errichtung einer Eisenbahn-Betriebsinspection in Dramburg.) Am 1. April wird in Dramburg eine neue Eisenbahn-Betriebsinspection errichtet werden. Zu dieser treten aus dem Bezirke der Betriebsinspection Stargard in Pommern 2 die Strecken: Richnow (ausschliesslich)—Neustettin (ausschliesslich), Schivelbein (ausschliesslich)—Polzin (einschliesslich) über. Ferner werden ihr die Neubaustrecken: Falkenburg (einschliesslich)—Polzin (einschliesslich), Polzin (einschliesslich)—Gramenz (ausschliesslich) mit dem Tage der Betriebseröffnung zugetheilt werden.

Ausschreibung.

Bei der k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn (Stadtgemeinde Neutitschein) gelangt die Stelle des

Betriebsleiters

mit einem Jahresgehalte von K 3600 und 20 Percent Quartiergeld zur Besetzung.

Die Anstellung ist vorläufig eine provisorische, beiderseits dreimonatlich kündbar, kann jedoch nach Ablauf einer einjährigen zufriedenstellenden Dienstzeit in definitiver Eigenschaft erfolgen, in welchem Falle der Betriebsleiter auf drei zehnpercentige Quinquennien vom Gehalte (ohne Quartiergeld) und auf Altersversorgung nach den Pensionsnormen der k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn Anspruch hat.

Bewerber um diesen Dienstposten haben ihre Gesuche mit den Nachweisen des Alters, der österreichischen Staatsbürgerschaft, der Unbescholtenheit, der Absolvirung der Ingenieur- oder Maschinenbaustudien an einer technischen Hochschule, der mehrjährigen praktischen Verwendung im Verkehrs- und commerciellen Bahndienste, der Vertrautheit mit den gesammten Geschäften der Administration, dann der Gewandtheit im Conceptfache bis **15. März 1903** bei dem gefertigten Verwaltungsausschusse einzubringen.

Der Dienstantritt hat sofort nach der Ernennung zu erfolgen.

Neutitschein, am 5. Februar 1903.

Verwaltungsausschuss
der k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn
(Stadtgemeinde Neutitschein).

Der Vorsitzende:
Gromann, Bürgermeister.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme.

In Ergänzung der Kundmachung vom 11. Februar 1903 geben wir bekannt, dass ausser dem bereits eröffneten Güterverkehre nach und von den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Pressburg (Pozsony), Budapest (auch Donauuferbahnhof) mit 20. Februar 1903 auch die Güteraufnahme nach und von Mohács, Semlin (Zimony), Belgrad, Pancsova und sämmtlichen Savestationen eröffnet wird.

Wien, am 17. Februar 1903. [164]

Bayerisch-Böhmischer Personen- und Gepäcks-Verkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 15. März 1903 werden im Verkehre zwischen den Stationen Saaz und München C.B. über Eger directe Personenzugsfahrkarten III. Classe für die einfache Fahrt, sowie directe Gepäckstaxen, ferner im Verkehre zwischen den Stationen Saaz und Nürnberg C.B. über Eger directe Personenzugs-Rückfahrkarten II. und III. Classe eingeführt.

Prag, am 16. Februar 1903. [165]

Die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen etc.

Frachtberechnung für Sendungen ab Brüx A.T.E. und Dux.

Insoweit in dem mit 1. Jänner 1903 zur Einführung gelangten Nachtrag II zu der am 1. Jänner 1902 giltigen „Zusammenstellung von Frachtsätzen für die Beförderung von Kohlen im Localverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen“ für die Stationen Brüx (k.k.St.B.) und Ladowitz billigere Frachtsätze enthalten sind als für die Stationen Brüx A.T.E. und Dux im Tarife für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.St.B. etc. vom 1. Jänner 1902, finden diese billigeren Frachtsätze bis auf Weiteres auch für Sendungen ab Brüx A.T.E. und Dux Anwendung.

Wien, am 12. Februar 1903. [166]

K. k. österr. Staatsbahnen namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsche Eisenbahn-Thier- und Gütertarife.

(Theile I.)

Einführung neuer Tarife.

Am 1. April 1903 werden eingeführt: 1. ein neuer deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, unter Aufhebung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1900 nebst Nachträgen I und II; 2. ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, unter Aufhebung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. April 1902; 3. ein neuer Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, unter Aufhebung des Deutschen Eisenbahntarifes für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, vom 1. Jänner 1900 nebst Nachträgen I und II. Die neuen Tarife enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Thier- und Güterverkehr der Güterclassification und des Nebengebührentarifes. Hiedurch werden neben einzelnen Erhöhungen der Frachtsätze für Zuchtthiere, Rennpferde, Holzabfallspäne und der Nebengebühren für Zoll- und Steuergüter durchwegs Vergünstigungen und Ermässigungen herbeigeführt. Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschrift unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden. Druckabzüge der neuen Tarife können vom 1. März 1903 ab durch Vermittlung unserer Abfertigungsstellen bezogen werden.

Dresden, den 16. Februar 1903. [167]

Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Preussisch-Hessischer Staatsbahn-Thiertarif. Hanseatisch-Ostdeutscher Thiertarif. (Aenderungen.) Infolge Neugestaltung der Tarifbestimmungen für Zuchtthiere, Rennpferde und Thiere in Stallungswagen im Deutschen Eisenbahn-Thiertarif, Theil I, treten in den angeführten Theilen II die besonderen Vorschriften

a) für Rennpferde in Stallungswagen nach und von dem Orte des Rennens und
b) für Vollblutmutterpferde und zugehörige Fohlen in Stallungswagen nach und von den Landesgestüten und Beschälstationen

einschliesslich der Anmerkung am 1. April 1903 ausser Kraft. Durch die Neugestaltung werden überwiegend Frachtermässigungen zum Theil aber auch Frachterhöhungen herbeigeführt.

Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung der Haltestelle Michelau.) Die Haltestelle Michelau an der Strecke Luxemburg—Ulflingen wurde vom 16. Februar 1903 ab in die Hefte 1—4 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes (Verkehr mit Pfalz, St. Johann-Saarbrücken, Main-Neckar-Bahn und Aaden) aufgenommen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Sassnitz-Hafen.) In den obgenannten Güterverkehr wurde ab 15. Februar 1903 die Station Sassnitz-Hafen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl aufgenommen. Ueber die Frachtsätze für Sassnitz-Hafen geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Thiertarif. (Aenderung.) Die besonderen Bestimmungen zu FIC des Tarifes, betreffend die Frachtberechnung für Rennpferde und Vollblutmutterpferde, werden mit Giltigkeit vom 1. April 1903 aufgehoben. An deren Stelle treten vom gleichen Zeitpunkte ab anderweite, in den Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, aufgenommene Vorschriften, auf Grund deren eine Frachterhöhung eintritt.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband, 2. Heft. Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr. (Nachtrag VII.) Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1903 wurde der Nachtrag VII ausgegeben, durch welchen weitere württembergische und Reichsbahnstationen in den Tarif aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
767	Oesterr. Nordwestbahn		Steine des Specialtarifes 3	Skutsch	Stockerau	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif vom 1. Jänner 1898	Heller 78	Heller 46	Heller 32	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die Reichsstrassenverwaltung oder auf den Bezirksstrassenausschuss oder auf eine Bezirkshauptmannschaft als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904	Diese Steine müssen zur Beschotterung der Reichs- oder Bezirksstrassen bestimmt sein
					Spillern				78	46	32			
					Kornenburg				80	48	32			
					Langenzersdorf				81	48	33			
					Jedlersdorf transit				82	49	33			
					Floridsdorf-Jedlesee				60	49	11			
					Wien Oe.N.W.B.				60	51	9			
768	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohlen als Frachtgut	Franz Josef-Stollen	Zawratetz-Tremoschnitz	Einhaltung der Bestimmungen des citirten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Kronen für 10.000 kg 84·4	74·4	10·—	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, die einen Rückvergütungsstempel nicht tragen dürfen, consignirt, längstens bis Ende April 1904	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht inbegriffen
				Schwaz-Kuttowitz					85·2	75·2	10·—			
769	Oesterr. Nordwestbahn		Pflastersteine	Lititz a. A.	Nenbydzow	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarif der Oe.N.W.B., giltig vom 1. Jänner 1898	Heller 50	Heller 46	Heller 4	Im Kartirungswege		
					Podèbrad				59	53	6			

Fortlaufende Nummer	1	770	771	772
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der und im Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft	
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Steinkohlen, Steinkohlenkokes, Steinkohlenbriquetts	Extract aus Eichen- und Fichtenholz	Phosphorite (russischer Herkunft)
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Camphausen	Slatina	Podwołoczyska (Bhf.) transito
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Asch (Stadt)	St. Margrethen transit Feldkirch transit Buchs transit Bregenz transit	Lemberg-Podzamcze
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 30. Juni 1903	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband	Tarif-Theil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1902 (Ausnahmetarif Nr. XLIV)	Artikeltarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Dermalen besteht kein directer Frachtsatz	Es bestehen keine directen Frachtsätze	62 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	1·13 Mark	281 Centimes 276 276 281	41 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			21 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

	773	774
1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft
3	und im Namen der	betheiligten Verwaltungen
4	für Artikel	Cement und Kalk, gebrannt, als Frachtgut
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Branik-Hodkovička via Prag (St.B.)—Neratovic—Všetat-Přívor
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Liboch (Oe.N.W.B.)
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen
7	und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
8	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localgütertarife
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es besteht kein directer Frachtsatz
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	61 Heller
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

	773	774
1	Fortlaufende Nummer	
2	Die Publication erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft
3	und im Namen der	betheiligten Verwaltungen
4	für Artikel	Hohlglaswaaren der Pos. H—16 der Güterclassification des Tarifes, Theil I, dann Glasperlen und Glasringe
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Reichenau bei Gablonz (S.N.D.V.B.)
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Fiume / Triest
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Die bezüglichen Sendungen müssen via Suez-Canal zum Exporte gelangen
7	und gilt in der Zeit	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
8	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, bezw. 4
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Heller: rücksichtlich Fiume auch incl. ungar. Transportsteuer: 422 bezw. 558 / 402 bezw. 540
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	391 / 359
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	31 bezw. 167 / 43 bezw. 181
12	Art der Durchführung	Nach Massgabe der „Speciellen Bestimmungen" des Abschnittes J, bezw H des nebenbezogenen Verbandstarifheftes 3, bezw. 4, im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der nebenbezeichneten „Speciellen Bestimmungen" beizubringenden Documente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist.
14	Besondere Bemerkungen	Durch nebenstehende Verlautbarung wird die Publication unter der fortlaufenden Nummer 3194 in der Nummer 143 dieses Blattes vom 16. December 1902 (Seite 3629) gegenstandslos

Fortlaufende Nummer	775	776	777
Die Publication erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen
für Artikel	a) Lohe (verkleinerte oder gemahlene Borke [Rinden]). b) Borke (Rinden), nicht verkleinert oder nicht gemahlen	Bierfässer, gebrauchte, leer retourgehende (unter 8 Hektoliter Gehalt)	Bier in Fässern	Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Szepes-Béla-Barlangliget	Mähr.-Ostrau	Karwin	Stauding
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Brünn St.E.G. oder K.F.N.B.	Karwin	Mähr.-Ostrau	Wien S.B. (Matzleinsdorf)
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Anfgabe in beliebigen Mengen.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Abladen obliegt dem Empfänger.	Frachtzahlung für das Effectivgewicht; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zu Betriebszwecken der Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an eine Dienstesstelle der genannten Eisenbahn-Verwaltung adressirt sein
und gilt in der Zeit	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Localtarife		Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze		Bestebt kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 155 Heller ad b) 143 Heller	35 Heller	32 Heller	88 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege		Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				Anf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen				

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
27	Nr. 1 vom 1. Jänner 1903	25	Südbahn-Gesellschaft	Steiermärkischer Landesausschuss	Kohle	Gonobitz	Pöltschach transit	In der Rubrik 6 ist zu streichen: „und Gesammtverfrachtung von mindestens 1000 Tonnen per Jahr“	

Krahne *Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc.* 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.
Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration
Wien, I. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 22. **Wien, 21. Februar 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt das Inhaltsverzeichniss für den Jahrgang 1902 und der Tarif-Index für das IV. Quartal 1902 bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 17. Februar 1903, Z. 5621, an die österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Hinausgabe des VI. Nachtrages zum Eisenbahn-Betriebsreglement.

Der geehrten Verwaltung wird ein Exemplar der hieramtlichen Verordnung vom 17. Februar 1903, R.-G.-Bl. Nr. 29, betreffend die Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, zur Kenntnissnahme übermittelt.

Anlangend zunächst die mit dieser Verordnung durchgeführte Abänderung der Bestimmungen der Nr. XV, Ziff. 6, der Anlage B zum Betriebsreglement, betreffend die Frachtberechnung für Mineralsäuren, sowie die hiemit im Zusammenhange stehenden Aenderungen in den Nummern XVI, XVII, XVIII, XXII und XXV der genannten Anlage, so verfolgen dieselben den Zweck, den diesfalls von den Interessenten zum Ausdrucke gebrachten Wünschen Rechnung zu tragen. Durch diese Aenderungen wird nämlich die bezügliche Bestimmung über die Frachtberechnung für mindestens 2000 kg für jede Frachtbriefsendung — unter gleichzeitiger Herstellung der Uebereinstimmung mit der einschlägigen Bestimmung des deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung B, § 16 — auf jene Fälle beschränkt, in welchen die betreffenden Artikel in Ballons, Flaschen oder Kruken, blos in Körben verpackt, im Einzelgewichte von mehr als 75 kg zur Aufgabe gelangen.

Demzufolge wird sonach künftighin — abgesehen von der Beförderung in Kesselwagen — die Frachtberechnung bei den in den Nummern XVIII und XXII der Anlage B zum Betriebsreglement angeführten Artikeln überhaupt, und bei den in den Nummern XV, XV a, XVI, XVII und XXV dieser Anlage bezeichneten Artikeln in jenen Fällen unter Zugrundelegung des wirklichen Gewichtes der Sendungen zu erfolgen haben, wenn diese Stoffe in Kisten mit Ballons, Flaschen oder Kruken verpackt oder in Metallbehältern (Eisenfässern etc.) und dgl. zur Beförderung gelangen.

Die übrigen rücksichtlich der Anlage B zum Betriebsreglement durchgeführten Aenderungen haben — abgesehen von der Druckfehlerberichtigung in Nr. XXXII — den Zweck, die Bestimmungen des Betriebsreglements, wie dies bereits mittelst des IV. und V. Nachtrages vom 1. August 1900 und vom 10. October 1901 geschehen ist, mit den Bestimmungen der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung thunlichst gleichmässig zu gestalten.

Was schliesslich den § 20 des Betriebsreglements anbelangt, so wurde die Aufschrift — entsprechend dem Inhalte dieses Paragraphen — durch den Zusatz „Beförderung von kranken Personen“ ergänzt, und weiters im 2. Absatze desselben ein Hinweis auf die allgemeinen gesundheitspolizeilichen Vorschriften für das Verlassen des Domiciles durch Infectionskranke aufgenommen.

Im Uebrigen weist der erwähnte 2. Absatz nur eine formelle Aenderung hinsichtlich der Aufeinanderfolge der einzelnen Sätze auf.

Die Hinausgabe der gegenständlichen Verordnung als VI. Nachtrag zu dem in Buchformat erschienenen Eisenbahn-Betriebsreglement wird in deutscher, böhmischer, polnischer und italienischer Sprache durch die k. k. Hof- und Staatsdruckerei veranlasst, und beträgt der Verkaufspreis 4 Heller für das Exemplar.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, den dortseitigen Bedarf an dem VI. Nachtrage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei mit thunlichster Beschleunigung bekanntzugeben und weiters Veranlassung zu treffen, damit die in Händen des unterstehenden Personales befindlichen, sowie die in den Stationen zur Einsichtnahme des Publicums und zum Verkaufe bereitliegenden Exemplare des Betriebsreglements alsbald mit diesem Nachtrage versehen werden.

Nach Erscheinen dieses Nachtrages zum Betriebsreglement darf kein Exemplar desselben ohne diesen Nachtrag abgegeben werden, und sind mittlerweile allfällige Käufer hierauf aufmerksam zu machen.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Verordnung des Eisenbahnministers vom 17. Februar 1903,*) betreffend die Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen des mit Verordnung vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893, eingeführten Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Das laut Verordnung vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 eingeführte Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder wird mit Giltigkeit vom 1. März 1903 in der nachstehenden Weise abgeändert, beziehungsweise ergänzt:

§ 20.

Die Aufschrift dieses Paragraphen hat zu lauten:

Ausschluss von der Fahrt. Beförderung von kranken Personen.

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Beförderung von Personen, welche an Cholera, Pest oder ausgebrochener Tollwuth leiden, ist ausgeschlossen. Diejenigen Personen, die an einer anderen, allgemein übertragbaren, ansteckenden Krankheit leiden, dürfen nur bei Erfüllung der nach den bestehenden gesundheitspolizeilichen Vorschriften für das Verlassen des Domiciles festgesetzten Bedingungen befördert werden. Personen, die an Blattern (Pocken), Diphtherie (Diphtheritis, Croup), Lepra, Masern, Ruhr (Dysenterie), Scharlach oder Typhus jeder Art leiden, sind in besonderen Wagen, solche, die an Keuchhusten, Milzbrand, Rothlauf, Rotz oder Trachom leiden, in abgesonderten Wagenabtheilungen zu befördern. Bei Personen, die einer der vorgenannten Krankheiten verdächtig sind, kann die Beförderung von der Beibringung eines ärztlichen Attestes abhängig gemacht werden, aus welchem hervorgeht, dass dieselben nicht an einer der obigen Krankheiten leiden. Für die Beförderung in besonderen Wagen und Wagenabtheilungen sind die tarifmässigen Gebühren zu bezahlen."

Anlage B.

Nr. XV.

1. In Ziffer 1, Absatz 1, ist als zweiter Satz einzufügen:

„Statt geflochtener Körbe können auch Metallkörbe verwendet werden; in diesem Falle muss das Verpackungsmaterial zwischen dem Behälter und dem Metallkorbe so beschaffen sein, dass es den Behälter gegen Bruch sichert und weder durch den Inhalt des Behälters, noch durch Funken in Brand gerathen kann."

2. In Ziffer 1 ist im Eingange des Absatzes 2 statt der Worte: „Falls dieselben" zu setzen: „Falls die Säuren".

3. Ziffer 6, Absatz 1, hat zu lauten:

„6. Bei Versendung dieser Stoffe in Ballons, Flaschen oder Kruken, in keiner anderen Verpackung als in Körben, wird, wenn die einzelnen Colli nicht über 75 kg schwer sind, die Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte vorgenommen. Befinden sich dagegen bei einer Frachtbriefsendung ein oder mehrere derartige Colli im Einzelgewichte von mehr als 75 kg, so kann die Eisenbahnverwaltung, auch wenn die Gesammtmenge das Gewicht von 2000 kg nicht erreicht, die Bezahlung der Fracht für 2000 kg verlangen. Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 kg angenommenes Collo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird."

Ziffer 6, Absatz 2, ist zu streichen.

Nr. XVI.

Der 1. Absatz hat zu lauten:

„(1) Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2), 4, 5 und 6. Die gleichen Vorschriften finden auch auf Brom, jedoch mit der Massgabe Anwendung, dass seine Beförderung nur in offenen Wagen zu erfolgen hat und dass die damit gefüllten Glasgefässe in festen Holz- oder Metallkisten bis zum Halse in Asche, Sand oder Kieselguhr eingebettet werden müssen."

Nr. XVII.

Dieselbe hat zu lauten:

„XVII. Auf den Transport von rother, rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV (mit Ausnahme der unter Ziffer 7) gegebenen Vorschriften mit der Massgabe Anwendung, dass die Ballons und Flaschen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Stoffe umgeben sein müssen."

---

*) Enthalten in dem am 17. Februar 1903 ausgegebenen XII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 29.

Nr. XVIII.

Der 3. Absatz hat zu lauten:

„(3) Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2, 3, 4 und 5 Anwendung."

Nr. XXII.

Die Ziffer 9 hat zu lauten:

„9. Ausserdem finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 4 und 5 Anwendung."

Nr. XXIII.

Im Absatz (1) ist hinter dem Worte „desgleichen" einzuschalten „von Pyridin und Pyridinbasen".

Nr. XXV.

Dieselbe hat zu lauten:

„XXV. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter Nr. XXIV, 1, und Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2), 4, 5 und 6."

Nr. XXXII.

Bei der Anführung der Artikel ist nach dem Worte „Flechsen" ein Beistrich zu setzen; weiters ist die mit den Worten „Trockene oder ausgepresste, feuchte Kesselrückstände" beginnende Ziffer „5" auf „4" abzuändern.

Nr. XLIV.

Die Absätze c) (1) und (2) der Ziffer 1 haben zu lauten:

„c) (1) aus Stahl, Schmiedeeisen oder schmiedbarem Gusse hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen.

(2) Bei den kupfernen Versandtgefässen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch kupferne Schutzkappen verwendet werden."

Nr. LII.

Hinter Nr. LII ist das Absatzzeichen „(1)" zu setzen.

Als Absatz (2) ist die nachstehende Bestimmung anzufügen:

„(2) Taubendünger wird unter folgenden Bedingungen zur Stückgutbeförderung zugelassen:

1. Taubendünger muss in trockenem Zustande in dichte, gegen das Verstauben möglichst schützende haltbare Säcke, in feuchtem oder nassem Zustande aber in dichte, feste Behälter verpackt sein.
2. Die Beförderung hat auf offenen Wagen zu erfolgen.
3. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
4. Die Vorschriften im Absatze 1, Ziffer 5 und 7, finden Anwendung."

Der königlich ungarische Handelsminister, mit welchem hierüber das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft dieselbe Anordnung für die Länder der ungarischen Krone.

Wittek m. p.

Concessionsurkunde vom 9. Februar 1903*) für die Localbahn von Zwickau nach Gabel.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der gesellschaftlichen Station Zwickau über Kunnersdorf zu der nächst der Stadt Gabel gelegenen Station Deutsch-Gabel der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die Gesellschaft die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen, und ist die Gesellschaft von allen im Artikel II des bezogenen Gesetzes angeführten Verbindlichkeiten enthoben.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

---

*) Enthalten in dem am 19. Februar 1903 ausgegebenen XIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 32.

§ 3.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Sofern die Gesellschaft für die den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildende Localbahn Prioritätsobligationen ausgeben sollte, unterliegt sowohl der Nominalbetrag als auch das Formular derselben der besonderen Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Bezüglich der Militärtransporte und der sonstigen Leistungen für die Heeresverwaltung haben die auf den übrigen Linien der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft jeweilig geltenden Bestimmungen auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn insoweit Anwendung zu finden, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf die Zeit bis zum 7. Jänner 1963 festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Die Gesellschaft ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 10.

Die Gesellschaft ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat einen Betrag in der Höhe des mit Genehmigung der Staatsverwaltung wirklich aufgewendeten Actiencapitales der Bahn (§ 5), insoweit dasselbe im Zeitpunkte der Einlösung nach Massgabe eines auf Basis der im § 8 festgesetzten Concessionsdauer und einer vierpercentigen Verzinsung mit constant bleibender Annuität aufzustellenden Tilgungsplanes rechnungsmässig noch nicht getilgt ist, in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen entrichtet.

Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich der zu Lasten des Anlagecapitales der Localbahn angeschafften Fahrbetriebsmittel, Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Gesellschaft bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Gesellschaft spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Localbahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Gesellschaft und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich der zu Lasten des Anlagecapitales der Localbahn angeschafften Fahrbetriebsmittel, Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Gesellschaft bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven in dem im § 11, Absatz 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behält die Gesellschaft das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Gesellschaft von der

Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch den bei der Gesellschaft bestellten landesfürstlichen Commissär Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Gesellschaft zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Zwickau nach Gabel.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Zwickau nach Gabel ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m, unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Bahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte und sonstigen Baupläne, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden besonderen Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäss der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Competenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat die Gesellschaft, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

2. Trasse.

Die zu erbauende circa 11 km lange Localbahn beginnt in der Station Zwickau in Böhmen der Linie Röhrsdorf—Zwickau in Böhmen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, senkt sich zunächst in das Thal des Boberbaches, ersteigt hierauf unter Berührung des Ortes Kunnersdorf die Wasserscheide zwischen dem Zwitte- und Hermsdorferbache und führt von dort zur Station Deutsch-Gabel der Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Bahn an die Linie Teplitz (Settenz)—Reichenberg in der Station Deutsch-Gabel herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstation, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft anzustreben, wobei für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Project und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der genannten Verwaltung nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich die Gesellschaft der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständniss über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Behufs sanfteren Ueberganges aus den geraden in schärfer gekrümmte Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, deren Anordnung in Bahnkrümmungen von 600 m bis 200 m Halbmesser in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen hat.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist stets mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4·0 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisemitte mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens muss in allen Erdeinschnitten eine Breite von mindestens 0·3 m, in Einschnitten bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und von Futter- oder Verkleidungsmauern, sowie in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken" in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbau gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, sowie offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei allen Unterbauobjecten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen, das ist mit Flussstahlschienen von 26 kg Normalgewicht per laufenden Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Tannen- und Fichtenholz sind von der Verwendung für Schwellen überhaupt ausgeschlossen; im Uebrigen ist betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 249 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau herzustellen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächter- oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium besonders angeordnet werden oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmiethung Vorsorge getroffen werden kann,

9. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo ohne dieselben eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten wäre.

Wegeübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugsbremsung zu bemessende Entfernung (in der Regel 200 m) einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind in den Strecken auf eigenem Unterbaukörper Neigungszeiger anzubringen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojecte, beziehungsweise der etwa weiters erfolgenden besonderen Weisungen desselben zu bemessen.

Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Falls die Telegraphenleitung durch Staatsorgane auf Kosten der Gesellschaft hergestellt werden sollte, hat sich dieselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Erforderniss und nach den vom k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten. Hinsichtlich der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien wird die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

12. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind seitens der Gesellschaft mindestens anzuschaffen:

1 Tenderlocomotive mit je drei gekuppelten Achsen;

4 Personenwagen;

1 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen);

9 Güterwagen verschiedener Gattungen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

Die gedeckten Güterwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung, versehen sein; überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Eisenbahnministers vom 12. Februar 1900, Z. 5030 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 25 ex 1900), Rechnung zu tragen.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Gesellschaft von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Gesellschaft obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission der Gesellschaft bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Die Gesellschaft ist — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen hat die Gesellschaft den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österr. Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitales geliefert hat, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post und Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Gesellschaft beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von der Gesellschaft eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letzteren nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Gesellschaft durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Gesellschaft ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Mährisch-Ostrau oder von Polnisch-Ostrau nach Karwin.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtvorstande von Mährisch-Ostrau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige mit elektrischer oder Dampfkraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Mährisch-Ostrau oder von Polnisch-Ostrau nach Karwin im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. Februar 1903. E.-M.-Z. 1103/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Pohrlitz nach Unter-Tannowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Unter-Tannowitzer Localbahncomité die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Pohrlitz der Localbahn Branowitz-Pohrlitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Unter-Tannowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres neuerlich ertheilt.

Wien, am 9. Februar 1903. E.-M.-Z. 2531/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 201. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Februar wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Prášek und Genossen, betreffend die Verweigerung der Ausstellung von Jahresstreckenkarten auf der böhmischen Nordbahn;
2. der Herren Abgeordneten Breiter und Genossen, betreffend die Zustände bei der Bauunternehmung Sambor-Užok;
3. der Herren Abgeordneten Huber (Bruck) und Genossen, betreffend die Erhöhung der Eisenbahnfahrpreise;
4. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Avancementsverhältnisse der k. k. Staatsbahnwächter;
5. der Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Einführung von geschlossenen Bremshütten auf der Strecke Eisenerz—Vordernberg.

In der 202. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Februar wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Lohnaufbesserung der Magazinarbeiter in der Station Rokytzan der k. k. Staatsbahnen;
2. der Herren Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die definitive Anstellung des Eisenbahnbediensteten Franz Řehaček in Brüx.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. galizische Statthalterei in Lemberg hat den Bauconsens für die Herstellung eines gedeckten Canales in der Durchfahrt km 372·9 der Bahnlinie Wien—Krakau in der Station Trzebinia im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 5682.]

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Directionsbezirk Hannover: Stationsnamenänderung.) Die an der Bahnstrecke Lage—Hameln gelegene Haltestelle „Hörstmar" führt fortan die nähere Bezeichnung „Hörstmar i. Lippe".

Preussen. (Lieferung neuer Eisenbahnwagen.) Von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ist die Lieferung von 727 Personen- und Gepäckswagen für bestehende Bahnen und von 104 Personen- und Gepäckswagen für die im Jahre 1903 zu eröffnenden Neubaulinien, sowie ferner von 5000 Güterwagen, im Ganzen 5831 Wagen, in Bestellung gegeben worden. Unter den zu liefernden Personen- und Gepäckswagen befinden sich 27 vierachsige und 491 dreiachsige Abtheilwagen, 180 Gepäckswagen und 33 zweiachsige Post- und Gepäckswagen. Unter den Güterwagen sind 73 dreiachsige bedeckte Güterwagen für Schnellzüge, 10 dreiachsige Heizkesselwagen, 80 doppelbödige Viehwagen für 15 t Ladegewicht, 210 Kalkdeckelwagen für 15 t Ladegewicht, 120 vierachsige Plattformwagen für 30 t Ladegewicht, 20 zweiachsige Kohlentrichterwagen für 12·5 t Ladegewicht, 1200 offene Güterwagen für 15 t Ladegewicht, 1400 zweiachsige bedeckte Güterwagen für 15 t Ladegewicht, 1200 zweiachsige Kohlenwagen für 15 t Ladegewicht und 687 zweiachsige Plattformwagen für 15 t Ladegewicht. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Sachsen. (Einrichtung von Personenwagen als Ambulanz- und Lazarethwagen.) Dem „D. J." zufolge ist jetzt auch anf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, ähnlich wie auf den kgl. Preussischen Staatseisenbahnen, ein Personenwagen als Ambulanz- und Lazarethwagen eingerichtet worden, der bei schwereren Eisenbahnunfällen ungesäumt nach der Unglücksstelle zu befördern ist. Die Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigt demnächst noch einige derartige Wagen zu beschaffen, die dann an verschiedenen Stellen des Staatseisenbahnnetzes stationirt werden sollen.

Bayern. (Schlusszeit der Güterannahme auf grösseren Eisenbahnstationen.) Ab 2. Februar werden, wie die „Münchner Allg. Ztg." mittheilt, bei den Bayerischen Staatsbahnen die Güterhallen auf den grösseren Stationen um 6 Uhr Abends geschlossen und nach diesem Zeitpunkte Güter nicht mehr angenommen. Auf kleineren Stationen am Lande werden Güter jedoch auch nach 6 Uhr Abends noch angenommen.

Württemberg. (Probeheizung auf der Ulmer Strassenbahn.) Auf der Ulmer Strassenbahn läuft seit Kurzem ein mit elektrischer Heizeinrichtung versehener Probewagen. Bei 14° C. Aussentemperatur wurden im Wageninnern + 8° Wärme erzielt und erhalten. Wenn die Heizdrähte sich dauerhaft erweisen, soll die Einrichtung in allen Wagen angebracht werden.

Frankreich. (Pariser Stadtbahn: Eröffnung einer Theilstrecke.) Am 1. Februar ist der grössere Theil der Linie 2 der „Métroplitain", die vom Stern zum Place de la Nation führt, bis Bagnolet mit sieben Stationen dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Argentinien. (Länge und Betriebsergebnisse des Eisenbahnnetzes mit Ende 1902.) Wie der „Railway Times" entnommen wird, hatte das von der Hauptstadt Buenos-Ayres ausgehende Eisenbahnnetz Argentiniens Ende 1902 eine Gesammtlänge von 785 km, und waren in dasselbe Dollars 538,000.000 in Gold investirt. Es stellten sich die Gesammteinnahmen auf D. 42,480.423, die Betriebsspesen auf D. 22,478.472, das Nettoerträgniss sohin auf D. 19,992.951, d. i. um D. 1,509.967 weniger als im Jahre 1901.

Niederlande. (Eröffnung des Betriebes der Theilstrecke Zwolle—Ommen der Linie Zwolle—Ommen—Delfyg.) Am 15. Jänner 1903 wurde die 23 km lange Theilstrecke Zwolle—Ommen der Eisenbahn Zwolle—Ommen—Delfyg dem Verkehre übergeben. Von geeigneten Punkten der als Localbahn zu betreibenden Gesammtlinie werden vorläufig zwei Flügelbahnen abzweigen, deren eine bis Almelo, die andere bis Assen führen wird.

Niederlande. (Bau einer Eisenbahn mit elektrischem Betriebe zwischen Harlem und Amsterdam.) Das kgl. holländische Ministerium für öffentliche Arbeiten ertheilte einem Consortium die Concession zum Baue und Betriebe einer Harlem und Amsterdam verbindenden Eisenbahn mit elektrischem Betriebe, welche innerhalb zwei Jahren herzustellen ist.

Portugal. (Längen des Eisenbahnnetzes mit Ende 1902 und Betriebsergebnisse.) Dem Berichte des kgl. portugisischen Communicationsministeriums zufolge hatte das Eisenbahnnetz Portugals am 31. December 1902 eine Gesammtlänge von 2371 km, wovon 843 km Staats- und 1325 km Privateisenbahnen, schliesslich 203 km Schmalspurlinien. Die Gesammteinnahmen ergaben Milreis 8,053.649 (1 Milreis = K 5·31), die Gesammtausgaben Milreis 3,690.265 und das Nettoerträgniss Milreis 3,718.022. Im Laufe des Jahres wurden befördert 11,909.072 Reisende, 124.264 t Eilgüter und 2,581.317 t Frachtgüter.

Italien. (Sicilianische Eisenbahnen.) Nach einer Mittheilung der „Z. d. V. D. E.-V." stellten sich die Gesammteinnahmen für das mit dem 30. Juni 1902 beendete Betriebsjahr 1901/02 auf L. 12,465.271 (gegen 1900/01 + L. 250.212), wovon vertragsmässig auf die Gesellschaft L. 9,625.873 entfallen, die Betriebsausgaben auf L. 11,135 311 (gegen 1900/01 + L 337.763). Nach Zuschlag der Zuschüsse des Staates, der Vergütung für den Bau von zwei neuen Linien etc. und nach Abzug des Erfordernisses für die Herstellung der erwähnten neuen Linien, Abschreibung auf die Gründungskosten und sonstigen Auslagen verbleibt ein Reingewinn von L. 1,932.554 (im Vorjahre L. 1,933.893). Hievon geht ein Zwanzigstel an die ordentliche Rücklage, während die restlichen L. 1,835.926 theils zur Abschlagszahlung auf die Actien und Genussscheine, theils zur Bestreitung einer 2perc. Mehrdividende und zu sonstigen Zahlungen verwendet, L. 19.800, zusammen mit L. 20.000 aus dem Vorjahre, auf neue Rechnung übertragen wurden. Die Rücklagen der Gesellschaft erreichen den Betrag von L. 6,045.913.

Australien. (Länge des Eisenbahnnetzes mit Ende 1902.) Im Bereiche der englischen Interessensphäre Australiens war mit Ende 1902 ein Eisenbahnnetz von insgesammt 7820 engl. Meilen (= 12.585 km) im Betriebe, in welches L. St. 78,868.456 (= K 1.892,842.944) investirt waren, welche sich nach dem Durchschnittsergebnisse der vier Netze (New-South-Wales, Queensland, South-Australia und Insel Tasmania) mit 2·58 pCt. verzinsten. Im Bau verblieben 678 engl. Meilen.

Belgien. (Project einer Schwebebahn mit elektrischem Betriebe zwischen Anvers [Antwerpen] und Brüssel.) Wie die „Industrie electrique" berichtet, liegt der kgl. belgischen Regierung das Concessionsgesuch für den Bau einer Antwerpen mit Brüssel verbindenden, circa 45 km langen Schwebebahn mit elektrischem Betriebe vor, deren Kosten mit Frcs. 27,000.000 präliminirt sind. Die Dauer der durch keinen Zwischenstationsaufenthalt unterbrochenen Fahrt soll 30 Minuten betragen.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Fahrordnung für die längs des serbischen Donau- und Save-Ufers verkehrenden Passagierschiffe im gemischten Dienste.) Mit Giltigkeit vom 6. Februar 1903 bis auf Weiteres verkehren Passagierschiffe in der Thalfahrt: von Schabatz nach Obrenovatz, Barič, Umka, Ostružnica bis Belgrad jeden Sonntag und Donnerstag, mit Abfahrt von Schabatz um 7 Uhr Früh und Ankunft in Belgrad um 12 Uhr Mittags; von Belgrad nach Ritopek, Grocka, Semendria bis Dubrovica jeden Montag und Freitag, mit Abfahrt von Belgrad um 7 Uhr Früh und Ankunft in Dubrovica um 10 Uhr Vormittags.

In der Bergfahrt verkehren Passagierschiffe: von Dubrovica nach Semendria, Grocka, Ritopek bis Belgrad jeden Montag und Freitag, mit Abfahrt von Dubrovica um 12 Uhr Mittags und Ankunft in Belgrad um 5 Uhr Nachmittags; von Belgrad nach Ostružnica, Umka, Barič, Obrenovatz bis Schabatz jeden Mittwoch und Samstag, mit Abfahrt von Belgrad um 7 Uhr Früh und Ankunft in Schabatz um 1 Uhr Nachmittags.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis 24. Februar 1903

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

18. Febr., *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Capitän G. Bianchi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

19. „ *) um 8 Uhr Früh (Bildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Capitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

20. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro). Dampfer „Galatea", Capitän E. Camus, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroner, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Casteinnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

21. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Capitän . . . . . , mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puntschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

24. „ *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Sultan", Capitän M. Braticevich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

19. Februar, Dampfer „Venus", Capitän D. Mandich } um
23. „ Dampfer „Venus", Capitän D. Mandich } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

18. Februar, um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Salzburg", Capitän E. Radeglia, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Jaffa, Caifa, Beyrutb, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Constantinopel.

19. „ um 11½ Uhr Vorm. (Bildampfer nach Alexandrien) Dampfer „Semiramis", Capitän V. Gntmann, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

19. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Aurora", Capitän E. Radonicich, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

22. „ um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Daphne", Capitän D. Dabovich, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Mytilene und Smyrna.

24. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Maria Teresa", Capitän A. Marinovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Constantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Manra und Prevesa.

26. „ um 11½ Uhr Vorm. (Bildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Capitän A. Bilaffer, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

27. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Melpomene", Capitän F. Tosoni, [von Fiume†) am 22. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Singapore, Hongkong, Shangbai, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. Februar, Dampfer „Cleopatra", Capitän M. Dabcevich, mit Berührung von Fiume,†) Brindisi, Port Said, Suez, Aden Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabay und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung augenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Prager Moldau- und Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Böhmen. (Betriebsjahr 1902.) Nach dem Jahresberichte für das Betriebsjahr 1902 wurde die Schiffahrt in der Strecke Prag—Stěchowitz am 8. Jänner eröffnet und am 18. November geschlossen. Infolge Frostwetters war der Schiffahrtsbetrieb in dieser Strecke in der Zeit vom 1. bis 10., 14. bis 21. und am 27. Februar unterbrochen, währte daher im Berichtsjahre durch 296 (1901: 275) Tage. In der Strecke Prag—Klecan wurde die Schiffahrt am 26. Juni eröffnet und am 11. October geschlossen; in dieser — im Berichtsjahre von der Gesellschaft erstmalig befahrenen — Strecke währte demnach der Schiffahrtsbetrieb 108 Tage. Der Verkehr in der Strecke Prag—Stěchowitz wurde besorgt von 8 Raddampfern, 1 Turbinen-Propeller, 1 Doppelschraubendampfer und 6 Schraubendampfern; diese Fahrzeuge machten im Ganzen 13.974 (1901: 14.315) Fahrten, die Zahl der zurückgelegten Kilometer beträgt 196.409·966 (1901: 202.285·572). In der Strecke Prag—Klecan besorgten den Verkehr 2 Rad- und 1 Doppelschraubendampfer. In dieser Strecke wurden insgesammt 351 Fahrten gemacht, die Zahl der zurückgelegten Kilometer beträgt 10.469·200. Personen wurden im Berichtsjahre insgesammt 852.616 (1901: 776.236) befördert; hievon entfielen auf die Strecke Prag—Stěchowitz 797.347, auf die Strecke Prag—Klecan 55.269 Personen. Das Betriebsjahr war für die Gesellschaft — infolge des für den Personenverkehr andauernd schlechten Wetters — ungünstig und schloss mit einem Verluste von K 17.352·82, welcher aus dem Reservefonds gedeckt wurde.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. März:

Mährische Grenzbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8.—.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Böhmische Landesbank. 4 pCt. Eisenbahnschuldscheine. Für je K 200 Capital K 4.—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten (Emission 1886). Für je fl. 100 Capital K 4.—.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten vom Jahre 1891. Für je fl. 200 Capital K 8.—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt Prioritäten lit. A. K 9.94·4.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Frcs. 7·50.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Emission. K 10.—.

Welser Localbahn. 4 pCt. Prioritäten. Für je K 400 Capital K 8·—.

Ab 31. März:

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital K 6·—.

Verlosungen.

Am 31. Jänner:

Eisenbahn Chabówka-Zakopane. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Am 1. Februar:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Am 3. Februar:

Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Am 6. Februar:

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. März).

Rückzahlungen.

Ab 2. März:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Silberprioritäten v. J. 1891.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Emission.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten, Serie A.

Böhmische Landesbank. 4 pCt. Eisenbahnschuldscheine.

Generalversammlungen.

Im Monate Februar:

28. (Steyr.) Elektricitätswerke in Steyr.

28. (Lemberg.) Erste galizische Waggon- und Maschinenbau-Actiengesellschaft in Sanók (ausserordentliche Generalversammlung).

28. (Salzburg.) Achenseebahn-Gesellschaft.

Im Monate März:

21. (Wien.) Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.

K. k. Staatsbahn-Direction Pilsen.
Linie Pilsen—Dux.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen wird verschiedene **Erweiterungsarbeiten** in der Station **Kazniau** der Linie Pilsen—Dux mit den veranschlagten Kosten von rund K 66.000 im Offertwege vergeben.

Die Vergebung der Arbeiten erfolgt auf Grundlage des aufgelegten Kostenvoranschlages.

Die bezüglichen Projectspläne, Offert- und Baubedingnisse, sowie der Kostenvoranschlag sind bei der Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen ab 25. Februar 1903 einzusehen, woselbst auch Formularien für die Offerte ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit einer 1 Krone-Stempelmarke per Bogen versehenen und versiegelten Offerte, welche die Aufschrift

„Offert auf die Erweiterungsbauten in der Station Kazniau der Linie Pilsen—Dux"

zu tragen haben, müssen längstens **bis 10. März 1903, 12 Uhr Mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen eingelangt sein.

Gleichzeitig ist bis zu diesem Zeitpunkte, und zwar bis 11 Uhr Vormittags, bei der k. k. Staatsbahn-Directionscassa ebendaselbst ein Vadium von K 3300 zu erlegen.

Es wird hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes rechnen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Die k. k. Staatsbahn-Direction in Pilsen behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, eventuell auch sämmtliche eingelangte Angebote zurückzuweisen.

Zu der für den **10. März 1903,** um 2 Uhr Nachmittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direction Pilsen anberaumten Offerteröffnung können die Herren Offerenten oder deren beglaubigte Vertreter persönlich erscheinen.

Jenen Offerenten, deren Offerte nicht angenommen werden, wird das erlegte Vadium nach erfolgter Verständigung zur Verfügung gestellt werden.

Offerte, welche den vorstehenden Bedingnissen nicht entsprechen oder später eingebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im Februar 1903.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

TELEPHON No 13517. ÖSTERR. ASPHALT-ACT.-GES. WIEN.
SCHUTZ-MARKE Ö A A
TELEGR. ADR. ASPHALTUNWIEN BUREAU: EBENDORFERSTRA
AUSFUEHRUNGEN v. COMPRIMÉ u. COULÉ in NATURASPHALT.
HERSTELLUNG v. FAHRSTRASSEN, PERRONS,
TROTTOIRS, HÖFEN, GÄNGEN, TERRASSEN, BEDACHUNGEN etc.
SÄUREFESTER ASPHALTBELAG in ACCUMULATORENRÄUMEN.

Ausschreibung.

Bei der k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn (Stadtgemeinde Neutitschein) gelangt die Stelle des

Betriebsleiters

mit einem Jahresgehalte von K 3600 und 20 Percent Quartiergeld zur Besetzung.

Die Anstellung ist vorläufig eine provisorische, beiderseits dreimonatlich kündbar, kann jedoch nach Ablauf einer einjährigen zufriedenstellenden Dienstzeit in definitiver Eigenschaft erfolgen, in welchem Falle der Betriebsleiter auf drei zehnpercentige Quinquennien vom Gehalte (ohne Quartiergeld) und auf Altersversorgung nach den Pensionsnormen der k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn Anspruch hat.

Bewerber um diesen Dienstposten haben ihre Gesuche mit den Nachweisen des Alters, der österreichischen Staatsbürgerschaft, der Unbescholtenheit, der Absolvirung der Ingenieur- oder Maschinenbaustudien an einer technischen Hochschule, der mehrjährigen praktischen Verwendung im Verkehrs- und commerciellen Bahndienste, der Vertrautheit mit den gesammten Geschäften der Administration, dann der Gewandtheit im Conceptfache bis **15. März 1903** bei dem gefertigten Verwaltungsausschusse einzubringen.

Der Dienstantritt hat sofort nach der Ernennung zu erfolgen.

Neutitschein, am 5. Februar 1903.

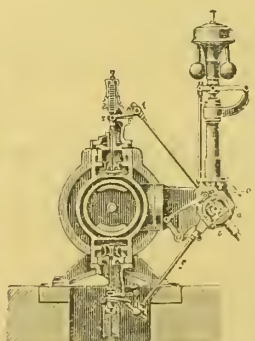
Verwaltungsausschuss
der k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn
(Stadtgemeinde Neutitschein).

Der Vorsitzende:
Gromann, Bürgermeister.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

ROBERT KERN, WIEN
I. Wallfischgasse 12.
BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.
Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.
Alle Sorten schmiedeiserne Röhren und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner gusseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzeuge der Werkzeugfabrik Blau & Co.
Lager in Wien, Budapest und Krosno.

Weltausstellung Wien 1873 Fortschrittsmedaille. | Gegründet 1853. | Weltausstellung Paris 1900 Grand Prix.



G. Topham
Maschinenfabrik und Eisengiesserei
Wien, Favoriten.
Specialitäten: 665
Sägewerks- und Holzbearbeitungsmaschinen in vollkommenster Ausführung nach neuesten formvollendeten Modellen für alle Zwecke der Holzindustrie.
Dampfmaschinen mit Präcisions-Schieber- und zwangläufiger Ventilsteuerung (Patent Eisner). Über 400 im Betriebe.
Transmissionen mit und ohne Ringschmierlager, sowie auf Maschinen geformte Zahnräder aller Art.
Spindel- und Excenterpressen, hydraulische Pressen und die zugehörigen Pumpwerke.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf.

Einbeziehung der Bestimmungsstation Littai in den Tarif.

Bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1903, hat für mineralische Kohlen, Kokes und Briquettes in ganzen Wagenladungen bei Einhaltung der allgemeinen und besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes vom 1. Juni 1899 des in rubro genannten Verkehres der von sämmtlichen Gruben und Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres nach Laibach vorgesehene Frachtsatz auch im Verkehre von den bezeichneten Aufgabsstellen nach Littai Anwendung zu finden.

Wien, am 17. Februar 1903. [168]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Inzersdorf (k.k.St.B.) für den unbeschränkten Güterverkehr.

Die bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Station Inzersdorf (k.k.St.B.) der Linie Maxing — Kaiser-Ebersdorf wird am 1. März 1903 für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Wien, im Februar 1903. [169]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1902. (Einführung des Nachtrages VII.) Mit 1. Februar 1903 gelangte zum General-Gütertarife, Ausgabe 1902, der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. Februar 1903 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere theils mittelst Ersatzseiten, theils mittelst zu den einzelnen Abtheilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Ausland.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Juni 1901. (Aenderung.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1903 kamen

a) für gebrannte Steine, wie unter Ziffer 6 der Position Steine des Specialtarifes III der Güterclassification genannt,
b) für Braun- und Steinkohlen

bei Aufgabe in Wagenladungen die besonderen Zuschläge von Mk. 0·06 für 100 kg auf der Localbahn Wilhermsdorf-Markt Erlbach in Wegfall.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Berichtigung.) Im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 17 vom 10. Februar 1903 sind auf Seite 575 im Circulare obigen betreffs im Beispiel in der Zeile „ab 20% Ermässigung (× 0·08)" die Zahlen 0·08 in 0·8 zu ändern.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе, Theil II, vom 1. Jänner 1899. (Aenderung, bezw. Zergliederung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 1, Ziffer 4.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes 1, Ziffer 4, wie folgt abgeändert bezw. zergliedert:

1. Messingwaaren, sowie andere Halb- und Ganzfabrikate aus unedlen Metallen und deren Mischungen (Legirungen) auch in Verbindung mit anderem Material, sofern letzteres nicht den Hauptbestandtheil der betreffenden Gegenstände bildet.
2. Metalle, unedle, folgende:

Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), ferner Hartblei und Bleizink, auch alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle;

Zink in Platten (Rohzink) und Blechen (Walzzink) auch Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink) und zinkisches Blei.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1903 ab wurden die Stationen Alfershausen, Bellenberg, Heising, Krottenmühl, Markt Erlbach, Seulbitz und Strass-Moos in den vorbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Anwendung des Ausnahmetarifes 14a für Rohzucker.) Der im Hessisch-Bayerischen Gütertarife enthaltene Ausnahmetarif 14a für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10.000 kg an Raffinnerien auf dem directen Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstrassen kommt unter den daselbst angegebenen Bedingungen mit rückwirkender Kraft auch im Pfälzisch-Bayerischen Verkehre, und zwar für den Verkehr von Regensburg, Schweinfurt C.B. und Stadt nach pfälzischen Stationen zur Einführung.

Deutscher Eisenbahn-Thier- und Gütertarif, Theile I. (Einführung neuer, bezw. Aufhebung bestehender Tarife nebst Nachträgen.) Am 1. April 1903 werden unter Anderem eingeführt:

1. Ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, unter Aufhebung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung A, vom 1. Jänner 1900 nebst Nachträgen I und II;
2. ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, Abtheilung B, unter Aufhebung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Theil I, Abtheilung B, vom 1. April 1902;
3. ein neuer Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, unter Aufhebung des Deutschen Eisenbahntarifes für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, vom 1. Jänner 1900 nebst Nachträgen I und II.

Die neuen Tarife enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Thier- und Güterverkehr, der Güterclassification und des Nebengebührentarifes. Hiedurch werden neben einzelnen Erhöhungen der Frachtsätze für Zuchtthiere, Rennpferde, Holzabfallspäne und der Nebengebühren für Zoll- und Steuergüter durchwegs Vergünstigungen und Ermässigungen herbeigeführt.

Druckabzüge des neuen Thiertarifes, Theil I, können seit 15. Februar 1903 ab, Druckabzüge der übrigen neuen Tarife vom 1. März 1903 ab von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Thiertarif für den sächsischen Binnenverkehr, sowie den Berlin-Stettin-Sächsischen, Norddeutsch-Sächsischen, Magdeburg-Halle-Sächsischen, Sächsisch-Südwestdeutschen, Rheinisch - Westphälisch - Sächsischen und Thüringisch-Hessisch-Sächsischen Verkehr. (Aenderungen.) Die in den vorgenannten Thiertarifen enthaltenen Bestimmungen über die Frachtberechnung für Rennpferde, Vollblutmutterpferde nebst Fohlen und Landesbeschäler in Stallungswagen werden Ende März 1903 aufgehoben. An ihrer Stelle werden durch den am 1. April 1903 in Kraft tretenden Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung lebender Thiere, Theil I, neue Bestimmungen eingeführt. Ferner wird vom 1. April 1903 an im Sächsischen Binnenverkehre die Fracht für die vom Landstallamt angekauften Remonten bei Beförderung in Stallungswagen in Höhe von 70 pCt. der gewöhnlichen Frachtsätze für Thiere in Stallungswagen berechnet. Mit diesen Aenderungen sind geringfügige Frachterhöhungen und Erschwerungen der Beförderungsbedingungen verknüpft. Auskunft geben die Verwaltungen der betheiligten Eisenbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
778	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Packpapier der Position P—1 a der Güterclassification im Tarife, Theil I	Schönpriesen St.E.G.	Eisenberg a. d. March k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 233 Heller b) 196 Heller		Im Kartirungswege		
779	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 8 des Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Tarif, Theil II, Heft 1	Wolfsberg	Triptis	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 8 giltigen Tarifbestimmungen	vom 1. März 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1903	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Besteht kein directer Frachtsatz	207 Pfennige		Im Kartirungswege		
780	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	bethelligten Verwaltungen	Güter der Classe 1	Zlabings (Station der Localbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings) oder umgekehrt	Wildenschwert St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	344 Heller		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
781	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.)	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Nestomitz (Zuckerfabrik Schönpriesen)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Aufladen obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende August 1903	Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarife		189 Heller		Im Rückvergütungswege	Anf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis Ende December 1903	
				Wawrowitz Zuckerfabrik						189 Heller				
782	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Kilometer	Von oder nach	Eisenhahn	Eilgut			Frachtgut														
						Sperrige Güter	I. Classe			II. Classe			Wagenladungsclassen				Specialtarife			
													A							
							bei Frachtzahlung für													
			gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes		Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000	10.000	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000	10.000	5000	10.000	B	C	1	2	3
								Kilogramm			Kilogramm									
							per Frachtbrief und Wagen			per Frachtbrief und Wagen										
			Frachtsätze für 100 kg in Hellern																	
			Nach oder von Iglau-Stadt (k.k.St.B.)																	
341	Karlsbad	B.E.B.	1264	472	429	565	429	372	350	347	347	345	258	241	192	129	188	130	107	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
783	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	a) Eisen und Stahl der Pos. E—5 des Tarifes, Theil I b) Thomasroheisen, Zaggeln und Billets der Pos. E-7 des Tarifes, Theil I	für die Elbeumschlagsverkehre	Dresden-Elbkai	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901	a) 89 Pfennig b) 82 Pfennig			Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Altbütten	Schönpriesen-Umschlag				a) und b) 59 Pfennig*)					
				Königshof	Aussig-Landungsplatz				a) und b) 59 Pfennig					
				Altbütten	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				a) und b) 60 Pfennig*)					
784	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	a) Eisen und Stahl der Pos. E—5 des Tarifes, Theil I, für die Elbeumschlagsverkehre. b) Thomasroheisen, Zaggeln und Billets der Pos. E—7 des Tarifes, Theil I, für die Elbeumschlagsverkehre	Königshof	Dresden-Elbkai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. April 1901	Pfennig a) 81 b) 63			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung nach Hamburg trans. seewärts oder Harburg trans. seewärts. Diese Documente, welche keinen hahnäutlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfg. für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag. ad a) Die Sendungen müssen nach Hamburg trans. seewärts oder Harburg trans. seewärts zur Beförderung gelangen. ad b) Die Sendungen müssen über Hamburg oder Harburg mit der Bestimmung nach England oder Amerika zur Beförderung gelangen
				Altbütten	Schönpriesen-Umschlag				—					
				Königshof	Aussig-Landungsplatz				52*) 41*)					
				Altbütten	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				—					
				Königshof					41*)					

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
785	**k. k. österr. Staatsbahnen**		Kalk, gebrannt	Steinbruch	Troppau K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen hat der Absender auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	Localtarif	47 Heller	39 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
786	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schiefer der Pos. 8—55 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Tschirm	Zauchtel	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Besorgung des Anf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif für die Localbahnen vom 1. Jänner 1898	Heller 31	Heller 27	Heller 4	Im Kartirungswege		
				Wigstadtl					29	25	4			
787	**Steyrthalbahn**		Holzwaaren	Stationen der Steyrthalbahn		Minimalquantum 300 t	bis Ende December 1903	Localtarif	Frachtsatz der normalen Stückgutclasse	Verschieden		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Versender lautenden Anfnahmsbescheinigungen bis längstens Ende Jänner 1904	Holzwaarensendungen, welche nach den Frachtsätzen der ermässigten Stückgutclasse oder Wageladungsclasse abgefertigt werden, werden zwar auf das Quantum eingerechnet, doch findet in diesen Relationen ein Nachlass vom tarifmässigen Frachtsatze nicht statt
										20 pCt.				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
788	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Holzstoff und Holzzellstoff in nassem Zustande mit einem Wassergehalte von mindestens 65 pCt.	Merkelsgrün via Dallwitz	Prag (Sandthor)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen, für Güter der Tarifclasse C allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarife	81 Heller	69 Heller	12 Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Absender und Empfänger lautend, vorzulegen an die General-Direction der Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens Ende Jänner 1904; dieselben werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
10	Nr. 11 vom 21. Jänner 1903	564	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Holz des Ausnahmetarifes a) und b) des Tarif-Theiles II, Heft 5, für den Sächsisch-Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverband	Steinabrückl Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	In der Rubrik 5, Spalte „nach", hat der Text, wie folgt, zu lauten: „Sächsischen Binnenstationen und Sächsisch - Preussischen Wettbewerbsstationen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
28	Nr. 8 vom 17. Jänner 1903	520	Oesterr. Nordwestbahn		Gussstahl in Zaggeln	Altkladno	Lande und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz	Ist in Rubrik 10, unter b) bei dem Frachtsatze von 51 Pfg. ein *) beizusetzen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 23. **Wien, 24. Februar 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Februar 1903 dem vom Landtage des Erzherzogthums Oesterreich unter der Enns beschlossenen Entwurfe eines Gesetzes, betreffend die Aufnahme eines einheitlichen Eisenbahndarlehens, die Allerhöchste Sanction allergnädigst zu ertheilen geruht.

Concessionsurkunde vom 9. Februar 1903*) für die Localbahn von Nixdorf bis zur Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ertheile ich im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft die erbetene Concession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der gesellschaftlichen Station Nixdorf bis zur Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im Folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Rücksichtlich des Anschlusses der concessionirten Bahnlinie an das sächsische Eisenbahnnetz, dann rücksichtlich des Betriebsdienstes auf der Anschlussstrecke und in der Station Sebnitz haben die Bestimmungen des zwischen Oesterreich-Ungarn und Sachsen abgeschlossenen Staatsvertrages vom 27. November 1898, R.-G.-Bl. Nr. 31 ex 1899, zu gelten und ist die Gesellschaft verpflichtet, sich diesen Bestimmungen und den für sie hieraus erwachsenden Obliegenheiten zu unterwerfen.

§ 2.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst die Gesellschaft die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen, und ist die Gesellschaft von allen im Artikel II des bezogenen Gesetzes angeführten Verbindlichkeiten enthoben.

§ 3.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die concessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

---

*) Enthalten in dem am 19. Februar 1903 ausgegebenen XV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 33.

§ 4.

Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotirung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Capitalsreserve effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenen Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Sofern die Gesellschaft für die den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildende Localbahn Prioritätsobligationen ausgeben sollte, unterliegt sowohl der Nominalbetrag als auch das Formular derselben der besonderen Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7.

Bezüglich der Militärtransporte und der sonstigen Leistungen für die Heeresverwaltung haben die auf den übrigen Linien der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft jeweilig geltenden Bestimmungen auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn insoweit Anwendung zu finden, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 9.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10.

Die Gesellschaft ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 11.

Die Gesellschaft ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 12.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Die im Falle der Einlösung zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Staat einen Betrag in der Höhe des mit Genehmigung der Staatsverwaltung wirklich aufgewendeten Anlagecapitales der Bahn (§ 6), insoweit dasselbe im Zeitpunkte der Einlösung nach Massgabe eines auf Basis der neunzigjährigen Concessionsdauer und einer vierpercentigen Verzinsung mit constant bleibender Annuität aufzustellenden Tilgungsplanes rechnungsmässig noch nicht getilgt ist, in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen entrichtet. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Course zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcourse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

2. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich der zu Lasten des Anlagecapitales der Localbahn angeschafften Fahrbetriebsmittel, Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Gesellschaft bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

3. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Gesellschaft spätestens bis zum 31. October des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Localbahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjecte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

4. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Specialcommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjecte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Specialcommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämmtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjecte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung der Gesellschaft und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjecte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

6. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 3) die Einverleibung des staatlichen Eigenthumsrechtes an sämmtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjecten durchzuführen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa ihrerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 13.

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich der zu Lasten des Anlagecapitales der Localbahn angeschafften Fahrbetriebsmittel, Materialvorräthe und Cassenvorräthe, der eventuell ein Eigenthum der Gesellschaft bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Capitalsreserven in dem im § 12, Absatz 2, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält die Gesellschaft das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung die Gesellschaft von der

Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch den bei der Gesellschaft bestellten landesfürstlichen Commissär Einsicht in die Gebahrung zu nehmen und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Gesellschaft zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

§ 15.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Concessionsbedingnisse für die normalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Nixdorf bis zur Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn Nixdorf-Reichsgrenze ist als eingeleisige Localbahn mit einer Spurweite von 1·435 m, unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Bahn wird vorläufig mit 25 km per Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird jedoch nach Ablauf einer angemessenen Betriebsperiode über ein etwaiges Ansuchen der Gesellschaft keinen Anstand nehmen, eine Erhöhung der vorbezeichneten vorläufigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu gestatten, welche durch die Anlageweise der Bahn und die auf derselben mittlerweile gesammelten Betriebserfahrungen gegeben sind.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojecte und sonstigen Baupläne, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäss der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Die Gesellschaft hat sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Competenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

In Betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat die Gesellschaft, abgesehen von den ihr obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

2. Trasse.

Die zu erbauende ungefähr 5·8 km lange Bahn zweigt am nordwestlichen Ende der Station Nixdorf der Linie Rumburg—Nixdorf der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft ab und wird anfangs in westlicher und nach Uebersetzung des Wölmsbaches in vorwiegend nördlicher Richtung geführt. In weiterem Zuge wendet sich die Bahn unter Berührung der Ortsgebiete Karolinsthal und Ober-Einsiedel nach Westen und erreicht, im letzten Theile eine südwestliche Richtung verfolgend, die österreichisch-sächsische Reichsgrenze im Westen der Ortschaft Nieder-Einsiedel, woselbst auf österreichischem Gebiete die gleichnamige Grenzstation zu errichten ist.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung (Local- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständniss zwischen den betheiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

4. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Construction des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen thunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

5. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 200 m betragen.

Ausnahmen hievon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Behufs sanfteren Ueberganges aus den geraden in schärfer gekrümmte Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, wenn der Krümmungshalbmesser dieser Strecken weniger als 600 m beträgt. Die Anordnung der Uebergangsbögen hat in solchen Bahnkrümmungen in der Regel unter Zugrundelegung der Constante 6000 zu erfolgen.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 25 Permille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Permille nicht übersteigen.

Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im Allgemeinen mindestens 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkrahnen, endlich in Locomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist gleichfalls mit 4·75 m zu bemessen.

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4·0 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisemitte mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältniss der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens der auf eigenem Unterbau liegenden Strecken muss in allen Erdeinschnitten eine Breite von mindestens 0·3 m, in Einschnitten bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und von Futter- oder Verkleidungsmauern, sowie in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Insoweit der Bahnkörper der Inundirung durch seitliche Wasserläufe ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone in der Regel mindestens 1 m über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken“ in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragconstructionen für die offenen Unterbauobjecte sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normirten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjecten im Unterbau gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjecte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, sowie offene Unterbauobjecte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjecten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei allen Unterbauobjecten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen, desgleichen die Zwischenpfeiler mehrfeldriger Brücken, insofern nicht Eisenpfeiler ausgeführt werden.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden.

Der Abstand der tiefsten Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte von dem localen höchsten Wasserstande der übersetzten Wasserläufe soll bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1 m betragen.

Die lichte Höhe der offenen Durchfahrten hat bei Reichs-, Landes- und Bezirksstrassen in der Regel nicht unter 4 m, bei sonstigen öffentlichen Fahrwegen nicht unter 3·2 m zu betragen. Insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, genügt eine Maximalhöhe der offenen Durchfahrten von 4·5 m.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe um ein Drittel der Pfeilhöhe des Gewölbes grösser zu bemessen als bei offenen Durchfahrten.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen und im Allgemeinen nach dem Oberbausysteme XXIV der k. k. Staatsbahnen, das ist mit Flussstahlschienen von 26 kg Normalgewicht per laufenden Meter und mit 13 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m auszuführen.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Tannen- und Fichtenholz sind von der Verwendung für Schwellen überhaupt ausgeschlossen; im Uebrigen ist betreffs der für die Schwellen zu verwendenden Holzgattung rechtzeitig die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums einzuholen.

In Abweichung von dem obbezeichneten Oberbaunormale wird ferner gestattet, dass in geraden Strecken, sowie in Bögen mit grösserem Halbmesser als 249 m die nach diesem Normale vorgeschriebene Anzahl der Unterlagsplatten und Nägel eine Verminderung erfahren kann, deren Ausmass jedoch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegt.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

7. Hochbauten.

Sämmtliche Hochbauten sind in einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau herzustellen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächter- oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonale gelangen in der freien Bahn vorläufig nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium besonders angeordnet werden.

8. Abschluss und Abtheilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo ohne dieselben eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten wäre.

Wegeübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Secundärbetrieb vorgeschriebenen Textirung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugsbremsung zu bemessende Entfernung (in der Regel 200 m) einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Locomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind in den Strecken auf eigenem Unterbaukörper Neigungszeiger anzubringen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abtheilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abtheilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigenthums sind durch Grenzsteine zu markiren.

9. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältniss etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojecte, beziehungsweise der etwa weiters erfolgenden besonderen Weisungen desselben zu bemessen.

Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hievon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

10. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung zu versehen, in welche sämmtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Falls die Telegraphenleitung durch Staatsorgane auf Kosten der Gesellschaft hergestellt werden sollte, hat sich dieselbe rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direction in Prag zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Erforderniss und nach den vom k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

11. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

3 Tenderlocomotiven mit je drei gekuppelten Achsen;

18 Personenwagen;

5 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen);

7 Güterwagen verschiedener Gattungen.

Der Achsdruck der Locomotiven darf bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen nicht überschreiten.

Die Locomotiven erhalten eine automatische Vacuumbremse und eine Handbremse, und sind beiderseits mit Rohranschlüssen für die automatische Vacuumbremse und für die Dampfheizung, sowie an beiden Stirnseiten mit Vorrichtungen zum Befestigen von Schneepflugscharen auszurüsten.

Alle Personen- und Dienstwagen sind für regulirbare Dampfheizung einzurichten und sowohl mit der Umschalt-Vacuumbremse, als auch mit der Handbremse zu versehen.

Von den Güterwagen erhalten mindestens 50 Percent Handbremsen.

Die gedeckten Güterwagen müssen mit den normalen fixen Einrichtungsgegenständen für Militärtransporte, und zwar sowohl für Mannschafts- als Pferdebeförderung, versehen sein; überdies ist die vorgeschriebene Anzahl der mobilen Einrichtungsgegenstände für diese Transporte mit den Wagen beizustellen.

Die Pläne für sämmtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Eisenbahnministers vom 12. Februar 1900, Z. 5030 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 25 ex 1900), Rechnung zu tragen.

12. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandtheile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten der Gesellschaft von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es der Gesellschaft obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass dieselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

13. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Die Gesellschaft hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

14. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Commission der Gesellschaft bekannt gegebenen Conservator anzuzeigen.

Die Gesellschaft ist — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Centralcommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigenthum zu übergeben.

Im Uebrigen hat die Gesellschaft den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Theil I der österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Theil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterclassification der k. k. österr. Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sechs Percent des Anlagecapitales geliefert hat, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Gesellschaft ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von der Gesellschaft beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen unter einander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von der Gesellschaft eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letzteren nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat die Gesellschaft durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Die Gesellschaft ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. Februar 1903, Z. 7848, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

I. Niederlande.

Mit Zuschrift vom 7. Februar 1903 hat das Ministerium für Wasserbau, Handel und Gewerbe, Abtheilung Eisenbahnen, im Haag, dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die Theilstrecke Zwolle—Ommen der Nord-Ost-Localbahn am 15. Jänner 1903 eröffnet wurde und von der Gesellschaft zum Betriebe von Niederländischen Staatseisenbahnen betrieben wird, sowie dass diese Theilstrecke dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Von dieser Mittheilung hat das genannte Centralamt Vormerkung genommen. Eine Aenderung der Liste ist nicht erforderlich, da die Gesellschaft zum Betriebe von Niederländischen Staatseisenbahnen in die Liste der Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, bereits (s. Niederlande A 1), und zwar ohne Unterscheidung der einzelnen zu ihrem Betriebsnetze gehörenden Linien, aufgenommen ist.

An der neu eröffneten Linie, welche in Zwolle an die Staatsbahn (mit Gemeinschaftsbahnhof) anschliesst, liegen folgende Stationen: Dalfsen (Dorp), Ommen und Vilsteren. Die Bahnlänge beträgt 23·119 km, nämlich:

Zwolle—Dalfsen (Dorp) . . .	12·158 km,
Dalfsen (Dorp)—Vilsteren . .	6·835 „
Vilsteren—Ommen	4·126 „

II. Dänemark.

Laut Schreiben der General-Direction der Dänischen Staatsbahnen ist die Bahnstrecke Soro—Vedde (vergl die hieramtliche Kundmachung vom 22. Jänner 1903, Z. 2455, enthalten im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 11 vom 24. Jänner 1903) am 1. Februar 1903 eröffnet worden.

Das genannte Centralamt hat von den vorstehenden Mittheilungen den Vertragsstaaten und den betheiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 14. Februar 1903 Kenntniss gegeben.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 23. Jänner 1903,*) betreffend die Ermächtigung des k. k. Nebenzollamtes I. Classe in Seidenberg zur Austrittsbehandlung von gebrannten geistigen Flüssigkeiten.

Das k. k. Nebenzollamt I. Classe in Seidenberg wird einvernehmlich mit dem k. k. Handelsministerium zur Austrittsbehandlung von mit dem Anspruche auf Ausfuhrbonification und Abgaberückvergütung über die Zolllinie austretenden gebrannten geistigen Flüssigkeiten ermächtigt.

Böhm m. p.

---

*) Enthalten in dem am 19. Februar 1903 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 35.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 3. Februar 1903,*) betreffend die Ermächtigung der Hauptzollämter in Feldkirch und St. Margarethen zur zollfreien Behandlung von Uebersiedlungseffecten.

Die k. k. Hauptzollämter in Feldkirch und St. Margarethen werden zur zollfreien Behandlung von Uebersiedlungseffecten nach Massgabe des Artikels VIII, Z. 7, alinea 1 und Artikel IX, Z. 1, alinea 2 und 3 des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Böhm m. p.

Genehmigung der Abänderung der Gesellschaftsstatuten der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Das k. k. Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die in Gemässheit der Beschlüsse der 20. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn in Wien vom 30. Juni 1902 vorgenommene Aenderung der §§ 10, 17, 21, 30, 38 und 39 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 14. Februar 1903. — Z. 6021. E.-M.-Z. 7754.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Variante der projectirten Bahn niederer Ordnung Polnisch-Ostrau—Karwin, von Polnisch-Ostrau nach Peterswald mit einer Abzweigung zum Bahnhofe Oderberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma Ganz & Comp., Eisengiesserei und Maschinenfabriks-Actiengesellschaft in Budapest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Variante der projectirten schmalspurigen Bahn niederer Ordnung Polnisch-Ostrau—Karwin von Polnisch-Ostrau durch die Salmschachtcolonie und über Michalkowitz nach Peterswald mit einer gleichfalls schmalspurigen Abzweigung vom Peterschachte über Herzmanitz und Reichwaldau bis zum Bahnhofe Oderberg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 10. Februar 1903. E.-M.-Z. 57.850/2 ex 1902.

---

*) Enthalten in dem am 19. Februar 1903 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 36.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 203. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Februar interpellirten die Abgeordneten Kittel und Genossen den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Entschädigung des Grundbesitzers Josef Swietek in Lielshausen seitens der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Errichtung einer Haltestelle nach Bedarf in km 0·53 der Linie Conc.-Nr. 61 „vom Centralfriedhofe durch die Simmeringer Hauptstrasse nach Schwechat".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien gestellten Ansuchen um Activirung der commissionell bestimmten und in der durchlaufenden Strecke situirten Haltestelle „Centralfriedhof, drittes Thor" in km 0·53 der bis km 0·709 bereits dem öffentlichen Verkehre übergebenen Theilstrecke der Linie Nr. 61 der Concessionskundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, „vom Centralfriedhofe durch die Simmeringer Hauptstrasse bis Schwechat" der Wiener elektrischen Strassenbahnen für facultatives Anhalten der elektrischen Vehikel Folge gegeben. [E.-M.-Z. 57.059 ex 1902.]

Prager elektrische Strassenbahnen. (Theilstrecke Tešnov—Bělskýstrasse: Ergebniss der technisch-polizeilichen Prüfung: Ertheilung des Betriebsconsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen vorgelegte Ergebniss der am 8. October 1901 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Theilstrecke Tešnov—Bělskýstrasse der Linie Nordwestbahnhof—Bubenč der Prager elektrischen Strassenbahnen, bei welcher Amtshandlung bedingungsweise der provisorische Betriebsconsens ex commissione ab 10. October 1901 ertheilt worden ist, genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 46.000 ex 1902.]

Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Kaltern auf den Mendelpass (Mendelbahn). (Varianten-projecte für die Theilstrecken km 1·5 bis km 1·9 [Adhäsionsstrecke], km 2·06 bis km 2·208 [Station St. Anton] und km 0·0 bis km 0·4 [Seilbahn]: Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Ueberetscherbahn als Concessionärin der Mendelbahn vorgelegten Detailprojecte für die Varianten der Theilstrecken der in Bauausführung begriffenen Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Kaltern auf den Mendelpass (Mendelbahn), u. zw.:

1. für die Theilstrecke km 1·500 bis km 2·060,
2. für die Station St. Anton km 2·060 bis km 2·208, beide im Zuge der Adhäsionsstrecke, und endlich
3. für die Anfangstheilstrecke km 0·0 bis km 0·4 der Seilbahnstrecke

im Allgemeinen als entsprechend befunden.

Unter Einem wurde, unter Uebermittlung der vorgelegten Operate, die k. k. Statthalterei in Innsbruck beauftragt, bezüglich der oben angeführten Theilstrecken die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung ehethunlichst vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Innsbruck ermächtigt, für die gegenständlichen begangenen Variantenprojecte, bei anstandslosem Commissionsergebnisse, den Bauconsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu ertheilen. [E.-M.-Z. 1461.]

Vergebung der Eisenconstructionen für die Theilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze. Die in 12 Abtheilungen gefasste Lieferung und Aufstellung der Eisenconstructionen für die Theilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze wurde auf Grund des Ergebnisses der am 20. Jänner 1903 durchgeführten Verhandlung an folgende Firmen übertragen, und zwar:

Abtheilung I an die k. k. priv. Maschinenfabrik L. Zieleniewski in Krakau;

Abtheilung II, III, IV an die vereinigten Prager Maschinenbau-Actiengesellschaft, Prager Brückenbauanstalt, Brüder Prášil & Comp. in Prag und Skodawerke in Pilsen;

Abtheilung V und VII an die Erste galizische Waggon- und Maschinenbau-Actiengesellschaft in Sanok;

Abtheilung VI an die Zöptau- und Stefanauer Bergbau- und Eisenhütten-Actiengesellschaft in Zöptau;

Abtheilung VIII und IX an die vereinigten Eisenconstructionswerkstätten Anton Biró und Albert Milde & Comp. in Wien;

Abtheilung X und XI an die Maschinenfabriks-Actiengesellschaft vorm. Breitfeld, Daněk & Comp. in Blansko; endlich

Abtheilung XII (eiserne Geländer) an Stanislaus Konopacki und Johann Stankiewicz, Schlossermeister in Lemberg.

Schmalspurige Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Detailproject für die Theilstrecke km 0·2 bis km 1·2: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegte Detailproject für die Theilstrecke km 0·2 bis km 1·2 der in Bauausführung begriffenen schmalspurigen Localbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) principiell genehmigt und unter Einem an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur Abhaltung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Commissionsergebnisse den Bauconsens unter Ausfolgung eines signirten Planpares ex commissione zu ertheilen. [E.-M.-Z. 4700.]

Localbahn Trzebinia-Skawce. (Verschiebung der für den 19. Februar 1903 anberaumten staatlichen Collaudirung der baulichen Anlagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die für den 19. Februar 1903 anberaumte staatliche Collaudirung der baulichen Anlagen der Localbahn Trzebinia-Skawce bis auf Weiteres verschoben.

[E.-M.-Z. 39.772 ex 1902.]

Projectirte schmalspurige Localbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau. (Typenpläne für den Unterbau und Oberbau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Mährisch-Ostrauer Elektricitäts-Actiengesellschaft in Mährisch-Ostrau vorgelegten Typenpläne für den Unterbau und Oberbau der projectirten schmalspurigen Localbahn mit Dampfbetrieb vom Dreifaltigkeitsschachte in Polnisch-Ostrau bis zur Station Hruschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 56.488 ex 1902.]

Projectirte Eisenbahnlinie Schwarzach - St. Veit—Möllbrücken (Tauernbahn). (Wasserkraftanlage im Anlaufthale an der Nordseite des Tauerntunnels: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Schwarzach im Pongau vorgelegte Detailproject für eine Wasserkraftanlage im Anlaufthale an der Nordseite des Tauerntunnels im Zuge der projectirten Eisenbahnlinie Schwarzach-St. Veit—Möllbrücken (Tauernbahn) (Artikel I, Punkt 1, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63) erscheint vom fachlichen Standpunkte als entsprechend und wurde principiell genehmigt. Das gegenständliche Project wurde an die k. k. Landesregierung in Salzburg mit der Einladung übermittelt, die politische Begehung rücksichtlich des Projectes in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und unter Bedachtnahme auf die materiellen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes für das Herzogthum Salzburg vom 28. August 1870, R.-G.-Bl. Nr. 32, mit thunlichster Beschleunigung vorzunehmen.

[E.-M.-Z. 7522.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest - St. Andrae. (Linie Görz—Triest: Theilstrecke Prevačina—Opčina, km 10·286 bis 37·070: Anordnung der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Statthalterei in Triest hat auf Grund des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 21. Jänner 1903, Z. 2629, hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Triest vorgelegten Operates für die Strecke Prevačina—Opčina von km 10·286 bis km 37·070 der Linie Görz—Triest der projectirten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae (Art. I, Punkt 2, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63) die Stationscommission, politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie die Verhandlung über Feststellung der feuersicheren Herstellungen nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, auf den 4. März 1903 und folgenden Tage anberaumt.

[E.-M.-Z. 6681.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsenstheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Verlegung der Zufahrt zu den Magazinen am Bahnhofe in Brünn und die damit zusammenhängende Ueberstellung eines Thorwächterhauses im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7354.]

Projectirte Eisenbahnlinie Klaus—Steyrling—Selzthal (Pyhrnbahn). (Ergebniss der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über Feststellung der feuersicheren Herstellungen; Bauconsenstheilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Linz und Graz mitgetheilte Ergebniss der in der Zeit vom 15. bis 23., bezw. vom 24. bis 26. September 1902 durchgeführten Stationscommission, politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über die Feststellung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich der in Oberösterreich, bezw. Steiermark gelegenen Theilstrecke der projectirten Eisenbahnlinie Klaus—Steyrling—Selzthal (Pyhrnbahn) und der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der obgenannten Amtshandlung im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für beide Theilstrecken von km 0·416 bis km 33·4/5 und von 33·4/5 bis km 42 7/8 der Projectslinie ex commissione ertheilte Bauconsens wurde zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 49.334 ex 1902.]

Localbahn Jičin-Turnau. (Waggonbrückenwaage für die Stationen Jičin und Turnau.) Die von der Bauunternehmung Joh. Kruliš vorgelegten Pläne der Waggonbrückenwaage für die Stationen Jičin und Turnau der Localbahn Jičin-Turnau wurden zur Ausführung genehmigt.

[E.-B.-D. 1071.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direction Wien: Eröffnung der Station „Inzersdorf (k.k.St.B.)“ für den unbeschränkten Güterverkehr.) Die bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Station „Inzersdorf (k.k.St.B.)“ der Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf wird am 1. März 1903 für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Localbahn St. Pölten - Kirchberg a. d. Pielach-Mank (Pielachthalbahn). (Bestätigung des technischen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Bestellung des Ingenieurs Hans Jahn zum Betriebsleiter der Localbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank (Pielachthalbahn) genehmigend zur Kenntniss genommen. [E.-M.-Z. 326.]

Elektrische schmalspurige Kleinbahn Linz-Kleinmünchen-Ebelsberg. Im Zuge der genannten, am 20. December 1902 — und nicht, wie in Nr. 148 vom 27. December 1902 angegeben erscheint, am 18. December — eröffneten Kleinbahn liegen nachstehende für den öffentlichen Personenverkehr eingerichtete Haltestellen: Blumauerstrasse, Staatsbahnkreuzung, Neues Herrenhaus, Unionstrasse, Brücknerstrasse (Ausweiche), Lustenauer Kirche, Polygonplatz, Posseltfabrik (nach Bedarf), Wangmüllerhof (nach Bedarf), Kremsthalbahn, Versorgungshaus (Ausweiche), St. Peter Reichsstrasse (nach Bedarf), Neuscharlinz (nach Bedarf), Cementfabrik (Ausweiche), Actienspinnerei, Ebelsberg. Den Betrieb führt die Tramway- und Elektricitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Valerie“ von Calcutta.) Dieser Dampfer von 2648 Tonnen Gehalt ist am 1. Jänner 1903 nach 28tägiger Fahrt mit 3 Passagieren und 2837 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 3 Tonnen nach Fiume und 1115 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 7 der Calcutta-Linie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waaren: aus Calcutta 2,023.082 kg (wovon 608.958 kg für das Ausland und 3350 kg Häute für Fiume); aus Colombo 143.905 kg; aus Rangoon 404.275 kg Reis (für das Ausland); aus Madras 103.000 kg (wovon 100.000 kg Ricinussamen für das Ausland); aus Aden 67.192 kg (wovon 1783 kg für das Ausland); aus Suez 22.291 kg und aus Port Said 73.384 kg. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,110.172.

Verschiedene Mittheilungen.

Liste der Sachverständigen für Schätzungen in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes in Krakau pro 1903.) Die vorliegende Liste der Sachverständigen für Schätzungen in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen pro 1903 enthält 45 Sachverständige, mithin um 10 mehr als die vorjährige. [E.-M.-Z. 5661.]

Personenbeförderung in Berlin im Jahre 1902. Nach einer amtlichen Statistik ist im Jahre 1902 die Personenbeförderung in Berlin auf der Stadtbahn, den dortigen Kleinbahn- und Omnibuslinien gegen das Jahr 1901 um 33,554.517 gestiegen, das heisst es sind 91.929 Personen täglich mehr befördert worden. Im Ganzen wurden 532,957.411 Personen befördert, gegen 499,402.894 im Jahre 1901. Durch die Stadt- und Ringbahn einschliesslich der Grunewaldbahn wurden 91,711.439 (gegen 88,629.802 im Jahre 1901), somit 3,081.637 mehr befördert. Unter den Strassenbahnen steht zum ersten Male in der Aufstellung die neu eröffnete Hoch- und Untergrundbahn. Sie wurde von 18,800.000 Personen benützt. Die Grosse Berliner Strassenbahn beförderte 294,800.000 Personen, rund 12,000.000 mehr als 1901, die Westliche Berliner Vorortbahn 12,956.000, gegen 13,230.000 im vorhergehenden Jahre, die Südliche Berliner Vorortbahn 3,249.300 (gegen 3,241.000), die Berlin-Charlottenburger 15,900.000 (gegen 14,788.215), die Berliner elektrische Strassenbahn (Siemens & Halske) 12,532.086 (gegen 13,088.853), die Strassenbahn Berlin-Hohenschönhausen 1,277.000 (gegen 1,353.899), die Strassenbahn Schlesischer Bahnhof-Treptow 1,859.588 (gegen 1,626.457) und die Strassenbahn Warschauer Strasse-Centralviehhof 1,200.000 (gegen 108.387).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 10.693 km lange Strecke Grünstadt-Altleiningen, welche am 1. März von der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen in Betrieb genommen werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Die Haftpflicht der russischen Eisenbahnen für Versäumung der Lieferfrist. Laut Artikel 110 des Eisenbahnreglements ist eine Eisenbahn für die verspätete Ablieferung von Frachten verantwortlich, wenn sie nicht beweist, dass sie das Versäumniss trotz Anwendung aller Massnahmen nicht abwenden konnte, zu welchen ein ordentlicher Frachtführer verpflichtet ist. Die Entscheidung der Schuldfrage auf gerichtlichem Wege ist natürlich schwierig und umständlich. In der Praxis hatte sich der Modus eingebürgert, dass eine Eisenbahn nicht zur Verantwortung gezogen wurde, wenn sie rechtzeitig publicirt hatte, dass sie wegen Anhäufungen von Frachten, Betriebsunterbrechungen und ähnlichen legalen Gründen die Verantwortlichkeit für die Zustellung der Frachten zum Termin zeitweilig nicht übernehmen könne. Einige Gerichte jedoch haben in letzter Zeit die Giltigkeit solcher Publicationen bestritten und die wörtliche Ausführung der im Artikel 110 enthaltenen Bedingung verlangt. In einem concreten Falle hat auch der russische Senat dahin entschieden, dass Mangels einer gesetzlichen Unterlage das Factum der Verlautbarung der vom Communicationsministerium verificirten Fälle, in denen eine Haftpflicht für die Einhaltung der Lieferfrist bahnseitig nicht übernommen wird, an sich den im Artikel 110 des allgemeinen Status bedungenen Nachweis der Unmöglichkeit der Leistung nicht zu ersetzen vermag. Durch diese Senatsentscheidung sind die Eisenbahnen bei Austragung derartiger Ansprüche im Rechtswege in eine sehr schwierige Lage gerathen, und wurde deshalb die betreffende Frage in der am 21. Jänner a. St. abgehaltenen Sitzung des Comités für Eisenbahnangelegenheiten zur Sprache gebracht. Der Conseil entschied folgendermassen: Da im Communicationsministerium alle Nachrichten über Frachtanhäufungen, Unglücksfälle und andere Betriebsstörungen zusammenlaufen, diese Behörde überhaupt die Betriebsverhältnisse der einzelnen Bahnen genau kennt, so ist dieses Ministerium durchaus competent in der Entscheidung der Frage, ob eine Eisenbahnlinie die Verantwortlichkeit für Verspätungen aus legalen Gründen von sich abwälzt oder nicht. In Zukunft soll daher jede Eisenbahn verpflichtet sein, im Falle von Betriebsstörungen die Angelegenheit dem Communicationsministerium vorzulegen; findet letzteres, dass die betreffende Bahnlinie kein Verschulden trifft, so erfolgt eine vom Ministerium sanctionirte Publication über die zeitweilige Befreiung der Bahn von der Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Lieferfristen; diese Publication hat gesetzliche Giltigkeit. Der Wortlaut des Artikels 110 soll dementsprechend abgeändert werden, zu welchem Zwecke der Eisenbahnconseil an den Reichsrath herantreten wird.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar d. J. den Ministerialräthen des Handelsministeriums Dr. Rudolf Schuster Edlen von Bonnott und Dr. Mauriz Ritter von Roessler den Titel und Charakter eines Sectionschefs allergnädigst zu verleihen geruht.

Call m. p.

Literatur.

Die Sicherungsanlagen der Wiener Stadtbahn. Von Hugo Koestler, k. k. Oberbauratb. Mit einer Tafel. Wien, 1903. Alfred Hölder, k. und k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, I. Rothenthurmstrasse 13. Preis K 1·20. Sonderabdruck aus der „Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung", als 2. Heft der I. Reihe der vom Club österreichischer Eisenbahnbeamten herausgegebenen „Schriften über Verkehrswesen".

Praktische Beurtheilung von Regulatoren und Regulirungsfragen. Gemeinverständliche Mittheilungen aus der Praxis für Maschineningenieure und Elektrotechniker von Wilhelm Proell, dipl. Ingenieur, Leipzig 1902. Verlag von Hachmeister und Thal. Preis Mk. 2—

Was ist Elektricität? Eine Studie über das Wesen der Elektricität und deren causalen Zusammenhang mit den übrigen Naturkräften von Professor Wilhelm Biscan, Director des städtischen Elektrotechnikums in Teplitz. Leipzig 1902. Verlag von Hachmeister und Thal. Preis Mk. 1·50.

Tafeln zum Abstecken von Kreis- und Uebergangsbögen durch Polarcoordinaten. Von Ingenieur Max Perndt, Bauadjunct der k. k. österr. Staatsbahnen. Mit einem Vorworte und Gebrauchsanleitungen vom dipl. Ingenieur Alfred Birk, Professor für Strassen-, Eisenbahn- und Tunnelbau an der k. k. deutschen technischen Hochschule in Prag. Wien, Pest, Leipzig. A. Hartleben's Verlag 1903. Preis Mk. 3·60.

Ausschreibung.

Bei der k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn (Stadtgemeinde Neutitschein) gelangt die Stelle des

Betriebsleiters

mit einem Jahresgehalte von K 3600 und 20 Percent Quartiergeld zur Besetzung.

Die Anstellung ist vorläufig eine provisorische, beiderseits dreimonatlich kündbar, kann jedoch nach Ablauf einer einjährigen zufriedenstellenden Dienstzeit in definitiver Eigenschaft erfolgen, in welchem Falle der Betriebsleiter auf drei zehnpercentige Quinquennien vom Gehalte (ohne Quartiergeld) und auf Altersversorgung nach den Pensionsnormen der k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn Anspruch hat.

Bewerber um diesen Dienstposten haben ihre Gesuche mit den Nachweisen des Alters, der österreichischen Staatsbürgerschaft, der Unbescholtenheit, der Absolvirung der Ingenieur- oder Maschinenbaustudien an einer technischen Hochschule, der mehrjährigen praktischen Verwendung im Verkehrs- und commerciellen Bahndienste, der Vertrautheit mit den gesammten Geschäften der Administration, dann der Gewandtheit im Conceptfache bis **15. März 1903** bei dem gefertigten Verwaltungsausschusse einzubringen.

Der Dienstantritt hat sofort nach der Ernennung zu erfolgen.

Neutitschein, am 5. Februar 1903.

Verwaltungsausschuss
der k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn
(Stadtgemeinde Neutitschein).

Der Vorsitzende:
Gromann, Bürgermeister.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 1, vom 1. November 1901.

Ergänzung des Nachtrages I vom 1. Februar 1903.

In dem obbezeichneten Tarifnachtrage ist auf Seite 8 die Anmerkung, lautend:

„3. Die der zoll- und steueramtlichen Behandlung unterliegenden Wagenladungen für Essen sind ausschliesslich auf die Station Essen-Segeroth abzufertigen. Daselbst befindet sich auch eine zollfreie Niederlage" — wie folgt zu ergänzen:

„Ausgenommen sind Sendungen für die Firma Friedr. Krupp (Gussstahlfabrik und Consumanstalt), die auf die Stationen Essen (Hauptbahnhof) Filiale Krupp oder Essen Nord (Filiale Krupp) abzufertigen sind, woselbst die zoll- und steueramtliche Behandlung dieser Sendungen stattfindet."

Wien, am 16. Februar 1903. [170]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900 und Heft 3 vom 1. April 1901.

Beschränkung der Anwendbarkeit des Ausnahmetarifes Nr. XV.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1903 wird die Anwendbarkeit der Frachtsätze der Serien 1 und 4 des Ausnahmetarifes Nr. XV in den oben bezeichneten Tarifheften, im Verkehre mit Basel und Schaffhausen auf solche Sendungen beschränkt, welche zum Eingang in die Schweiz verzollt werden und nicht nach dem deutschen Zollgebiete weitergehen.

Wien, am 16. Februar 1903. [171]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg.

Einführung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen.

Vom 1. März 1903 an gelangen für den Verkehr von den Stationen Karlsbad (B.E.B.) und Prag (St.E.G.) einerseits und Stationen der kgl. Preussischen und grossh. Hessischen Staatseisenbahnen andererseits über Aschaffenburg directe Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze mittelst einer diese Tariftaxen enthaltenden Tabelle zur Einführung, in welcher auch die in der Gegenrichtung seit 1. Jänner 1903, bezw. 15. Februar 1903 bestehenden directen Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze aufgenommen erscheinen.

Wien, am 19. Februar 1903. [172]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Oderberg und Oświęcim.

Einführung des II. Berichtigungsblattes zum Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1903 gelangt das II. Berichtigungsblatt zum Tarife für den obgenannten Verkehr, enthaltend geänderte Bestimmungen hinsichtlich der benützbaren Zugsgattung mit Billets III. Classe, sowie Aenderung der Wegevorschriften, zur Einführung.

Wien, am 19. Februar 1903. [173]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Theil II, Heft 2.

Einführung des Nachtrages II.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1903 tritt der Nachtrag II zu Theil II, Heft 2, „Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc." in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 6 Heller = 5 Pfennig erhältlich.

Wien, am 17. Februar 1903. [174]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elsass-Lothringisch-Süddeutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen.

Die seit 1. Jänner 1903 bestehenden Schnellzugsfahrpreise für einfache Fahrt von Strassburg C.B. nach Karlsbad (B.E.B.) über Nürnberg—Eger von Mk. 56·70 in I. Classe und Mk. 39·80 in II. Classe, sowie der Gepäcksfrachtsatz von Mk. 2·19 für je 10 kg in dieser Relation gelangen mit Giltigkeit vom 1. März 1903 auch in der Gegenrichtung zur Einführung.

Wien, am 19. Februar 1903. [175]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung von Fahrpreisen für die directe Abfertigung von Arbeitern.

Mit Giltigkeit vom 10. März 1903 gelangen nachstehende Fahrpreise für die directe Abfertigung von Arbeitern im vorgenannten Verkehre zur Einführung:

				Kronen
Zwischen Obercerekve		und	Znaim Oe.N.W.B. . .	1·80
Zwischen	Grulich und Grulich-Stadt	und	Wetzdorf-Rothwasser	0·43
			Liebenthal	0·58

Wien, am 20. Februar 1903. [176]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Theil II, Heft 3, vom 1. Juni 1901.

Einführung des Nachtrages II.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1903 gelangt zu dem obbezeichneten Tarifhefte ein Nachtrag II zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der „Besonderen Bestimmungen", des Classentarifes und der Ausnahmetarife, neue Ausnahmetarife Nr. 58 (für Eisenbahn- und Strassenbahnwagen) und Nr. 59 (für Holzkohlen und Holzkohlenbrikets), sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Sätze bis zum 15. April 1903 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages II sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 17 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 21. Februar 1903. [177]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung von Personenzugs-Abonnementkarten.

Vom 15. März 1903 gelangen nachstehend verzeichnete Abonnementkarten für Personenzüge zur Einführung:

Relation	I.	II.	III.
	Classe		
	Kronen incl. Fahrkartensteuer, ungarische Transportsteuer und Stempel		
Wien—Nagy-Czenk	117·—	84·90	53·70
Wien—Lövö	141·—	99·30	63·30
Wien—Bükk	163·40	115·30	72·90
Wien—Alcsád	185·80	129·70	82·50
Wien—Oszkó	232·20	161·70	101·70
Wien—Zala-Szt. Iván	278·60	192·10	120·90
Wr Neustadt—Szombathely	145·10	97·20	60·50

Wien, am 19. Februar 1903. [178]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Donau-Orient-Verkehr via Galatz.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Der im „Tarif für den Donau-Orient-Verkehr via Galatz" vom Schiffahrtsbeginn 1901 enthaltene Ausnahmetarif 2 für Maschinen aller Art etc. im Gewichte von über 1500 kg per Collo, sowie die im Anhange I des gleichen Tarifes für den Verkehr nach südrussischen Hafenplätzen erstellten Frachtsätze werden hiemit ohne Ersatz ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 21. Februar 1903. [179]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme.

Wir geben bekannt, dass an den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Pressburg (Pozsony), Raab (Györ), Budapest (auch Donauuferbahnhof), Mohács, Semlin (Zimony), Belgrad, Pancsova und sämmtlichen Savestationen mit 23. Februar 1903 die Güteraufnahme nach Orsova, T.-Severin und sämmtlichen serbischen, bulgarischen und rumänischen Donauhäfen unterhalb T.-Severin bis inclusive Galatz, ferner nach Odessa, Constantinopel und Levantehäfen eröffnet wird.

Schleppanmeldungen werden für die gesammte Donaustrecke und den befahrenen Nebenflüssen der Donau entgegengenommen.

Wien, am 21. Februar 1903. [180]

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif-Heft 1.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes.

Zu dem vom 1. Jänner 1903 giltigen Tarif, Heft I, für den Oesterreichisch-Ungarischen Personenverkehr gelangt ein Berichtigungsblatt zur Einführung, welches sowohl textliche Verbesserungen des Tarifes, als auch Aenderungen von Fahrpreisen enthält.

Wien, am 20. Februar 1903. [181]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Orientalischer Personenverkehr über Oderberg und Bodenbach.

Einführung eines Berichtigungsblattes zum Tarife vom 15. Februar 1903.

Mit 1. März 1903 gelangt ein Berichtigungsblatt zu dem ab 15. Februar 1903 giltigen Tarife für den Norddeutsch-Orientalischen Personenverkehr zur Einführung, welches sowohl textliche Ergänzungen als auch Berichtigungen der Antheilsübersicht enthält.

Wien, am 20. Februar 1903. [182]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif, Theil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, Abtheilung B.

Declassification des Artikels „Zinkischer Ofenbruch (Zinkschwamm, auch Hochofenschwamm)".

Mit Giltigkeit vom 15. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903, wird der Artikel „Zinkischer Ofenbruch (Zinkschwamm, auch Hochofenschwamm)" der Pos. Z—3 der Güterclassification bei Aufgabe als Frachtgut auf Strecken der am Gütertarife, Theil I, betheiligten österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen nach II—A—C tarifirt.

Wien, am 21. Februar 1903. [183]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft
System Rigi.

Einführung neuer Tarife und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

Vom 15. März 1903 an treten hinsichtlich der Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden die geänderten Tarife und Tarifbestimmungen in Wirksamkeit.

Exemplare dieser Tarife werden an den Stationscassen gegen den am Titelblatte ersichtlich gemachten Preis erhältlich sein.

Wien, am 21. Februar 1903. [184]

Reichenau a/K.-Solnitzer Localbahn. Localbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Fahrbegünstigungen für Mitglieder touristischer Vereine.

Im Sinne des Fahrkartensteuergesetzes vom 19. Juli 1902 haben Mitglieder touristischer Vereine nur dann auf die in den Tarifen für die obgenannten Localbahnen vorgesehenen Fahrbegünstigungen Anspruch, wenn sie sich bei der Lösung der Fahrkarten und während der Fahrt mit einer Mitgliedskarte eines touristischen Vereines legitimiren, welche mit der Stempelmarke in vorgeschriebener Weise versehen ist.

Wien, am 20. Februar 1903. [185]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländ trans., Theil II, vom 1. März 1897. (Aenderung, bezw. Zergliederung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 1, Ziffer 4.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 1, Ziffer 4, wie folgt abgeändert, bezw. zergliedert:

4. Messingwaaren, sowie andere Halb- und Ganzfabrikate aus unedlen Metallen und deren Mischungen (Legirungen) auch in Verbindung mit anderem Material, sofern letzteres nicht den Hauptbestandtheil der betreffenden Gegenstände bildet.
5. Metalle, unedle, folgende:
   Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), ferner Hartblei und Bleizink, auch alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle;
   Zink in Platten (Rohzink) und Blechen (Walzzink), auch Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink) und zinkisches Blei.

Russischer Eisenbahngütertarif. (Abänderung der Tarifirung für Tabak.) Mit Giltigkeit vom 25. Jänner a. St. (7. Februar n. S.) 1903 gelangte zur Anwendung für:

a) Bakun (-Tjutjun), Machorka- und Schwitzenttabak, in Blättern, Stengeln und Päckchen, geschnitten und gerieben, banderollirt und nicht banderollirt, ferner für Tabak, russischen, schwarzen, Cigarrentabak (Gundjatabak) in Blättern, Stengeln und Päckchen die Differentiale Nr. 5;
b) Tabak, russischen, mit Ausnahme des in der Gruppe 107 der Waarennomenclatur besonders genannten, in Blättern, Stengeln und Päckchen die Differentiale Nr. 4.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Ludwigshafen a. Rh.) Vom 15. Februar 1903 ab wurde die Station Ludwigshafen a. Rh. der Pfälzischen Bahnen als Versandtstation in die im Tarifheft 2 bestehenden Ausnahmetarife 9, 9 a, 9 b und 9 d für Eisen und Stahl etc. einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Nordostdeutsch - Berlin - Bayerischer Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 1. März 1903 werden die bayerischen Stationen Bellenberg, Heising, Mallersdorf, Seulbitz und Strass-Moos, sowie die preussischen Stationen Czersk und Neuschottland des Directionsbezirkes Danzig, Marggrabowa des Directionsbezirkes Königsberg und Neuwedell des Directionsbezirkes Bromberg in den directen Güterverkehr einbezogen. Das Nähere über die Tarifberechnung und über die Verkehrsbeschränkungen einzelner Stationen ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie im Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direction in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zu erfahren.

Deutschland. (Ausnahmetarife für Spiritus und Sprit.) Der deutsche Landeseisenbahnrath hat kürzlich die Gewährung eines Ausnahmetarifes für Spiritus und Sprit im Falle der Ausfuhr nach dem Zollauslande, sowie der Versendung nach Zollniederlagen und Branntweinausfuhrlagern im Inlande in der Höhe der Frachtsätze des Specialtarifes III befürwortet und es verlautet, dass der Eisenbahnminister die Genehmigung zur Durchführung der Massnahme ertheilen wird.

Zur Ausübung einer zuverlässigen Controle soll jedoch die Gewährung der Frachtermässigung an die Bedingung geknüpft werden, dass die Empfänger binnen drei Monaten nach dem Monate des Einganges der Sendungen zoll- oder steueramtliche Bescheinigungen darüber beibringen, dass die angekommenen Sendungen ungetheilt und ohne einer Bearbeitung unterzogen worden zu sein, über die Zollgrenze ausgeführt oder in die Räume einer Zollniederlage, die nicht als Branntweinlager bewilligt sind (Lagerordnung § 38), bezw. in ein Branntweinausfuhrlager (Befreiungsordnung § 58) aufgenommen worden sind. Die in Betracht kommenden Zoll- und Steuerstellen sind bereits angewiesen worden, die gewünschten Bescheinigungen abzugeben.

[„Oesterr.-ungar. Consular-Correspondenz."]

Bayerischer Vicinal- und Localbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900. (Nachtrag VII.) Mit Giltigkeit vom 15. Februar 1903 kam der Nachtrag VII zur Ausgabe.

Derselbe enthält neben anderen, theilweise bereits ausgeschriebenen Aenderungen und Ergänzungen hauptsächlich Anstosssätze für die neueröffneten Localbahnstationen Eschenbach i. Mfr., Hardhof, Markt Erlbach und Wolfmannshausen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Reinerz.) Mit sofortiger Giltigkeit wird die Station Reinerz in den Gütertarif für den oben bezeichneten Verband aufgenommen. Bis zur Herausgabe eines Nachtrages sind der Frachtberechnung die im Tarife für die Station Rückers — die jetzige Station Rückers-Reinerz führt fortan die Bezeichnung Rückers — enthaltenen Entfernungen unter Anstoss von 7 km zu Grunde zu legen.

Gruppenwechseltarife I, II IV (Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Verkehr), Gruppenwechseltarife III/IV (Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher Verkehr), Gütertarif für den Oldenburg - Ostdeutsch - Berlin - Stettiner Verkehr. (Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 58 der Eisenbahnverkehrsordnung.) In die obgenannten Gruppenwechseltarife, sowie in dem obbezeichneten Gütertarife wird mit Giltigkeit vom 1. April 1903 folgende Zusatzbestimmung zu § 58 der Eisenbahnverkehrsordnung aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versandt gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Quaigüter, müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden."

Gütertarif der Gruppe I — Bromberg, Danzig, Königsberg — vom 15. Juli 1901. (Nachtrag I.) Am 15. Februar 1903 gelangte der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält hauptsächlich:

1. Entfernungen und Frachtsätze:

a) für die neu aufgenommenen Stationen der Strecken Goldap—Stallupönen, Gerdauen—Löwenhagen, Berent—Karthaus i. Wpr., Kulm—Unislaw, Konitz—Lippusch, Bütow—Lauenburg i. Pom., Schlochau — Reinfeld i. Pom., Broddydamm — Dt. Eylau, Schmentau—Skurz,
b) für die neu aufgenommenen Stationen Alt-Weynothen, Barkoschin, Grünwalde, Jeblonsken, Katharinenflur, Kranichbruch, Lettberg, Long, Lunau, Popiollen, Richnau, Schertingswalde, Slesin, Thorn Uferbahn;

2. neue Entfernungen für die im Haupttarif bereits vorhandenen Stationen Baldenburg, Gr.-Neudorf, Reinfeld i. Pom., Rummelsburg i. Pom.;

3. die durch Eröffnung der unter 1 a aufgeführten Strecken abgekürzten Entfernungen;

4. Aenderungen und Ergänzungen einzelner Ausnahmetarife, sowie die nachstehenden neuen Ausnahmetarife:
a) Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe,
b) Zuckerausnahmetarife 14, 14 a und L,
c) Ausnahmetarif 17 für den Uebergangsverkehr nach verschiedenen Kleinbahnen,
d) Ausnahmetarife E_1 und E_2 für Eisen und Stahl,
e) Ausnahmetarif H für Holzzellstoff (Cellulose);
5. sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. April 1903 ab giltig. Die Entfernungen und Frachtsätze für Thorn Uferbahn gelten vom 1. März 1903 ab.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen, von denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. (Nachtrag X.) Am 15. Februar 1903 trat der Nachtrag X in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des letzten Nachtrages eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze, sowie Frachtsätze für Eisenerz u. s. w. zum Hochofenbetrieb nach Station Ruhrort Hafen des Directionsbezirkes Essen. Abdrücke des Nachtrages zum Preise von Mk. 0·10 bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Englisch-Deutsche Eisenbahnverbände, Verbandsgütertarif, Theil I, vom 1. December 1893. (Aenderung.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1903 wird in dem Nebengebührentarif der Grossen Englischen Ostbahn auf Seite 54 der erste Absatz der Ziffer 6 wie folgt gefasst:

„Bei An- oder Abfuhr der Güter nach oder von der Behausung in London innerhalb der Grenzen der City für 100 kg (angefangene 100 kg für voll gerechnet) Franken 0·625.

Die Gebühren bei An- oder Abfuhr der Güter nach oder von der Behausung ausserhalb der Grenzen der City richten sich nach dem Binnentarife der Grossen Englischen Ostbahn."

Da diese Einschränkung bisher im Tarife nicht ausgedrückt ist, tritt für die An- oder Abfuhr nach oder von der Behausung ausserhalb der City eine Erhöhung der Gebühr ein.

Nähere Auskunft ertheilt die Direction der Grossen Englischen Ostbahn in London.

Deutschland. (Sächsischer Eisenbahnrath.) Der sächsische Eisenbahnrath trat am 4. Februar 1903 in Dresden zusammen. Der Eisenbahnrath nahm u. A. zunächst Mittheilungen über die Beschlüsse der letzten Generalconferenz der deutschen Eisenbahnen über die Tarifirung von Druckausschuss- und Couvertpapier, landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen, Sahne, Käse, gebrauchten Dampfpflügen und Dampfdreschmaschinen und Zuchtthieren, ferner über Anlegung von Petroleum-Tankanlagen entgegen. An diesen Punkt knüpfte sich aus Anlass eines besonderen Falles eine längere Debatte, welche schliesslich zur Annahme des Antrages führte, dass die General-Direction erwägen möge, ob nicht die in dem erwähnten Einzelfalle ertheilte Erlaubniss zur Errichtung einer Tankanlage zurückgezogen werden könne. Hierauf gelangte als nächster Punkt der Tagesordnung noch ein Antrag der Firma Dresdener Molkerei Gebrüder Pfund auf Gewährung einer Frachtermässigung für Milch zur Condensirung zur Berathung. Der Antrag wurde abgelehnt, aber zugleich beschlossen, noch behufs Prüfung der Frage, ob zur Erleichterung der Ausfuhr condensirter Milch Vergünstigungen gewährt werden möchten, das Gutachten des Landesculturrathes einzuholen. („Z. d. V. D. E.-V.")

Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen der Bayerischen und Sächsischen Staatsbahn. (Einbeziehung der Station Wiesenburg.) Am 15. Februar 1903 wurde die Station Wiesenburg i. Sachsen in den obgenannten Tarif einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Sächsischen Staatseisenbahnen. (Einbeziehung der Station Groitzsch.) Mit dem 15. Februar 1903 wurde die Station Groitzsch der Sächsischen Staatseisenbahnen in den oben genannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (Nachtrag IV zum Heft 6 des Theiles II A.) Am 1. März 1903 tritt zum Heft 6 des Theiles II A der Nachtrag IV in Kraft. Exemplare desselben können von der Drucksachencontrole der kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. (Localgüterverkehr.) Die General-Direction der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Circular an ihre Organe:

„Durch die neue, vom 15. Februar 1903 an giltige Bestimmung zum Nebengebührentarife, wonach das ermässigte Wägegeld von 50 Pfg. für einen Wagen erhoben wird, wenn der Versender sich verpflichtet, alle von ihm auf der Station zur Aufgabe kommenden Wagenladungen abwiegen und bei dem hiebei erforderlichen Verschubgeschäfte durch seine Leute Beihilfe leisten zu lassen, soll nach Lage der örtlichen Verhältnisse oder nach der Natur des Gutes in solchen Fällen, in welchen nicht alle abgehenden Wagen eines einzelnen Versenders verwogen werden können, eine Erhöhung des Wägegeldes gegen seither nicht eintreten. Der betreffende Versender hat jedoch in diesen Fällen ebenfalls die vorgeschriebene Erklärung auszustellen, während die Güterstelle unter Vorlage dieser Erklärung an die General-Direction zu berichten hat, dass wegen der bestehenden besonderen Verhältnisse die Verwiegung sämmtlicher abgehenden Wagenladungen dieses Versenders nicht möglich ist und in welchem Umfange Probeverwiegungen vorgenommen werden können.

Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass auf Grund der neuen Bestimmungen für angekommene und unverändert wiederaufgelieferte Wagenladungen, bei welchen im neuen Frachtbriefe das Gewicht der Ankunft angesetzt ist, die Erhebung eines Wägegeldes nicht thunlich ist."

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Die Lieferung von gusseisernen Wasserleitungsröhren (gerade und Kniestücke etc.) für die neu herzustellende Wasserversorgungsanlage des Salzburger Bahnhofes soll im Offertwege vergeben werden.

Die Lieferung betrifft Muffenrohre nach den Normalien des Vereines deutscher Ingenieure von 50 bis 250 mm Weite in einem Gesammtgewichte von ungefähr 400.000 kg.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse etc. sind bei der k. k. Bahnerhaltungssection Salzburg erhältlich, woselbst auch nähere Auskünfte ertheilt werden. Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Wasserleitungsrohre für die Stationserweiterung Salzburg" längstens am 14. März a. c., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen dürfen, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich ferner ausdrücklich das Recht vor über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden oder eventuell die sämmtlichen Angebote zurückzuweisen.

Den Offerenten wird es freigestellt, der commissionellen Eröffnung der Offerte, welche am 14. März 1903, 3 Uhr Nachmittags, bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction stattfinden wird, beizuwohnen.

Innsbruck, am 19. Februar 1903.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
789	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Glas, folgendes: Fensterglas, Glasmasse, Rohglas (in rohen Platten, Flussstücken und Stangen), Glaspfannen und ungeschliffene Glastafeln, sowie rohe Glastafeln, einschliesslich solcher mit Drahteinlagen (Drahtglas)	Helenenschacht	Lindau transit	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901 (Ausnahmetarif Nr. X)	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Centimes 278		Im Kartirungswege		Der Frachtsatz nach Lindau transit findet Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter rexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten
					Basel (S.B.B. und Bad.B.)					370				
					Basel-St. Johann					370				
					Bern					470				
					Luzern					405				
					Romanshorn					308				
					Zürich (Hauptbhf.)					374				
790	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mineralwasser	Budapest-Kelenföld	Franzensbad Bayer. St.B.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. 7) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1903	Dermalen besteht kein directer Frachtsatz	394 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	1	791	792
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Holz der Abtheilung I—III des Abschnittes I Schleifholz der Abtheilung a und b laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlproducte der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen und Oelkuchenmehl der Pos. O—6, Oelsaaten der Pos. O—7 der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	allen im Abschnitte I des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes enthaltenen österreichischen Stationen	Wien Donauquaibahnhof
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	Karlsruhe Hafen Maxau	und vice versa Wien Oe.N.W.B. transit Wien K.F.N.B. loco Wien K.F.N.B. transit Wien St.E.G. loco Wien St.E.G. transit
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1903
Bezeichnung — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8	Tarif-Theil IV, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1898	Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, giltig vom 1. Mai 1894
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 8 18 8 26 10
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Anstoss von 0·02 Mark für 100 kg an die für Karlsruhe Hauptbahnhof bestehenden Frachtsätze — in Mark — ad Abtheilung a) 1·10 1·38; b) 1·60 1·96; 1·60 1·96; 1·37 1·67; 1·29 1·59; 1·17 1·46; 1·64 2·03; 1·21 1·50; 1·51 1·85; 1·29 1·58; 1·60 1·96	Heller 6 16 6 20 6
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		Heller 2 2 2 6 4
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		Für das Umladen aus dem Schiffe in die Eisenbahnwagen oder umgekehrt wird eine Auf-, bezw. Abladegebühr nicht berechnet. Für die Besorgung der Umladung sind die bezüglichen Vereinbarungen mit den Schiffahrts-Gesellschaften massgebend

Fortlaufende Nummer	793	794	795
Die Publication erfolgt: von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publication erfolgt: und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Kohlen und Koks laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Brann- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Brikets, -Kokes- und Kokesasche, Steinkohlen-Brikets, -Kokes und Kokesasche	Oele, mineralische, in Fässern der Pos. 0—4 der Güterclassification
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	den österreichischen Stationen der Schnitt-Tariftabelle I, Abtheilung A, des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	sämmtlichen österreichischen Tarifstationen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	Zagórzany
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Biberach-Zell	Webran-Klitschdorf (Eisenbahn-Directionsbezirk Breslau)	Csácza Liptó-Szt. Miklós Liptó-Ujvár Margitfalu Poprád-Felka Rózsahegy Rózsahegy-fonógyár Ruttka Szepes-Olaszi Zsolna
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Erfüllung der Bedingungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Theil V, Heft 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1901	Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr, giltig vom 1. November 1900	Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr, Tarif-Theil II, Heft 3, giltig vom 1. Jänner 1897
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Bestehen keine directen Frachtsätze	210 264 258 190 232 276 276 252 263 230
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Anstoss von 1 Mark für 10.000 kg an die für Hornberg bestehenden Frachtsätze	Es gelten die für die Station Siegersdorf vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich 3 Mark für 10 Tonnen	120 185 202 150 193 173 173 163 163 139
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			90 81 56 40 39 103 89 39 103 91
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
796	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Ammoniak, schwefelsaures; Guano aller Art; Knochenmehl; Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk)	a) Mannheim B.B. b) Ludwigshafen a. Rhein, Ludwigshafen Ginlinlwerke c) Mannheim Neckarvorstadt	Fieberbrunn Innsbruck Kirchberg i.Tirol Kitzbühel St.Johann i.Tirol Westendorf Brenner Brixen Brixlegg Bruneck Franzensfeste Hall Innichen Jenbach Lienz Matrei Niederdorf Schwaz Sillian Steinach Sterzing Toblach Welsberg Wörgl oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die inhaltsangabe im Frachtbriefe schon bei der Aufgabe den Zusatz enthält: „Zur Verwendung als Düngemittel", bezw. „Zur Verwendung zur Kunstdüngerfabrikation". Der Empfänger ist auf Verlangen der Bahnverwaltung verpflichtet, die Verwendung der bezogenen Artikel als Düngemittel, bezw. zur Kunstdüngerfabrikation durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege oder durch eine auf seine Kosten vorzunehmende Revision derselben nachzuweisen. In den Frachtsätzen sind die bisher seitens der betheiligten Bahnverwaltungen im Rückvergütungswege gewährten Ermässigungen bereits enthalten. Das Auf- und Abladen ist Sache der Parteien	vom 1. März 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil II, Heft 1 und 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897 Es bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg in Mark ad a) b) c) 1·24 1·26 1·26 1·21 1·21 1·23 1·14 1·16 1·16 1·17 1·19 1·19 1·21 1·23 1·23 1·11 1·13 1·13 1·32 1·34 1·34 1·40 1·42 1·42 1·04 1·06 1·06 1·44 1·46 1·46 1·39 1·41 1·41 1·18 1·20 1·20 1·50 1·52 1·52 1·07 1·09 1·09 1·56 1·58 1·58 1·26 1·28 1·28 1·49 1·51 1·51 1·11 1·13 1·13 1·52 1·54 1·54 1·26 1·28 1·28 1·35 1·37 1·37 1·49 1·51 1·51 1·47 1·49 1·49 1·01 1·03 1·03		Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
797	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Trass und Tuffsteine	Brohl (kgl. Eisenbahn-Direction Cöln)	Gablonz-Brandl (k.k.St.B.)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht	vom 1. März 1903 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1903	Tarif-Theil II, Heft 2, des Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Besteht keiner	1·59 Mark		Im Kartirungswege		
798	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle*)	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes			vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Tarif, Theil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle*)		Im Kartirungswege		Der Frachtsatz nach Lindau transit findet Anwendung: 1. Auf Transporte mit directen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter; 2. auf Transporte, welche an einen Empfänger in Lindau adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach schweizerischen Stationen und weiter reexpedirt werden. Die das Gut begleitenden Frachtbriefe haben in letzterem Falle ausdrücklich auf Lindau transit zu lauten

*) Tabelle.

Von Schönpriesen nach	Ausnahmetarife Nr. XV Serie 3	XV Serie 5	XXI Packpapier	XXI Packpapier
	Wagenladungen von 10.000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg			
Lindau transit	204	233	425	283
Basel (S.B.B. und Bad. B.)	244	321	516*)	365*)
Basel-St. Johann	244	321	516*)	365*)
Romanshorn	222	253	455	303
Schaffhausen (S.B.B. und Bad B.)	221	286	466*)	323*)

*) Nur giltig für Sendungen, welche zum Eingange in die Schweiz verzollt werden und nicht nach deutschen Stationen weitergehen.

799

k. k. österr. Staatsbahnen

hetheiligten Verwaltungen

Mascbinen, landwirthschaftliche der Pos. M—11 c der Güterclassification des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes

Prossnitz Station der K.F.N.B.

Belzec transit (für Russland)

Anfgabe als Fracbtgut und Fracbtzablung für
a) unter 5000 kg
b) mindcstens 5000 kg
per Frachtbrief nnd Wagen.
Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rnbrik bezeichneten Tarifes

vom 1. März 1903 his anf Weiteres, längstens his 31. Decemher 1903

Tarif, Tbeil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Genzverkehr, giltig vom 1. Mai 1901

Directe Frachtsätze bestehen nicht

a) 220 Heller
h) 188 Heller

Im Rückvergütungswege

Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbriefe bei überwiesenen Gebühren, eventuell auch der Fracbtbrief-Duplicate his Belzec bei frankirten Gebühren und der Original-Zolldocnmente über die erfolgte Ausfnhr nacb Russland, welche Belego keinen Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1904 hei der k. k. Staatsbahn-Direction in Lemberg vorzulegen sind

Für den Fall, als die Vorlage des Original-Zolldocumentes über die erfolgte Ausfnhr des Gutes nach Rnssland nicbt möglich sein sollte, muss letztere anf den zur Fracbterstattung vorzulegenden Frachtbriefen durch das k. k. Grenzzollamt bestätigt werden. Diese mit dem Datum, ferner dem Stempel nnd der Unterschrift der k. k. Zollbebörde versehene Bestätigung muss auch vom Stationsvorstande und vom Magazinsbeamten gezeicbnet werden nnd hat zu lanten:
Sendung ist angelangt von Station . . . . . am . . . . . unter Frachtkarte Nr. . . . Brief-Nr. . . . und hat bis zum Austritte nacb Russland am . . . . . unter Zollaufsicht unnnterbrochen in den Bahnräumlicbkeiten gelagert

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
Die Publication erfolgt und im Namen der	3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	5
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	6
Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	800	801	802
1			
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt — und im Namen der	betheiligten Verwaltungen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Getreide, Malz etc. laut Nomenclatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Kokes	Schienenbefestigungsmittel aus der Pos. E—5, lit. e), der Güterclassification des Tarifes, Theil I
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Schlackenwerth (B.E.B.)	Bodenbach St.E.G.	Nennkirchen / Ternitz
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Hof (B.St.B.) / München C.B. / München O.B.	Settenz	Wien Oe.N.W.B. / Wien Oe.N.W.B. transit
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Transporte müssen ausschliesslich für Reglezwecke der Oesterr. Nordwestbahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben als Empfängerin adressirt sein. Aufgabe als Frachtgut a) von 5.000 kg b) von 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Aufladen obliegt dem Absender
	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
Bezeichnung — Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	Tarif-Theil III, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. December 1896	Localgütertarife	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Dermalen bestehen keine directen Frachtsätze	Es besteht kein directer Frachtsatz	Directe Frachtsätze bestehen nicht
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	67 / 172 / 175 Markpfennig	28·6 Kronen für 10.000 kg	a) 58 / 56 / 42 Heller b) 50 / 48 / 31
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			a) 40 / 32 b)
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
803	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Classe II und A	Siehe untenstehende Tahelle		Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach oder von	Eisenbahn	Für Frachtgüter der Classe II: Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief	II: 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	II: 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	A: 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	A: 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Frachtsätze in Hellern für 100 kg				
von oder nach Beraun k.k.St.B.						
Bad Bělohrad	Oe.N.W.B.	186	184	181	160	159
Hořitz	B.C.B.	—	172	169	—	150
Josefstadt-Jaroměř	S.N.D.V.B.	—	176	173	—	156
Königinhof	S.N.D.V.B.	—	191	188	—	170
von oder nach Dušnik k.k.St.B.						
Bad Bělohrad	Oe.N.W.B.	165	164	163	146	141
Hořitz	B.C.B.	153	152	151	137	132
Josefstadt-Jaroměř	S.N.D.V.B.	157	156	155	143	138
Königinhof	S.N.D.V.B.	172	171	170	157	152

804	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Roheisen der Position E—7 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Schönbrunn (K.F.N.B.)	Annathal-Rothau (B.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1902	182 Heller	159 Heller	23 Heller	Im Kartirungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
805	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	a) Holz der Position H—19; b) Holz der Position H—18 der Güterclassification im Tarife, Theil I	Siehe untenstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Eisenbahn	Von							
		Mähr.-Neustadt k.k.St.B.		Petersdorf-Ullersdorf k.k.St.B.		Treublitz k.k.St.B.		Zöptau k.k.St.B.	
		a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
		Frachtsätze in Hellern für 100 kg							
Anssig	Oe.N.W.B. und St.E.G.	—	—	118	121	123	127	118	121
Bodenbach	B.N.B. und St.E.G.	—	—	108	111	113	117	108	111
Kolin	Oe.N.W.B. und St.E.G.	88	88	84	84	92	94	88	89
Lobositz	St.E.G.	123	127	118	121	123	127	118	121
Pardubitz	Oe.N.W.B. und St.E.G.	78	88	71	83	79	93	75	88
Peček	St.E.G.	88	88	85	85	93	95	89	90
Raudnitz	St.E.G.	122	122	116	116	123	126	118	121
Schreckenstein	Oe.N.W.B.	—	—	118	121	123	127	118	121
Tetschen	Oe.N.W.B.	—	—	108	111	113	117	108	111

806	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Locomotiven, auf eigenen Rädern laufend	Lieben St.E.G. Prag St.E.G. Prag-Hrabovka transit oder umgekehrt			Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	14 Heller	10 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		

807

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt — von der Namen der	2
Die Publication erfolgt — und im	3
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

betheiligten Verwaltungen	Alle Eil- und Frachtgüter, welche im directen Verkehre auf Grund der in den mit Rumänien bestehenden Verbandstarifen enthaltenen Frachtsätze befördert werden können. Ausgenommen hievon sind: 1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz. Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl und Repsabfälle, ferner frisches Fleisch und auf eigenen Rädern laufende Eisenbahn-Fahrzeuge. 2. Solche Sendungen, rücksichtlich welcher nicht die vollen Frachtsätze der in der 8. Rubrik angeführten directen Tarife berechnet werden, insbesondere alle jene Sendungen, für welche ausserhalb der gegenwärtigen Begünstigungen anderweitige Frachtbegünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden	Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Budapest (sämmtliche am linken Donauufer gelegene Bahnhöfe) und Budapest-Kelenföld loco und transit, Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Fiume und Triest, ferner sämmtlichen in die in der 8. Rubrik angeführten Tarife aufgenommenen österr.-ungar. und deutschen Stationen, deren Verkehr nach Rumänien ganz oder theilweise über Brnck a. L., Marchegg, Szakolcza, Vlarapass, Zsolna, Ruttka, Budapest, Köbánya oder Hatvan-Szolnok vermittelt wird	sämmtlichen Stationen der rumänischen Eisenbahnen, welche in die in der 8. Rubrik angeführten Tarife aufgenommen sind. sofern deren Verkehr mit den in Frage kommenden Aufgabsstationen ausschliesslich über Predeal und Verciorova vermittelt wird	oder umgekehrt	Wenn in den in der 5. Rubrik bezeichneten Relationen innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Frachtzugeständnisses ein so grosses Quantum von Gütern verfrachtet wird, dass nach demselben auf Grund der Frachtsätze der Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarife eine Gesammt-Transportgebühr von mindestens **300.000 (dreihunderttausend) Francs** erzielt wird	bis Ende des Jahres 1903	Die für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen, Rumänisch-Norddeutschen und Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband, sowie die für den Güterverkehr Rumänien - Lindau und Vorarlberg giltigen Tarife	Verschieden	Bei Erreichung von 300.000 Francs Gesammt-Transportgebühr **10% (zehn Percent) Nachlass** von jenen Frachtantheilen, welche in die zur Zeit der Aufgabe der Transporte giltigen Frachtsätze des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverbandes für die betreffenden Güterclassen rücksichtlich der Strecke von Wien (St.E.G.), resp. Marchegg, Budapest d. p. t. p. u., Köbánya alsó p. u., Fiume und Triest bis Verciorova eingerechnet sind, mit der Beschränkung jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der hier zugestandenen 10%igen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. Ungar. Staatsbahnen, ferner für die Strecken Marchegg—Wien und Brnck a. L.—Wien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mindestens ein Einheitssatz von 2 (zwei) Hellern per Tonnen-Kilometer, unter Hinzurechnung von je 4 Hellern Manipulationsgebühr per 100 kg und für die kgl. Ungar. Staatsbahnen 5% Transportsteuer verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird	Verschieden	im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die reclamirende Firma als Versender zu lauten haben und bis längstens Ende Juni 1904 an die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C IV b) vorzulegen sind. Die vorgelegten Frachtdocumente dürfen keinen Refactiestempel tragen und werden der reclamirenden Firma nicht zurückgestellt		

Besondere Bemerkungen.

(Zu Pos. 807.)

Die unter gegenwärtiger Post für von Wien, Marchegg, Budapest, Köhánya, Fiume und Triest nach rumänischen Stationen und umgekehrt beförderte Sendungen verlautbarten Refactien haben unter Aufrechthaltung der publicirten übrigen Bedingungen und bei Einrechnung in die stipulirte Minimal-Frachtsumme auch für solche Sendungen Giltigkeit, welche mit Umkartirung in Predeal oder Verciorova in jenen Relationen des directen Verkehres befördert werden, bezüglich welcher im Sinne der Publication die Flüssigmachung der Refactie in Anspruch genommen werden kann. Insofern solche Sendungen laut der für den directen Verkehr giltigen Waarenclassification auf Umexpedition angewiesen sind, wird zur Grundlage für die Berechnung der zu erstatteuden Refactie jene Waarenclasse angenommeu, in welche der betreffende Artikel laut der für den Localverkehr der österr. und ungar. Bahnen giltigeu Waarenclassification rangirt. Ferner:

Zu Rubrik 5: Transporte von solchen österr.-ungarischeu oder deutschen Stationen nach rumänischen Stationen oder umgekehrt, dereu Verkehr ganz oder theilweise auch über Suczawa vermittelt wird, sind sowohl von der Einrechnung in die Minimal-Frachtsnmme, als auch von jeder Begünstigung ausgeschlossen.

Zu Rubrik 6: Als Basis für die Feststellung der stipulirten Minimal-Frachtsumme werden unter Ausserachtlassung der Nebengebühren und Nachnahmen nur jene reinen Transportgebühren angenommeu, welche sich für den betreffenden Artikel, bezw. Trausport unter Zugrundelegung des zur Zeit der Aufgahe desselben giltigen Frachtsatzes des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes ergehen, und zwar:

a) Für Sendungen von oder nach Wien loco und trausit uud sämmtlichen übrigeu österr. und deutscheu Stationen werden die in die Minimal-Frachtsumme einzurechnenden Transportgebühren in der Weise ermittelt, dass rücksichtlich derselben die von Wien (St.E.G.) bis zur betreffenden rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze berechnet werden.

b) Bei Sendungen von oder nach solchen ungarischen Statiouen, deren Verkehr mit den betreffenden rumänischen Bestimmungsstationen sich ausschliesslich über Budapest, Köbánya oder Hatvan-Szolnok hewegt und welche über directe Frachtsätze verfügen, ferner bei Sendungeu von oder nach Budapest (Bahuhöfe am linkeu Donauufer) uud Budapest-Kelenföld loco und transit, und endlich von oder nach Köhánya (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, hilden die von der bezeichneten ungarischen Station his zur rumäuischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportgebühren.

c) Bei Sendungen von oder nach Fiume und Triest bilden die vou diesen Stationen bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Traosportgebühren.

Zu Rubrik 10: 1. Die percentuelle Refactie wird von den factisch eingehobenen Transportgebühreu liquidirt, und zwar:

a) Von den jeweilig für die Strecke Wien (St.E.G.)—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), sowie von anderen österr. und deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien und umgekehrt beförderteu Sendungen, deren Verkehr unter Berührung von Wien ganz oder theilweise über Bruck a. L. oder Marchegg bis und ab Predeal und Verciorova vermittelt wird.

b) Von den jeweilig für die Strecke Marchegg—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller von Marchegg, von den österr. oder deutschen Stationen im directen Verkehre uach Rumänien und umgekehrt beförderten Transporte, deren Verkehr, ohne Wien zu herühren, ganz oder zum Theil via Marchegg, Szakolczi, Vlarapass, Zsolna oder Ruttka über Predeal und Verciorova vermittelt wird.

c) Von den jeweilig für die Strecke Budapest d. p. t. p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen hei allen von Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) und Budapest-Kelenföld, ferner von solchen ungar. Stationen, deren Verkehr bis und ab Predeal und Verciorova ausschliesslich oder theilweise über Budapest oder Hatvan-Szolnok bedient wird, nach Rumänien oder umgekehrt beförderten Sendungen.

d) Von den jeweilig für die Strecke Köbánya alsó p. u.—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen bei allen von Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe), sowie von solchen ungarischen Statiouen, deren Verkehr via Predeal und Verciorova ausschliesslich über Köbánya bedient wird, nach Rumänien und umgekehrt beförderten Sendungen.

e) Von den jeweilig für die Strecke Fiume—, resp. Triest—Verciorova eingerechneten Frachtantheilen hei allen vou Fiume, resp. Triest nach Rumänien und umgekehrt heförderten Sendungen, deren Verkehr ausschliesslich via Predeal und Verciorova vermittelt wird.

2. Ueber die ziffermässigen Beträge der im Sinne der unter 1., a), h), c), d) und e) entfallenden Refactien ertheilt die Directlon der kgl. Ungar. Staatsbahnen (Tarif-Abtheilung) den auf die gegenwärtige Begünstigung Anspruch erhebenden Parteien Auskunft. Im Falle einer während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eintretenden Aenderung der die Basis der Begünstigung hildenden Frachtantheile bleiben die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze aufrecht.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich hezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (heziehnngsweise Route) von	nach	hei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gehühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gehühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angahe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
808	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt	Rakonitz B.E.B. und k.k.St.B.	Anina *)	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis December 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1900 bezw. Localtarife der betheiligten Verwaltungen	324	235	89	Im Kartirungswege		*) In den Frachtsätzen für Anina und Zólyom-Brezó ist die im Localtarife (Theil II) der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen festgesetzte Zuschlagsgebühr bereits enthalten
					Arad				280	204	76			
					Ilesd				286	208	78			
					Körmöczbánya				—	177	—			
					Losoncz				—	176	—			
					Német-Bogsán				304	220	84			
					Pozsony				164	118	46			
					Predeal				369	263	106			
					Rákos				209	166	43			
					Salgó-Tarjan				—	188	—			
					Szeged				265	197	68			
					Ungvár				—	215	—			
					Vajda-Hunyad				311	225	86			
					Zólyom-Brezó *)				—	201	—			

809

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft und kgl. Ungar. Staatseisenbahnen

Fortlaufende Nummer	1		
Die Publication erfolgt	2	von der	
	3	und im Namen der	
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4		Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme der folgenden Artikel: lebende Thiere, Getreide und Hülsenfrüchte, ferner gedörrtes Obst und Pflaumenmus in vollen Wagenladungen, Mehl und Mahlproducte, Kohle, Coaks, Steinsalz, frisches Fleisch, auf eigenen Rädern laufende Eisenbahn-Fahrzeuge, todtes Geflügel und Eier, ferner alle jene Sendungen, für welche ausserhalb des Tarifes besondere Begünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden (exclusive jener Sendungen, welche auf die Rückvergütung des auf die kgl. Ungar. Staatsbahnen entfallenden Antheiles der Zimony-Belgrader Verbindungsbahn-Gebühren Anspruch haben), und alle jene Artikel, welche im Sinne der Tarife, auf welche sich die Frachtbegünstigung bezieht, von der directen Beförderung ausgeschlossen sind, wie z. B. explosive Güter, ein Theil der Holzgattungen, Boote, Kähne, Leichen etc.; endlich auch solche Sendungen, auf welche die Frachtsätze des directen Tarifes infolge anderweitiger Verfügung des Versenders keine Anwendung finden können
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	5	von	Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Köhánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) loco und transit, Marchegg transit, Arad, Szeged, Szeged-Rókus, Temesvár (beide Bahnhöfe), Orsova, Fiume und Triest
		nach	Belgrad loco und transit (letzteres rücksichtlich der nach serbischen bulgarischen und türkischen Stationen bestimmten Transporte, ferner Zimony, Ruma, Mitrovicza-Szavapárt und Bázias, bezüglich letzterer zwei Stationen jedoch nur für solche Sendungen, welche von dort nachweislich per Schiff, von Ruma nachweislich mit Bahn nach Klenak und von dort per Schiff, von Zimony per Schiff oder Eisenbahn nach Serbien oder darüber hinaus liegenden Stationen vorfrachtet werden, mit Ausnahme der Transporte, welche von Temesvár (beide Bahnhöfe) und von Arad via Bázias zur Verfrachtung gelangen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6		Zahlung einer Gesammtfracht von mindestens **450.000 Francs**, welche Summe auf Grund der bis zur ungar.-serbischen Grenze entfallenden Frachtantheile ermittelt wird. Im Triest-Fiumaner Verkehre ist ein solches Quantum von Frachtgütern zu verfrachten, dass die in diesem Verkehre unter Berücksichtigung der Antheile bis zur serbischen Grenze resultirende Frachtgebührensumme innerhalb der obigen 450.000 Francs mindestens 100.000 Francs beträgt
und gilt in der Zeit	7		bis Ende December 1903
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	8		Die für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, ferner für den directen Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits und für den ungarischen Levanteverkehr via Galatz, giltigen Tarife, sowie die inländischen Verhandstarife und Locaitarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9		Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10		Von den in Ruhrik 5 genannten Stationen bis zur ungarisch-serbischen Grenze geltenden und in dem directen Tarife zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in den Schnitt-Tariftabellen sub „A" angegebenen Schnittfrachtsätzen im Verkehre mit den Stationen Triest und Fiume 35 pCt., ferner für rohe Felle von Salonique nach Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) und Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) 25 pCt. Nachlass, und im Verkehre mit den übrigen genannten Stationen 15 pCt. Nachlass, im ungarischen Levanteverkehre von den in diesem Tarife seitens der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen eingerechneten Antheilen 15 pCt. Nachlass; mit der Beschränknng jedoch, dass nach Befriedigung der an dem Transporte eventuell betheiligten fremden Bahnen und nach Abzug der 15-, bezw. 25-, bezw. 35percentigen Refactie für die in Betracht kommenden Linien der kgl. Ungar. Staatshahnen und für die Strecken Marchegg—Wien und Bruck a. L.—Wien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Geselischaft mindestens ein Einheitssatz von 2 Hellern per Tonnenkilometer, unter Hinzurecbnung von je 4 Hellern Manipulationsgebühr per 100 kg, und für die kgl. Ungar. Staatshahnen 5 pCt. Transportsteuer verbleiben muss, über welche Grenze hinaus keine Refactie liquidirt wird. — Im Falle einer Aenderung dieser Schnittfrachtsätze während der Dauer des Zugeständnisses bleiben der contrabirenden Partei die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze gewährleistet
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11		Verschieden
Art der Durchführung	12		Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		Bei den mit directen Frachtbriefen beförderten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Frachtbrief-Duplicate. Bezüglich der via Zimony, Ruma, Mitrovicza-Szavapárt und Bázias per Schiff beförderten Transporte ist ausser den obigen Documenten die per Schiff erfolgte Weiterbeförderung durch Vorlage der bezüglichen Schiffsfrachtbriefe, eventuell Aufgabs-Recepisse oder Frachtbrief-Duplicate nachzuweisen. Bezüglich der aus den Zimonyer Lagerhäusern weiterbeförderten Sendungen sind ausser den auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabsrecepissen, bezw. Frachtbrief-Duplicaten auch die die Weiterbeförderung nachweisenden Aufgabsdocumente vorzulegen. Statt dieser letzteren werden auch die bis Zimony lautenden Aufgabsdocumente angenommen, wenn auf diesen seitens der Station Zimony die Weiterbeförderungsdaten bestätigt sind. Die Documente, die keinen Refactiestempel tragen dürfen und der reclamirenden Firma nicht mehr zurückgestellt werden, sind zum Behufe der Refactie-Liquidirung bezüglich der mit directen Frachtbriefen oder per Schiff beförderten Sendungen längstens bis Ende Juni 1904, bezüglich der in den Zimonyer Lagerhäusern eingelagerten Sendungen längstens binnen 6 Monaten nach erfolgter Weitersendung der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) einzusenden
Besondere Bemerkungen	14		

oder umgekehrt

Die Verrechnung der Sendung erfolgt stets zu den bestehenden directen Frachtsätzen, und werden bezüglich der über Wien und Budapest hinaus gelegenen deutschen, österreichischen und ungarischen Stationen bei den ganz oder theilweise über Wien instradirenden Sendungen die für Wien — bei den ganz oder theilweise über Marchegg instradirenden Sendungen die für Marchegg — bei den ganz oder theilweise über Budapest instradirenden Sendungen die für Budapest (bezüglich der Südbahn die für Budapest-Kelenföld) — bezüglich der über Zsolna-Galantha instradirenden Sendungen die für Marchegg giltigen Frachtantheile als Basis der minimalen Gesammtfrachten, sowie zur Ermittlung der percentuellen Refactie angenommen. — Die obigen Begünstigungen werden auch auf die aus den Zimonyer Lagerhäusern der Landes-Lagerhäuser-Actiengesellschaft weiterbeförderten Transporte angewendet.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
810	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Flaschenhalter (Flaschenhüllen), Fasshüllen, aus Schilf oder Stroh	Laa St.E.G.	Bilin A.T.E.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 3000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Nachtrag IV zum Tarife, Theil II, Heft 2, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	493 Heller	301 Heller	192 Heller	Im Kartirungswege		
811	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstähe (Rohschienen, Zaggeln)	Altkladno	Hamburg B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31 December 1903	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1902	Pfennig 171	Pfennig 161	Pfennig 10	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende, hahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904 an die General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung. Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus den Gebührenanthellen der Buschtěrader Eisenbahn gewährt; sollte dieser Antheil während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eine Kürzung erfahren, so wird nm den gleichen Betrag auch der Nachlass verringert. Aenderungen der Kartirungsfrachtsätze infolge Erhöhung oder Ermässigung der Gebührenantheile der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen haben auf die Höhe des Nachlasses keinen Einfluss
					Harburg H. Harburg U.E.				169	159	10			

Fortlaufende Nummer	811	813	812	
1				
Die Publication erfolgt — von der				
Die Publication erfolgt — und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn	
3	betheiligten Verwaltungen	Böhmischen Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Streichhölzer (Zündhölzchen)	Brennholz	Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin)	
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Barzdorf (k.k.St.B., [N.B.])	Lihoch	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Lanhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Pola / Triest	Kralup B.N.B.	Salloch / Gratwein / Glogguitz / Felixdorf	
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1903	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarife, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Theil II, Heft 3)	Localtarif der betheiligten Bahnverwaltungen, bezw. Nordwestböhmischer Eisenbahnverband	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Directe Frachtsätze bestehen nicht	33 Heller		
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	518 / 480 Heller incl. Manipulationsgebühr	27 Heller	222 / 183 / 155 / 145 / 195*) / 156*) / 128*) / 118*) / 200*) / 161*) / 133*) / 123*) Pfennig	
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		6 Heller		
Art der Durchführung	im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen			*) In diesen Frachtsätzen ist die Schlepphahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennig	

Fortlaufende Nummer	1	815	816
Die Publication erfolgt	2		
von der	3	k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn
für Artikel	4	Kokes	Regiegüter für Zwecke der Bahnerhaltung, der Zugförderung, des Werkstätten- und Stationsdienstes (excl. mineralische Kohle), sowie für Fahrbetriebsmittel und Bestandtheile von Fahrbetriebsmitteln bei Aufgabe als Frachtgut und einem Durchlaufe von wenigstens 50 km auf den Linien der B.N.B.
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanhahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	allen Stationen der Böhmischen Nordbahn, excl. der Localhahn Kuttenthal—Unter-Cetno und Mšeno—Unter-Cetno
nach		Eisenerz	Böhm. Leipa, Turnau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20.000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 10.000 kg per Wagen; Verladung der Sendungen in die für diesen Verkehr bestimmten Contingentwagen; Besorgung des Aufladens durch den Absender; Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Unter Anfrechthaltung der für die betreffenden Classen, in welche die Transporte tarifgemäss rangiren, bestehenden Tarifbestimmungen. Diese Transporte müssen zu Regiezwecken, bezw. für den Betrieb der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmt sein. Zahlung der Fracht nach dem Localtarif der Böhmischen Nordbahn
und gilt in der Zeit	7	bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf, vom 1. Juni 1899	Localgütertarif der Böhmischen Nordbahn vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	1140	Die Frachtsätze der nächst niedrigeren Tarifclassen der für die entsprechenden Artikel im Tarif-Theile I vorgesehenen Nomenclatur rücksichtlich der Strecken der B.N.B.
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	300	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
Besondere Bemerkungen	14		In den bezüglichen Frachtbriefen müssen Dienststellen der österr. Staatsbahnen als Versender und Empfänger erscheinen. Diese Begünstigung kann von anderen Parteien nicht in Anspruch genommen werden. Für Güter des Specialtarifes 3 entfällt keine Ermässigung

per metr. Tonne (à 1000 kg) Heller

und vice versa

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
817	Oesterr. Nordwestbahn		Ziegel, und zwar Mauerziegel (Verblendziegel, Lochziegel), Dachziegel (Pfannen), Kalksandsteine, auch Hartsteinziegel und Lehmziegel, sämmtlich ungebrannt oder gebrannt, auch getheert, ferner feuerfeste Ziegel, Chamotte-, Dinas, Dolomit- und Magnesitziegel, Schlackenziegel, sowie Pflasterziegel und Pflasterplatten aus Thonmasse, alle diese Artikel nicht glasirt und nicht engobirt, unverpackt	Predmeritz	Wichstadtl-Lichtenau Oe.N.W.B.	Bei Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Heller 42	26	16	Im Kartirungswege		
					Gabel Oe.N.W.B.				39	30	9			
				Königgrätz	Wichstadtl-Lichtenau Oe.N.W.B.				41	26	15			
					Gabel Oe.N.W.B.				38	30	8			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
11	Nr. 146 vom 23. December 1902	3358	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Talkstein (Speckstein), auch gemahlen (Federweiss) und Talkerde, sowie Asbestine (Agalith, Nematolith)	Hirt	Darmstadt Hauptbahnhof (E.-D. Mainz und M.N B.) u. s. w.	In der Rubrik 5, Spalte „nach", sind bei Mannheim (Bad. B. und E.-D. Mainz) die Worte „und E.-D. Mainz" zu streichen	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Bezeichnung der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Anfhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
6	Nr. 149 vom 30. December 1902	3340	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Oele, mineralische, in Fässern, der Pos. 0—4 der Güterclassification	Zagórzany	Csácza Liptó-Szt. Miklós Liptó-Ujvár Margitfalu Poprád-Felka Rózsahegy Rózsahegy-fonógyór Ruttka Szepes-Olaszi Zsolna	31. März 1903	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 24. **Wien, 26. Februar 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Uebersicht des Baufortschrittes der im zweiten Semester 1902 in Ausführung gestandenen österreichischen Eisenbahnen. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt das Verzeichniss der Landesfürstlichen Commissäre und Regierungscommissäre bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 19. Februar 1903, womit für den Monat März 1903 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat März 1903 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Percent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministers vom 15. Februar 1903, Z. 2333,*) an die Verwaltungen der mit Dampf betriebenen Privatbahnen, betreffend die Anbringung von Rauchverzehrungs-Apparaten an den Locomotiven.

Die seit mehreren Jahren von den grossen österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen durchgeführten Versuche mit Rauchverzehrungs-Apparaten an Locomotiven haben insofern befriedigende Ergebnisse geliefert, als erwiesen erscheint, dass die in Erprobung gestandenen Apparate der Mehrzahl nach bei entsprechender Behandlung eine vollständige Vermeidung der Schwarzrauchentwicklung ermöglichen und hiedurch jenen Erfolg gewährleisten, der im Interesse des reisenden Publicums und der Anrainer der Eisenbahnen, zumal in verbauten Stadttheilen, angestrebt werden muss.

Wenn auch nicht verkannt wird, dass den in Frage stehenden Apparaten noch gewisse Mängel anhaften, deren ungünstige Einflüsse nur durch eine sorgsame Bedienung der Feuerung und aufmerksame Behandlung der die Rauchverbrennung bezweckenden Einrichtungen ausgeglichen werden können, so erachtet es das Eisenbahnministerium doch für angezeigt, die dermal erreichte Entwicklungsstufe der Feuerungstechnik dahin nutzbar zu machen, dass die vorhandenen Verbesserungen im weitesten Ausmasse der Anwendung zugeführt werden.

Unter Rücksichtnahme auf die Erfolge einzelner Versuchsconstructionen und auf die sie beeinflussenden örtlichen Verhältnisse, sowie in Erwägung der bedungenen Geldaufwendungen findet das Eisenbahnministerium Folgendes anzuordnen:

1. Alle dem Betriebe öffentlicher Eisenbahnunternehmungen dienenden Dampflocomotiven sind, sofern bei selben nicht rauchloses Brennmaterial verwendet wird, successive mit möglichst wirksamen Rauchverzehrungs-Apparaten zu versehen.

2. Zur Verwendung können Rauchverzehrungs-Apparate aller Systeme gelangen, welche den Anforderungen der Schwarzrauchverbrennung nach dem jeweiligen Stande der Feuerungstechnik genügen.

*) An die k. k. Staatsbahn-Directionen wurde ein analoger Erlass gerichtet.

3. Die mit Rauchverzehrungs-Apparaten versehenen Locomotiven sind durch einen circa 300 mm über Rauchkastenoberkante am Rauchfange umlaufenden, mit rother Oelfarbe hergestellten, 100 mm breiten Streifen kenntlich zu machen.

4. Die Durchführung hat in der Weise zu erfolgen, dass zunächst mit Rauchverzehrungs-Apparaten zu versehen sind:

a) alle ab 1. Juni 1903 neu zu erbauenden Locomotiven;

b) bis 1. Jänner 1908 alle jene Locomotiven, welche zur Beförderung von Schnell-, Personen- und gemischten Zügen, ferner zum Verschiebedienst gleichwie zur Beförderung von Güterzügen in verbauten Stadttheilen verwendet werden.

Bezüglich aller übrigen Locomotiven behält sich das Eisenbahnministerium vor, seinerzeit den Termin festzusetzen.

5. Die Eisenbahn-Verwaltungen haben durch geeignete Massnahmen Vorsorge zu treffen, dass die Handhabung der Rauchverzehrungs-Apparate, wo solche der Einflussnahme des Personales unterliegt, gesichert erscheint.

6. Mit der Ueberwachung der Ausführung dieser Bestimmungen, insbesondere der Beurtheilung der Wirksamkeit der zur Ausführung gelangenden Rauchverzehrungs-Apparate, wird die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen betraut.

Das Eisenbahnministerium ist bei Erlassung der vorstehenden Bestimmungen von dem Bestreben geleitet, die Schwarzrauchentwicklung im Locomotivbetriebe möglichst hintanzuhalten, und spricht die Erwartung aus, dass die geehrte Verwaltung dem Gegenstande jene Aufmerksamkeit zuwenden werde, welche die hiebei in Betracht kommenden wichtigen öffentlichen Interessen den Verkehrsanstalten zur Pflicht machen.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Uebersicht des Baufortschrittes der im zweiten Semester 1902 in Ausführung gestandenen österreichischen Eisenbahnen.

Nach der im Verordnungs-Blatte Nr. 109 ex 1902 veröffentlichten, das erste Semester 1902 betreffenden Uebersicht verblieben mit Ende des ersten Semesters 1902 an Bahnen oder Theilstrecken solcher 776 km in Bau. Im zweiten Semester 1902 sind nachstehende Baustrecken hinzugekommen, und zwar:

	Kilometer
I. Hauptbahnen.	
Die Theilstrecke Sambor—ungarische Grenze der Linie Lemberg—Sambor—ungarische Grenze	92
Die Theilstrecke Schwarzach—Gastein der Tauernbahn	30
Das zweite Geleise in der Strecke Königshof—Zditz der Linie Prag—Pilsen, in der Strecke Čerčan—Ričan der Linie Gmünd—Prag und in der Strecke Sterzing—Grasstein der Linie Kufstein—Ala	40
II. Local- (auch Klein-) Bahnen.	
Jičin—Turnau	30
Schweissing—Haid	15
Verlängerung der Linie Piła—Jaworzno bis in die Stadt Jaworzno	4
Wiener elektrische Strassenbahnen	13
Die Theilstrecke Zell a. Ziller—Mairhofen der Linie Jenbach—Mairhofen	7
Die Seilstrecke der Mendelbahn	2
Elektrische Kleinbahnen in Krakau	5
Elektrische Kleinbahn Linz-Kleinmünchen	6
Hienach ergibt sich die Summe der Länge der im zweiten Semester 1902 zugewachsenen Baustrecken mit	244
Nach Hinzurechnung der zu Ende des ersten Semesters 1902 verbliebenen Baustrecken von	776
standen somit im zweiten Semester 1902	1020

Bahnlinien und zweite Geleise in Ausführung.

Im zweiten Semester 1902 wurden von diesen Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar:

	Kilometer
I. Hauptbahnen.	
Das zweite Geleise in der Strecke Vöcklabruck—Steindorf der Linie Wels—Salzburg, in der Strecke Sterzing—Grasstein der Linie Kufstein—Ala und in der Strecke Kladno—Smečna — Sternberg der Linie Prag—Komotau	57
II. Local- (auch Klein-) Bahnen.	
Die Theilstrecke Buje—Parenzo der Linie Triest—Parenzo	64
Bregenz-Bezau	35
Görz-Haidenschaft	26
Teltsch-Zlabings	30
Kühnsdorf-Eisenkappel	18
Wlaschim-Unterkralowitz	24
Nixdorf-Rumburg-Schönlinde	24
Karlsbad-Merkelsgrün	14
Radonitz-Duppau	13
Die Theilstrecke Gmünd—Steinbach der Linie Gmünd—Gross-Gerungs	24
Tannwald-Grünthal	7
Die Theilstrecke Valeputna—Dorna watra der Linie Kimpolung—Dorna watra sammt der Schleppbahn bei Dorna watra	25
Friedland-Heinersdorf	25
Triest-Scorcola-Opčina	5
Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau	11
Wiener elektrische Strassenbahnen	15
Die Theilstrecke Zell a. Ziller—Mairhofen der Linie Jenbach—Mairhofen	7
Elektrische Kleinbahnen in Krakau	5
Elektrische Kleinbahn Linz-Kleinmünchen	6
Die Summe der Längen der im zweiten Semester 1902 eröffneten Bahnlinien und Strecken beträgt daher	435
Demnach verbleiben von den im zweiten Semester 1902 in Bau gestandenen Bahnen und zweiten Geleisen in der ausgewiesenen Länge von	1020
nach Abrechnung der eröffneten Baustrecken per	435
mit Ende des zweiten Semesters 1902 noch	585

Bahnen im Bau.

Hievon entfallen:

I. Auf Hauptbahnen.

	Kilometer
Lemberg-Sambor-ungarische Grenze	169
Die Theilstrecke Schwarzach—Gastein der Tauernbahn	30
Das zweite Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg der Linie Wien—Eger, in der Strecke Postelberg—Obernitz der Linie Pilsen—Dux, in der Strecke Königshof—Zditz der Linie Prag—Pilsen und in der Strecke Čerčan—Ričan der Linie Gmünd—Prag	72
Das zweite Geleise in der Strecke Milostin—Kounowa—Satkau—Teschnitz der Linie Prag—Komotau	9

II. Auf Local- (auch Klein-) Bahnen.

Spalato-Sinj	40
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27
Jičin-Turnau	30
Kaaden-Willomitz	20
Tabor-Bechin	24
Světla-Ledeč-Kácov	47
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22
Schweissing-Haid	15
Die Theilstrecke Steinbach—Gross-Gerungs der Linie Gmünd—Gross-Gerungs	21
Stammersdorf-Auersthal	22
Gänserndorf-Gaunersdorf	22
Verlängerung der Linie Piła—Jaworzno in die Stadt Jaworzno	4
Wiener elektrische Strassenbahnen	8
Elektrische Kleinbahnen in Graz und Umgebung	1
Die Seilstrecke der Mendelbahn	2
Die Gesammtlänge der zu Ende des zweiten Semesters 1902 in Bau verbliebenen Bahnlinien und Bahnstrecken beträgt mithin	585

Ausserdem stehen grössere Erweiterungsbauten in den Stationen Salzburg, Pilsen und Lemberg der im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen in Ausführung.

Bei den im Zuge der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest (Tauern-, Karawanken-, Wocheiner und Pyhrnbahn) herzustellenden grossen Tunnelen wurden die Installationsbauten fortgesetzt und ist der Sohlstollenvortrieb bis Ende des zweiten Semesters 1902

beim Tauerntunnel auf . . . . . 964 m
beim Karawankentunnel auf . . . . . 2015 m
beim Wocheiner Tunnel auf . . . . 2773 m
und beim Bosrucktunnel auf . . . . 1370 m

Gesammtlänge, ferners die Ausmauerung der Ringe beim Karawankentunnel auf 723 m und beim Wocheiner Tunnel auf 1125 m Gesammtlänge durchgeführt worden.

Ferner wurden auf den zu Ende des Jahres 1902 im Betriebe gestandenen Bahnlinien die nachstehenden Stationen und Haltestellen neu eröffnet:

I. Auf Staatsbahnlinien und vom Staate betriebenen Privatbahnen.

a) Für den Personen- und Gepäcksverkehr: die Haltestellen Piusdorf der Linie Steinach-Irdning—Schärding, Schaanwald der Linie Feldkirch—Buchs, Kocerad der Linie Kolin—Čerčan, Ziegelhütten der Linie Marienbad—Karlsbad, St. Peter bei Görz der Linie Görz—Haidenschaft und Rokiciny der Linie Chabówka—Zakopane;

b) für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr: die Haltestellen Absberg der Linie Wien—Eger und die Haltestellen Gstetten und Aisberg der Linie Kienberg-Gaming—Waidhofen a. d. Ybbs.

II. Auf den im Privatbetriebe stehenden Privatbahnen.

a) Für den Gesammtverkehr: die Station Dallwitz der Linie Prag—Komotau—Karlsbad;

b) für den Personen- und Gepäcksverkehr: die Haltestelle Kinderasyl der Linie Lundenburg—Zellerndorf;

c) für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr: die Haltestelle Schönborn-Ratschendorf der Linie Josefstadt—Seidenberg und die Haltestelle Lochenitz der Linie Deutschbrod—Liebau;

d) für den Personenverkehr: die Haltestelle Markt Schmiedeberg der Linie Komotau—Weipert.

Ausserdem wurden in einer Reihe von Fällen sowohl auf den im Staatsbetriebe, als auch auf den im Privatbetriebe befindlichen Bahnen die Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Haltestellen erweitert.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete normal- und schmalspurige Local- und Strasseneisenbahnen mit Dampf- und elektrischem Betriebe ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 2. Februar 1903, Z. 5944, der Direction der Boldvathal-Localeisenbahn-Actiengesellschaft für eine von der Station Szendrö abzweigende, im Bereiche des Comitates Abauj führende normalspurige Localeisenbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 5. Februar 1903, Z. 69.645 ex 1902, dem diplomirten Civilingenieur Maximilian Basch in Losoncz für eine von der Station Székesfehérvár (Stublweissenburg) ausgehende, bis zu den Weingärten in den Szöleshegyer Rieden und von dort aus bis zum Güterbahnhofe der genannten Station führende normal-, eventuell schmalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem, eventuell Pferdebetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im Jänner 1903.) Der Bestand an Fahrbetriebsmitteln (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat infolge der im Monate Jänner 1903 erfolgten Ablieferungen seitens ungarischer Locomotiv- und Wagenfabriken folgende Vermehrung erfahren: An Locomotiven wurden 6 Stück von der Staatsmaschinenfabrik abgeliefert, wodurch sich der Gesammtbestand auf 2610 Stück stellte. Es wurden ferner 18 Stück Personenwagen III. Classe zur Ablieferung gebracbt, welche mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, mit Dampfheizungseinrichtung, mit je 50 Sitzplätzen ausgerüstet sind, einen Mittelgang besitzen und zweiachsig sind. Durch diese Neueinlieferung erhöhte sich der Bestand an zur Personenbeförderung geeigneten Wagen auf 7228 Stück. Schliesslich wurden 16 Stück Obsttransportwagen, 50 Stück offene Lastwagen ohne Bremse mit hohen Seitenwänden, 20 Stück offene Lastwagen mit Bremse und 2 Stück gedeckte Lastwagen zur Ablieferung gebracht, wodurcb sich der Gesammtbestand an Lastwagen auf 64.079 Stück stellte, wobei zu bemerken ist, dass 300 Stück sogenannte „ablösbare" Leihwagen in dem Lastwagenbestande mit inbegriffen sind.

— (Bestellung von Locomotiven.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die Genehmigung ertheilt, dass zur Vergrösserung des Fahrparkes der kgl. Ungar. Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 10) und der Leistungsfähigkeit vier Stück Locomotiven der Kategorie V a, welche für den Dienst auf Linien zweiten Ranges bestimmt sind, bei der Staatsmaschinenfabrik in Bestellung gebracht werden dürfen. Dieselben sind dreifach gekuppelte Compound-Locomotiven, welche mit Dampfheizungs- und Ejector-Einrichtung versehen sind.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiedereröffnung des Trajectes zwischen Gombos und Erdöd.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der wegen Eisrinnen in letzterer Zeit wiederholt eingestellt gewesene Verkehr des Dampftrajectes zwischen den Stationen Gombos und Erdöd eröffnet wurde.

— (Eröffnung von Viehverladestationen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Stationen Rákó-Priboez der Hauptlinie Budapest—Fülek—Rákó-Priboez—Ruttka, ferner die Station Mákó-Ujváros der Linie Arad — Mákó — Szeged der Vereinigten Arader und Csanáder Comitatseisenbahnen, als Viehverladestationen eröffnet wurden.

— (Einziehung der Fahrkartenhefte zu ermässigtem Tarife.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass entsprechend den Bestimmungen des modificirten Zonentarifes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 1) die im Besitze des Publicums befindlichen ermässigten Fahrkartenhefte zu 30, bezw. 60 Fahrkarten, welche eine Bezeichnung der Tagesabschnitte nicht enthalten, blos bis 30. April 1903 giltig verbleiben. Die bis zu diesem Termine nicht verbrauchten Fahrkarten werden bis Ende Juni 1903 durch jene Fahrkarten-Ausgabestelle, bei welcher das Fahrkartenheft gelöst wurde, im entsprechenden Werthe eingelöst.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Güteraufnahme.) Zufolge Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde die Güteraufnahme nach und von Mohács, Semlin, Belgrad, Pancsova und sämmtlichen Savestationen mit 20. Februar 1903 eröffnet. Die Güteraufnahme in und nach den Stationen Regenshurg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien, Presshurg und Budapest (auch Donauuferhahnhof) ist bereits mit 12. Februar 1903 eröffnet worden.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem“ von Kobè.) Dieser Dampfer von 2744 Tonnen Gehalt ist am 11. Jänner 1903 nach 67tägiger Fahrt mit 9 Passagieren und 2687 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 50 Tonnen nach Fiume und 1186 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 8 der Kobè-Linie von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waaren aus: Kobè 31.340 kg (wovon 29.740 kg für Fiume und 1600 kg für das Ausland); Yokohama 1000 kg Kupfer; Hongkong 30.890 kg (wovon 2000 kg Seide für das Ausland); Canton 59.541 kg (wovon 10.500 kg Quassia für das Ausland); Penang 160.280 kg (wovon 119.960 kg für das Ausland); Singapore 560.100 kg (wovon 300.540 kg für das Ausland); Soerahaya 8630 kg Häute; Colombo 63.187 kg (wovon 2520 kg Zimmt für das Ausland und 19.842 kg Cocosnussöl für Fiume), Batavia 61.905 kg (wovon 49.905 kg für das Ausland); Bombay 1,235.174 kg (wovon 464.117 kg für das Ausland); Karachi 395.500 kg (wovon 231.070 kg für das Ausland); Aden 42.828 kg (wovon 4260 kg für das Ausland) und Port Said 37.220 kg. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,893.285.

— (Ankunft des Dampfers „Imperatrix“ von Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 Tonnen Gehalt ist am 17. Jänner 1903 nach 17tägiger Fahrt mit 14 Passagieren und 2315 Gewichtstonnen factischer Ladung, von welcher 142 Tonnen nach Fiume und 267 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 12 der Bombay-Eillinie von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waaren: aus Bombay 2,257.035 kg (wovon 267.155 für das Ausland und 141.710 kg Baumwolle für Fiume), Coromandel Coast 37.000 kg Baumwolle, Malabar 5075 kg Pfeffer, Aden 2893 kg, Suez 2162 kg Gummi und Port Said 11.175 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug K 2,546.259.

— (Abfahrt des Dampfers „Orion“ nach Santos.) Dieser Dampfer von 1673 Tonnen Gehalt ist am 12. Jänner 1903 mit 2 Passagieren und 39 Gewichtstonnen factischer Ladung in der Ausreise Nr. 1 der Santos Linie, von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte an Waaren nach: Bahia 1950 kg Mehl, Rio de Janeiro 29.098 kg und Santos 7860 kg. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 19.101.

— (Abfahrt des Dampfers „Nippon“ nach Kobè.) Dieser Dampfer von 3999 Tonnen Gehalt ist am 5. Jänner 1903 mit 7 Passagieren und 3474 Gewichtstonnen factischer Ladung, worunter 2451 Tonnen Zucker, in der Ausreise Nr. 12 der Kobè-Linie von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waaren nach: Padang 3750 kg Bier, Colombo 2384 kg, Penang 139.963 kg (worunter 87.055 kg Zucker), Singapore 279.525 kg (worunter 179.275 kg Zucker), Batavia 13.478 kg, Soerabaya 51.917 kg, Samarang 94.503, Padang 1980 kg, Manila 22.827 kg, Bangkok 2602 kg, Macassar 8542 kg, Cheribon 3230 kg, Gorontalo 1419 kg Garne, Aleh-leh 808 kg Porzellanwaaren, Hongkong 280.615 kg (worunter 127.748 kg Zucker), Shanghae 28.562 kg, Tientsin 166 kg Kurzwaaren, Hankow 50 kg Manufacturwaaren, Port Arthur 1248 kg Magarin, Yokohama 1,641.796 kg (worunter 1,428.500 kg Zucker), Kobè 761.280 kg (worunter 494.580 kg Zucker) und Yokohama or Kobè 133.640 kg Zucker. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug K 1,451.584.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Tirschnitz - Wildstein - Schönbach. (Constituirende Generalversammlung.) Am 22. December 1902 fand in Prag die constituirende Generalversammlung der neu errichteten Actiengesellschaft Localbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach statt. Nach Begrüssung der Versammlung durch den Concessionär Excellenz Grafen Engelhardt Wolkenstein-Trostburg und Constatirung der Beschlussfähigkeit derselben wurden zunächst seitens der Anwesenden ein Vorsitzender in der Person des obgenannten Grafen Wolkenstein, sowie ein Schriftführer und zwei Stimmenzähler, bezw. Protokollverificatoren bestellt. Der Vorsitzende erstattete sohin Bericht über die Herstellung der Bahn und die bisherigen Verwaltungsergebnisse, machte hierauf Mittheilung von der durch das Ministerium des Innern erfolgten Bewilligung zur Errichtung der Gesellschaft und von der gleichzeitigen Genehmigung der Gesellschaftsstatuten, und gab in weiterer Folge noch die für die neue Gesellschaft massgebenden Urkunden und Verträge bekannt, worauf die Versammlung zur formellen Constituirung der Gesellschaft schritt und die — wie vorerwähnt — vom Ministerium des Innern genehmigten Statuten einstimmig als Gesellschaftsvertrag anerkannte.

Bei der hienach erfolgten Zusammensetzung des Verwaltungsrathes wurden die Herren: 1. Excellenz Graf Wolkenstein-Trostburg, 2. Herr kaiserl. Rath Heinrich Edler von Mattoni, 3. Friedrich Wilhelm Edler von Helmfeld, 4. Josef Köhler und 5. Med. Dr. Franz Junger als Mitglieder gewählt. Von den übrigen 3 Mitgliedern des aus 8 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrathes wurden im Sinne des § 34 der Statuten bereits früher zwei vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen und eines von der Staatsverwaltung ernannt. Mit der Annahme eines Antrages auf theilweise Abänderung des § 49 der Statuten schloss die constituirende Generalversammlung.

In der unmittelbar hierauf stattgehabten ersten constituirenden Verwaltungsrathssitzung wurde Excellenz Graf Wolkenstein zum Präsidenten und Herr von Mattoni zu dessen Stellvertreter gewählt.

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. Vortrag des Vereinspräsidenten beh. aut. Civilingenieurs E. A. Ziffer: „Studie über die Wahl der Spurweite bei Localbahnen.“ Mit der Frage der Wahl der Spurweite bei Localbahnen, welche nicht nur vom rein technischen Standpunkte, sondern vornehmlich von ökonomischen Gesichtspunkten aus betrachtet werden müsse, haben sich, wie der Vortragende einleitend erwähnte, sowohl der Internationale Eisenbahncongress als auch der Internationale permanente Strassenbahnverein zu wiederholtenmalen eingehend beschäftigt. Der erstgenannte Congress hat sich bei seinen Versammlungen in Brüssel 1885, Mailand 1887 und St. Petersburg 1892 dahin ausgesprochen, dass die Schmalspurbahnen als wirthschaftliche Eisenbahnen vermöge der bei der Bahnanlage und beim Betriebe zu erzielenden Ersparnisse zu empfehlen wären. In einer eingehenden Erörterung besprach der Vortragende die in der gegenständlichen Frage bei den Generalversammlungen des Internationalen permanenten Strassenbahnvereines zu Amsterdam 1890, Hamburg 1891, Budapest 1892 und London 1902 gefassten Beschlüsse. So wurde insbesondere eine von dem Vortragenden als Berichterstatter bei der Budapester Versammlung beantragte Resolution angenommen, welche wie folgt lautete: „Die Schmalspurbahnen sind wegen der bei ihrer Bauanlage und Betriebsführung zu erzielenden namhaften Ersparnisse berufen, eine wirthschaftliche und verkehrs-

politisch werthvolle Ergänzung und Vervollständigung der bestehenden Eisenbahnnetze zu bilden und auf eine gedeihliche, ausgiebige Fortentwicklung der Bahnen niederer Ordnung bestimmend einzuwirken. Jedes der bisher gebräuchlichen drei Spurmasse von 1 m, 0·75 m und 0·60 m hat sich für bestimmte Verhältnisse in der Praxis bewährt; ihre Anwendung ist daher auch vollkommen berechtigt. Die Wahl der Spurweite soll aber in jedem einzelnen Falle auf Grund genauer Erhebungen über die bestehenden und künftig zu erwartenden Transporterfordernisse unter vollster Beachtung aller örtlichen Bedürfnisse und der verfügbaren finanziellen und anderen Hilfsmittel nach reiflicher Erwägung dieser gedachten Bedingungen erfolgen." In seinen weiteren Ausführungen befasste sich der Redner sodann mit den Ergebnissen der bei Bahnen niederer Ordnung (Sekundärbahnen, Localbahnen, Vicinalbahnen, Kleinbahnen), welche vornehmlich örtlichen Interessen zu dienen haben, in Bezug auf die Spurweite gemachten Studien und vorliegenden Erfahrungen, welche darin gipfeln, dass zumeist alle drei Spurmass-Kategorien, 1 m, 0·75 m, 0·60 m, angewendet werden, wobei noch besonders hervorgehoben werden muss, dass die schmalen Spurweiten in den jüngeren und hauptsächlich überseeischen Ländern aus ökonomischen Rücksichten und hiebei zumeist die Meterspur gewählt wurde. Im Allgemeinen kann aber, wie der Vortragende an der Hand ausgeführter Schmalspuranlagen nachwies, die schmale Spurweite als die rationellste Lösung der Frage des einfachen und billigen Baues und Betriebes der Secundäreisenbahnen selbst für einen nicht unbedeutenden Verkehr, namentlich aber bei Bahnen im coupirten Terrain oder im Gebirge und insbesondere in neuen Ländern, die voraussichtlich keinen grossen Verkehr zu bewältigen haben werden und deren Finanzlage die möglichste Oekonomie erfordert, angesehen werden. Die Leistungsfähigkeit und das Verwendungsgebiet der Bahnen mit 0·60 m Spur wird sodann vom Vortragenden näher beleuchtet und deren Aufgabe darin erkannt, gewissermassen als Rollfuhrunternehmung, sowie als Ersatz der Landstrassen und anderer Transportwege benützt zu werden. In seinen Schlussfolgerungen kennzeichnete Civilingenieur Ziffer die Schmalspurbahn als berechtigte Glieder des Eisenbahnnetzes, die geeignet erscheinen, unter günstigen Bedingungen einen nicht unbedeutenden Personen- und Güterverkehr zu vermitteln, doch müsste der Wahl der Spurweite die sorgfältige Erwägung der örtlichen Verhältnisse, des Zweckes dieser Bahnen und des zu erwartenden Verkehres zugrunde gelegt werden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXI. Stückes.) Das am 7. Februar 1903 herausgegebene XXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1077: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 31. Jänner 1903, Z. 5834, betreffend die Aufhebung der Beschränkungen des Verkehres mit Klauenthieren in den politischen Bezirken Prerau und Kremsier.

— (Inhalt des XXII. Stückes.) Das am 10. Februar herausgegebene XXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1078: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 7. Februar 1903, Z. 27.652, betreffend die Abänderung der Verfügung über die Ausfuhrverbote für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XXIII. Stückes.) Das am 11. Februar herausgegebene XXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1079: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Februar 1903, Z. 5795, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern bis auf Weiteres geregelt wird.

Nr. 1080: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Februar 1903, Z. 6169, betreffend die Einfuhrverbot für Rindvieh aus den Lungenseuche-Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

— (Inhalt des XXIV. Stückes.) Das am 12. Februar herausgegebene XXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1081: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 12. Februar 1903, Z. 5881, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in Betreff der Einfuhr von Klauenthieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

— (Inhalt des XXV. Stückes.) Das am 13. Februar herausgegebene XXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1082: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 9. Februar 1903, Z. 3768, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus den politischen Bezirken Kotzman, Sereth, Suczawa und aus der Stadtgemeinde Czernowitz nach Rumänien.

Nr. 1083: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 10. Februar 1903, Z. 29.025, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem Gebiete des kgl. sächsischen Amtsbezirkes Bautzen.

Nr. 1084: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 11. Februar 1903, Z. 6433, betreffend die Aufhebung der zur Verhütung der Verbreitung der Maul- und Klauenseuche vom Viehmarkte in Graz verfügten Massregeln.

— (Inhalt des XXVI. Stückes.) Das am 16. Februar herausgegebene XXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1085: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 11. Februar 1903, Z. 3897, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus mehreren rumänischen Districten.

Nr. 1086: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 10. Februar 1903, Z. 3826, betreffend die Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Schweine aus dem politischen Bezirke Suczawa.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat Jänner 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1903	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1903
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	70.290	32.340	32.267	70.363
Darunter wichtige Waaren:				
Kaffee	7.064	1.936	1.548	7.452
Mehl	3.476	986	622	3.840
Wein	3.858	1.083	687	4.254
Zucker	18.550	13.038	11.362	20.226
Diverse	37.342	15.297	18.048	34.591
Eisen	—	—	—	—
Feigen	—	—	—	—
Colonialwaaren	—	—	—	—
Erden	—	—	—	—
Fette	—	—	—	—
Felle	—	—	—	—
Stärke	—	—	—	—
Reps	—	—	—	—
Wild	—	—	—	—
Assecuranzwerth . . K	4,563.693	2,497.884	2,688.162	4,373.415

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 258.500 kg. Assecuranzwerth von K 207.450.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1903
Lagerscheine:				
Stück	7	—	—	7
Versicherungswerth . K	17.500	—	—	17.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Jänner 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1903	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1903
	in metrischen Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	23.702	1.787	11.870	13.619
Darunter wichtige Waaren:				
Weizen	7.054	927	26	7.955
Hafer	7.806	—	6.076	1.730
Roggen	—	—	—	—
Mais	800	100	404	496
Gerste	2.642	390	2.663	369
Diverse	5.400	370	2.701	3.069
Reps	—	—	—	—
Assecuranzwerth . . K	315.130	22.915	150.880	187.165

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner	Stand am letzten Jänner 1903
Lagerscheine:				
Stück	6	—	3	3
Versicherungswerth . K	93.100	—	51.500	41.600
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 54.630 kg, Assecuranzwerth von K 6950

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Jänner 1903				Jänner 1902			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Metercentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	208.434	62.596	111.247	159.783	347.248	75.430	142.029	280.649
Darunter:								
Weizen	39.425	9.829	23.822	25.432	41.400	14.302	29.251	26.451
Roggen	13.268	9.427	16.737	5.958	43.331	5.685	14.724	34.292
Gerste	24.579	11.857	7.067	29.369	32.588	12.219	13.455	31.352
Hafer	43.636	2.895	23.542	22.989	94.125	8.789	29.342	73.572
Mais	16.395	3.647	14.062	5.980	76.925	16.652	39.403	54.174
Hirse	2.635	69	721	1.983	10 132	146	479	9.799
Bohnen	5.207	2.880	4.364	3.723	5.329	810	1.159	4.980
Erbsen	1.238	335	130	1.443	1.535	546	525	1.556
Malz	619	677	583	713	285	327	303	309
Reps	19.450	607	4.527	15.530	1.480	110	464	1.126
Hanfsamen	1.168	628	332	1.464	684	368	554	498
Wicken	6.106	1.790	1.764	6.132	6.246	1.686	2.733	5.199
Mehl	2.062	3.129	2.296	2.895	4.472	1.277	2.528	3.221
Kleie	1.182	1.600	406	2.376	5.058	1.019	208	5.869
	176.970	49.370	100.353	125.987	323.590	63.936	135.128	252.398
Spiritus	—	1.739	—	1.739	601	948	—	1.549
Zucker	—	—	—	—	3.705	5.315	140	8.880
Wein	3.178	948	1.373	2.753	2.578	263	547	2 294
Oele und Fette	889	614	487	1.016	507	439	151	795
Sonstige Waaren	27.397	9.925	9.034	28.288*	16.267	4.529	6.063	14.733
Mittlere Tagesbewegung	6954 Metercentner				8699 Metercentner			
Versicherungswerth . . . K	3,992.030	1,175.910	1,727.060	3,440.880	5,697.070	1,002.550	2,001.910	4,697.710

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine Stück	36	7	8	35	72	11	31	52
Versicherungswerth . . K	291.650·—	48.400·—	93.100·—	246.950·—	1,411.550·—	153.700·—	711.100·—	854.150·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants Stück	1	—	—	1	5	—	2	3
Versicherungswerth . . K	3.700·—	—	—	3.700·—	19.900·—	—	13.700·—	6.200·—
Lombardbetrag . . . K	2.200·—	—	—	2.200·—	13.116·—	—	9.200·—	3.916·—

*) Darunter 11.660 Metercentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Englisch-Deutsche Eisenbahnverbände.
(Gütertarif, Theil I, vom 1. December 1893.)

Abänderung einer Bestimmung des Nebengebührentarifes der Grossen Englischen Ostbahn.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1903 wird in dem Nebengebührentarife der Grossen Englischen Ostbahn auf Seite 54 der erste Absatz der Ziffer 6 wie folgt gefasst:

„Bei An- oder Abfuhr der Güter nach oder von der Behausung in London innerhalb der Grenzen der City für 100 kg (angefangene 100 kg für voll gerechnet) 0·625 Franken.

Die Gebühren bei An- oder Abfuhr der Güter nach oder von der Behausung ausserhalb der Grenzen der City richten sich nach dem Binnentarife der Grossen Englischen Ostbahn."

Wien, am 20. Februar 1903. [186]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr über Herbesthal—Cöln—Aschaffenburg.
(Tarif-Theil II, Heft E.)

Einführung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1903 gelangen zwischen Karlsbad (B.E.B.) einerseits, Brüssel und Ostende andererseits, ferner von Dover nach Karlsbad (B.E.B.) directe Schnellzugs-Fahrpreise für einfache Fahrt in I. und II. Classe, sowie Gepäckssätze, über Herbesthal—Cöln—Aschaffenburg zur Einführung.

Wien, am 21. Februar 1903. [187]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

Englisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personenverkehr.
(Tarif-Theil II, Heft F.)

Einführung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1903 gelangen zwischen Karlsbad (B.E.B.) und London über Ostende—Dover, ferner über Calais—Dover oder Boulogne—Folkestone, sowie über Antwerpen—Harwich directe Schnellzugs-Fahrpreise für einfache Fahrt in I. und II. Classe, sowie Gepäckssätze, ferner zwischen Karlsbad (B.E.B.) und Harwich über Antwerpen directe Gepäckssätze zur Einführung.

Wien, am 21. Februar 1903. [188]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abfertigungsbefugnisse des Stadtbureaus der k. k. österr. Staatsbahnen in Karlsbad.

Das mit 1. Juni 1899 in Karlsbad nur für die Zeit vom 1. Mai bis Ende October jedes Jahres eröffnete Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen wird vom 15. März 1903 an nachstehende Agenden als selbstständiges Abfertigungs-, bezw. Aufgabsamt ganzjährig besorgen:

a) Die Ausgabe von Fahrkarten im Localverkehre und nach den grösseren Stationen der in- und ausländischen Bahnen in dem Geschäftslocale der Firma Rudolf Mayer in Karlsbad, Alte Wiese, Haus „Savoyen".

b) Die Aufnahme und eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck, Expressgut und Eilgut, welches zum Versandt ab Karlsbad (Centralbahnhof) bestimmt ist, in dem Geschäftslocale der Firma Ludwig Bendl, Neue Wiese, Haus „Blaues Schiff".

Dieses Stadtbureau, welches dem k. k. Bahnbetriebsamt Karlsbad (Centralbahnhof) direct untersteht, ist eine selbstständige Versandt-, bezw. Kartirungs- und Verrechnungsstelle für Reisegepäck, Expressgut und Eilgut und wird dasselbe die directe Abfertigung in den gleichen Relationen wie Karlsbad (Centralbahnhof) zu den ab dieser Station giltigen Tarifsätzen besorgen.

Pilsen, im Februar 1903. [189]

K. k. Staatsbahn-Direction.

Localbahn Friedland-Heinersdorf.
(Im Betriebe der Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein.)

Ermässigung des Frachtsatzes für Porzellan in Wagenladungen.

Mit Giltigkeit ab 15. März 1903 findet der Frachtsatz des Ausnahmetarifes II im Nachtrage I, Seite 5, zum Tarife, Theil II, auch Anwendung auf Porzellan in Kisten oder lose, bei Aufgabe von 5000 kg per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür.

Friedland i. B., am 21. Februar 1903. [190]

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz.

Ergänzungsblatt zum Tarife vom 1. Jänner 1903.

Mit 15. März 1903 gelangt zu dem für den vorbezeichneten Verkehr bestehenden Tarife vom 1. Jänner 1903 ein Ergänzungsblatt zur Einführung, das neue Fahrpreise und Gepäcksfrachtsätze zwischen den Stationen Beuthen O.S., Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte O.S. einerseits und Bielitz, Krakau, Teschen andererseits über Oświęcim, bezw. Dzieditz, sowie Berichtigungen des Tarifes enthält

Wien, am 23. Februar 1903. [191]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausgabe von Tarifnachträgen und Ergänzung des Tarifes, Theil II, Abth. B.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1903 gelangen zur Ausgabe:

1. der Nachtrag VII zu Theil I, Abth. B, des Deutsch-Italienischen Gütertarifes vom 1. Februar 1898;
2. der Nachtrag VII zu Theil II, Abth. A, des Deutsch-Italienischen Gütertarifes vom 1. Februar 1898;
3. der Nachtrag V zum Ausnahmetarife Nr. 1 für metallurgische Producte nach Italien vom 1. December 1898.

Weiters ist mit Wirksamkeit vom 1. März 1903 auf Seite 115 des für den genannten Güterverkehr vom 1. September 1900 giltigen Theiles II, Abth. B, unter Ausnahmetarif Nr. 16, die Station Bagni di Lucca mit folgenden Schnittsätzen nachzutragen:

Bagni di Lucca { Pino . . . . 1·47 Franken für 100 kg
Peri . . . . 1·23 „ „ 100 „

Die Nachträge können, u. zw. jener unter 2 zum Preise von 40 Heller das Stück, die übrigen Nachträge kostenlos bezogen werden.

Wien, am 21. Februar 1903. [192]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Eröffnung der Theilstrecke Steinbach—Gr.-Pertholz—Gr.-Gerungs der Linie Gmünd—Gr.-Gerungs der schmalspurigen Niederösterreichischen Waldviertelbahn.

Am 1. März 1903 gelangt die Theilstrecke Steinbach—Gr.-Pertholz—Gr.-Gerungs der Linie Gmünd—Gr.-Gerungs der schmalspurigen Niederösterreichischen Waldviertelbahn mit den Stationen Langschlag, Gr.-Gerungs, den Haltestellen Abschlag, Bruderndorf, Harruck zur Eröffnung.

Die Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr bestimmt.

Leichen und explodirbare Güter werden nicht befördert.

Die für den Betrieb der Niederösterreichischen Waldviertelbahn vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Sonderbestimmungen und Tarife und der Nachtrag I, II und III hiezu sind beim Niederösterreichischen Landeseisenbahnamte in Wien, I. Herrengasse 13, und bei der Betriebsleitung der Niederösterreichischen Waldviertelbahn in Gmünd zum Preise von K 1·40 erhältlich.

Wien, im Februar 1903. [193]

Sonstige Nachrichten.

Ausland

Gruppentarif I (Bromberg-Danzig-Königsberg). Ostdeutscher Güterverkehr (I/II). Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Güterverkehr (I/III). (Ergänzung.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1903 ab wird in die oben bezeichneten Verkehre folgende Vorschrift als besondere Bestimmung zu § 58 der Eisenbahnverkehrsordnung aufgenommen:

„Die in den Seehafenplätzen zum Versandte gelangenden Stückgüter, mit Ausnahme der unmittelbar — d. h. ohne Mitwirkung der Versender — auf die Eisenbahnwagen übergeladenen Quaigüter müssen vom Absender mit der Bestimmungsstation bezeichnet werden."

Nordwestdeutsch - Bayerischer Verbandsgütertarif. (Nachtrag 9.) Zum 1. März 1903 wird Nachtrag 9 ausgegeben, welcher ausser bereits bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen des Weiteren enthält: Aenderungen bezüglich der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Aenderung und Ergänzung der Bestimmungen über die Güterabfertigung nach Orten mit räumlich getrennten Bahnhöfen, Aufnahme neuer Stationen, Aenderung bestehender Tarifentfernungen und Sätze, welche ausser mit Ermässigungen auch in einzelnen Fällen mit Erhöhungen verbunden ist, ferner den neuen Ausnahmetarif 1 a für Rundhölzer zu Grubenzwecken, Aenderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife, Aenderung von Stationsnamen.

Die eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. April 1903 ab giltig, soweit im Nachtrag nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 25. Februar 1903 ab auf den Verbandsstationen eingesehen und käuflich bezogen werden.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, vom 1. April 1903. (Neuausgabe.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1903 wird das Heft B, Beförderung von lebenden Thieren, in neuer Ausgabe erscheinen, durch die Heft B vom 1. Jänner 1900 sammt Nachträgen ersetzt werden wird.

Der neue Tarif wird in einer von den bisherigen Vorschriften abweichenden Weise nähere Bestimmungen darüber enthalten, welche Thiere als Zuchtthiere anzusehen sind, in welchen Fällen die Ermässigung gewährt wird und in welcher Weise die Bescheinigung über die Beschaffenheit der Thiere als Zuchtthiere zu erbringen ist.

Die Gewährung der Frachtermässigung wird von der Stellung eines schriftlichen Antrages, für welchen ein vorgeschriebenes, von der Eisenbahn käuflich zu beziehendes Antragsformular zu benützen ist, abhängig gemacht werden.

Der Frachtberechnung für Zucht- und Weidethiere werden künftig nicht $^2/_3$ sondern 70 pCt. der normalen Fracht zugrunde gelegt werden, so dass die Ermässigung nicht mehr $^1/_3$, sondern nur 30 pCt. der normalen Fracht betragen wird.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Ergänzung.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1903 wird in die für den bayerischen und deutschen Verkehr bestehende Güterclassification beim Specialtarif II als neue Position aufgenommen werden:

„Asbestcementbausteine und -Platten (ein Gemenge von Cement und Asbest)".

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1903. (Neuausgabe.) Das Heft C, Abschnitt I B, des bayerischen Localtarifes wird mit Giltigkeit vom 1. April 1903 neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte an tritt das ab 1. April 1902 giltige gleichnamige Tarifheft ausser Kraft.

Das neue Tarifheft wird eine Frachterhöhung für den Artikel „Hobelspäne" insoweit bringen, als derselbe bei Aufgabe als Stückgut nicht mehr nach den Sätzen des Specialtarifes für bestimmte Stückgüter, sondern nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutclasse abgefertigt werden wird.

Im Uebrigen wird das neue Tarifheft mehrfache Ermässigungen der bisherigen Frachtberechnung bringen.

Das Erscheinen des neuen Tarifheftes, sowie der Preis desselben wird besonders bekanntgegeben werden.

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr. Gütertarif für Genf trs. und Verrières trs. vom 1. Juli 1872. (Rückvergütungs-Frachtsätze.) Die im Verkehre zwischen bayerischen und südfranzösischen Stationen über Alt-Münsterol erreichbaren niedrigsten Frachtsätze werden bis auf Weiteres im Rückvergütungswege auch bei Abfertigung über Genf, beziehungsweise Verrières—Lindau eingehalten.

Ausnahmetarif 1a für Grubenholz. (Einbeziehung der Station Ahlen.) Am 1. März 1903 wird die Station Ahlen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Hannover als Empfangsstation (Sammellagerstation) in den Ausnahmetarif 1 a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer im Versandte von Stationen der Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie der Reichseisenbahnen einbezogen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Tarif vom 1. October 1901. (Aenderungen.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1901 sind eine Anzahl Waaren in den Ausnahmetarif 1 neu aufgenommen. (Vergl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 17 ddo. 12. Februar 1903, Seite 575.) Infolge dessen sind im Tarife nachstehende Aenderungen vorzunehmen:

a) In der Güterclassification (Seite 7 des Nachtrages I):

1. Ziffer 7 der Position „Eisen und Stabl" erhält folgende Fassung:
   7. Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert;
2. Ziffer 9 dieser Position wird wie folgt ergänzt:
   Ferner Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile, Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben; Nägel, Ketten, Wagenachsen und Zubehörtbeile (Buchsen, Lünsen, Ringe und Splinte); Kochherdplatten;
3. Ziffer 12 erhält folgenden Zusatz:
   Feruer Drahtgewebe, eiserne, grobe;
4. Ziffer 13 erhält folgende Fassung:
   13. Baubeschläge, rohe, wie: Fenster- und Thürbänder u. dgl., Absatzstifte, Formstifte, Splinte, Roststäbe, verpackt; Stiefel- (Absatz-) Eisen;
5. in Ziffer 14 sind „Drahtgewebe, eiserne, grobe" und in Ziffer 18 „Springfedern" zu streichen;
6. Ziffer 20 ist durch die Worte: „ferner Spriugfedern" und Ziffer 23 durch die Worte: „sowie Drahtgeflechte, soweit nicht in Ziffer 12 genannt" zu ergänzen;
7. in der Position „Eisen (Roh-)", Seite 34 des Tarifes, sind die Worte: „in Masseln (Brodeu) oder Prismen" zu streichen; für diese Position ist als Tarifirungsclasse: „Classe 1, bezw, Ausnahmetarif 1a" einzustellen.

b) Im Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifes 1 (Seite 17 des Nachtrages I):

1. Ziffer 5 der Classe a erhält folgende Fassung:
   5. Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert;
2. Ziffer 6 der Classe a erhält folgenden Zusatz:
   Ferner Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drabtseile; Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Nägel; Ketten; Wageuachsen und Zubehörtheile (Buchsen, Lünsen, Ringe und Splinte); Kochherdplatten;
3. als Ziffer 10 ist bei der Classe a neu aufzunehmen:
   10. Eisen (Roh-) aller Art, Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppeustäbe (Rohscbienen), rohe Blöcke von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets).
4. Ziffer 4 der Classe b erhält folgenden Zusatz:
   Ferner Drahtgewebe, eiserne, grobe;
5. Ziffer 2 der Classe c ist wie folgt zu ergänzen:
   Ferner Drabtgeflechte, soweit nicht unter b 4 genannt;
6. bei Classe d ist am Schlusse aufzunehmen:
   ferner Springfedern.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Die Lieferung von gusseisernen Wasserleitungsröhren (gerade und Kniestücke etc.) für die neu herzustellende Wasserversorgungsanlage des Salzburger Bahnhofes soll im Offertwege vergeben werden.

Die Lieferung betrifft Muffenrohre nach den Normalien des Vereines deutscher Iugenieure von 50 bis 250 mm Weite in einem Gesammtgewichte von ungefähr 400.000 kg.

Die Bestimmungen für die Einbriugung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse etc. sind bei der k. k. Bahnerhaltungssection Salzburg erhältlich, woselbst auch nähere Auskünfte ertheilt werden. Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Wasserleitungsrohre für die Stationserweiterung Salzburg" längstens am 14. März a. c., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksicbtigung ihres Angebotes zählen dürfen, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich feruer ausdrücklich das Recht vor über die Aunahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden oder eventuell die sämmtlichen Angebote zurückzuweisen.

Den Offerenten wird es freigestellt, der commissionellen Eröffnung der Offerte, welche am 14. März 1903, 3 Uhr Nachmittags, bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction stattfinden wird, beizuwohuen.

Innsbruck, am 19. Februar 1903.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

„COURIER"

Internationales Reise- und Fahrkarten-Bureau

NAGEL & WORTMANN 702

Fahrkarten-Stadtbureau der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn

FAHRKARTENBUREAU der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

WIEN, I. Operngasse 6. — ABBAZIA, Südbahn Hotel Stefanie.

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Zur coulanten Besorgung aller im Coursblatte notirten Effecten und Valuten bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832. 697

WIEN I. Bezirk, Stefansplatz Nr. 11 Parterre

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
818	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Ziegel der Pos. Z—1 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Voljadraga	Triest	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	Localtarif und Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1898	Besteht kein directer Frachtsatz	27 Heller		Im Kartirungswege		
819	Oesterr. Nordwestbahn	k. k. Localbahn Caslau-Zawratetz-Třemošnitz, Caslau-Močowitz	Kalk, gebrannt, auch Düngkalk	Zawratetz-Třemošnitz	Floridsdorf-Jedlesee	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	Heller 58		Im Kartirungswege		
					Oberhollabrunn					76				
					Retz					70				
					Schattan					69				
					Znaim Oe.N.W.B.					67				
					Sigmundsherberg Oe.N.W.B.					58				
820	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die zur Vergrösserung der Baumwollspinnerei und Weberei „Liebanthal" nach der Station Königsberg a. d. Eger bestimmten Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach der Station Königsberg a. d. Eger bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 giltigen Localgütertarifes, Theil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
821	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der nachstehenden Tabelle enthaltenen Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		*)

*) I Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brčka, Brod, Brsadin, Dálja Dárda, Dráva-Szarvás, Erdöd, Eszék, Eszék-alsováros, Gjeletovci, Jankovci, Kuknjevci-Erdöveg, Magyar-Boly, Martinci, Samac, Sid, Striživojna-Vrpolje, Tovarnik, Villány, Vincovci und Vukovár nach Wien St.E.G. gelten auch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf.

II. Die von den Stationen Baja, Bács-Almás, Bács-Almasi-szölök, Bács-Topolya, Bikity-Borsod, Csantavér, Dalja, Erdöd, Gombos, Hegyes-Feketehegy, Kalocsa, Keczel, Nemes-Militics, Öreg-Csertö, Priglevicza-Szt. Iván, Szonta, Verbasz, Zombor, weiters: Ada, Adorján-Kishegyes, Bács-Martonos, Bács-Petrovoszelo, Karjad, Moholy, Orom, Ó-Kanizsa, Zenta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

III. Insofern infolge der Gruppirung der Bestimmungsstationen die Frachtsätze in einzelnen Relationen höher sind, als die tarifmässigen Frachtsätze, gelangen letztere Frachtsätze zur Anwendung.

Frachtsätze per 100 kg in Hellern

Von	Nach Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Simmering Floridsdorf Stadlau Marchegg	Nach Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen:		
Baja	154	158
Báranyavár-Monostor	184	188
Batajnicza	187	191
Bács-Almás und Bács-Almasi szölök	172	176
Bács-Topolya	188	192
Beška	172	176
Bikity-Borsod	162	166
Bosna-Brod	214	218
Brod	214	218
Brsadin	176	180
Csantavér	190	194
Dálja	168	172
Dárda	178	182
Dráva-Szarvás	170	174
Erdöd	166	170
Eszék	170	174
Eszék-alsováros	170	174
Gjeletovci	192	196
Gombos	166	170
Hegyes-Feketehegy	170	174
Horgos	186	190
India	180	184
Jankovci	182	186
Kalocsa	138	142
Karlócza	168	172
Keczel	152	156
Kiszács	168	172
Knknjevci-Erdövég	200	204
Magyar-Boly	188	192
Martinci	194	198
Mitrovicz	186	190
Mitrovicz-Szávapart	186	190
Nemes-Militics	170	174
Ó-Kér	168	172
Ó-Pázna	180	184
Öreg-Csertö	142	146
Pétervárad	168	172
Priglevicza-Szt. Iván	166	170
Putinci	190	194
Ruma	190	194
Samac	208	212
Sid	198	202
Striživojna-Vrpolje	198	202
Szonta	166	170
Tovarnik	198	202
Uj-Pázua	181	185
Ujvidék und Ujvidék-ónnapart	168	172
Verbász	166	170
Villány	187	191
Vinkovci	176	180
Vogány	190	194
Vukovar	168	172
Zimony	200	204
Zombor	160	164
Stationen der Bács-Bodrogher Localeisenbahn:		
Ada	170	174
Adorján-Kishegyes	170	174
Bács-Martonos	170	174
Bács-Petrovoszello	170	174
Karjad	186	190
Moholy	170	174
Orom	186	190
Ó-Becse	170	174
Ó-Kanizsa	170	174
Zenta	170	174
Stationen der Baja-Zombor-Ujvidéker Localeisenbahn:		
Bresztovácz	170	174
Bulkesz	180	184
Futtak	173	177
Gajdobra	182	186
Gara	162	166
Gákova	165	169
Hódságh	174	178
Ó-Sztapár	167	171
Parabuty	177	181
Paraga	180	184
Petrovácz-Glozsán	179	183
Rigyicza	164	168
Sztanisics	168	172
Vasknt	158	162
Stationen der Hegyes-Feketehegy—Palánkaer Localeisenbahn:		
Despot-Szent Iván-Pivnicza	176	180
Kula	169	173
Palánka	182	186
Szilbács	182	186
Torzsa	175	179
Stationen der Ó-Becse-Ujvidék-Titeler Localeisenbahn:		
Bács-Földvár	183	187
Csurog	189	193
Gospodince	193	197
Járek	186	190
Káty	188	192
Kovil-Szent Iván	196	200
Lok	204	208
Temerin	188	192
Tisza-Kálmánfalva	191	195
Titel	208	212
Vaskapu	181	185
Vilova-Gardiuovce	200	204
Zsablya	196	200
Stationen der Ruma-Klenaker Localeisenbahn:		
Budjanovci	200	204
Klenak	213	217
Klenak-Szávapart	215	219
Nikinci	204	208
Platicevo	208	212
Stationen der Vinkovce-Brčkaer Localeisenbahn:		
Brčka	214	218

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
822	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Siehe Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		Insofern infolge der Gruppirung der Bestimmungsstationen die Frachtsätze in einzelnen Relationen höher sind als die tarifmässigen Frachtsätze, gelangen letztere Frachtsätze zur Anwendung

Von	Nach: Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach: Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der königl. Ung. Staatseisenbahnen.		
Beregszó	212	216
Detta	232	236
Fehértemplom	200	204
Gattaja	242	246
Gertenyes	248	252
Gyertyámos	212	216
Jassenova	206	210
Jám	210	214
Kis-Kun-Dorosma	184	188
Merczifalva	226	230
Mokrin	204	208
Moriczföld-Soósd	242	246
Nagy-Kikinda	206	210
Nagy-Szt. Miklós	210	214
Oravicza	228	232
Orczifalva	226	230
Oroszlámos	194	198
Ó-Bessenyö	204	208
Perjámos	214	218
Rakasdia	222	226
Rácz-Szt. Péter	220	224
Saág	220	224
Sárafalva	216	220
Szakálháza	212	216
Szeged	180	184
Szeged-Rókus	184	188
Szent-András	220	224
Szent-Hubert	212	216
Szöreg	184	188
Sztamora-Moravicza	228	232
Temes-Rékás	226	230
Temes-Remete	220	224

Von	Nach: Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach: Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Temesvár-Gyárváros	212	216
Temesvár-Józsefváros	212	216
Topolovecz	230	234
Valkány	198	202
Varjas	224	228
Versecz	216	220
Vojtek	230	234
Zsebely	226	230
Zsidovin	248	252
Zsombolya	212	216
Stationen der Szeged—Nagy-Kikinda Nagy-Becskereker Localeisenbahn.		
Beodra	192	196
Bocsár	189	193
Ellemér	184	188
Eszternajor	186	190
Karlova	193	197
Kuman	184	188
Mellencze	184	188
Nagy-Becskerek	184	188
Török-Becse-Aracs	182	186
Csóka, Gyala, Ó- und Új-Szt. Iván, Pádé	170	174
Szanád, Szerb-Keresztur, Tisza-Szt. Miklós, Török-Kanizsa		

Von	Nach Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der Torontaler Localbahnen.		
Antalfalva	219	223
Bethlentanya	224	228
Bóka	216	220
Csene	212	216
Czrepája	222	226
Dobricza	230	234
Écska-Zsigmondfalva	195	199
Fény	223	227
Ferdinándfalva	232	236
Ferenczhalom	217	221
Györgyháza	230	234
Iláncsa	235	239
Jánosföld	217	221
Járkovácz	221	225
Kanak	222	226
Kevi-Szöllös	234	238
Kécsa	222	226
Klári	221	225
Knrjácska	223	227
Lajosfalva	226	230
Lajosmajor	203	207
Laudontanya	232	236
Lázárföld	195	199
Módos	219	223
Nagy-Becskerek-Bégapart	184	188
Nagy-Margita	235	239
Ó-Lécz	225	229
Ó-Telek	208	212
Öregfalu	209	213
Pancsova	204	208
Párdány	217	221
Puszta-Kenderes	197	201
Sándorndvár	192	196
Számos	225	229
Szárcsa	207	211
Széchényfalva-Rárcs-Istvánvölgy	228	232
Szecsány	211	215
Szivattyútelep	230	234
Temes-Panlis	222	226
Tomásovácz	202	206
Torontál-Almás	215	219
Torontál-Ozora	205	209
Torontál-Ujvár	211	215
Torontál-Vásárhély	223	227
Uj-Alibunár	223	227
Uj-Zichyfalva	235	239
Uj-Zsombolya	217	221
Verseczrét	221	225
Stationen der Temesvár-Modoser Localeisenbahn.		
Feodor	226	230
Gyülvész	226	230
Keresztes	224	228
Parácz	221	225
Rudna	228	232
Román-Szt. Mihály	219	223
Szabadfalu	218	222
Uj-Pécs	224	228
Utvin	219	223

Von	Nach Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Simmering, Floridsdorf, Stadlau, Marchegg	Nach Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der Temesvár—Nagy-Szt. Miklóser Localeisenbahn.		
Biléd	231	235
Kis-Becskerek	225	229
Lovrin	221	225
Nagy-Ösz	215	219
Sándorháza	230	234
Uj-Bessenyö	221	225
Stationen der Zsebely-Csákovár-Bókaer Localeisenbahn.		
Bánlak	230	234
Csákovár	237	241
Gilád	235	239
Gyér	222	226
Snrján-Zsilova	217	221
Tolvádia	225	229
Stationen der Pancsova-Petrovoszellóer Localeisenbahn.		
Réva-Ujfalu und Pancsova-Temespart	204	208
Stationen der Versecz-Kubiner Localeisenbahn.		
Alihunár	223	227
Bavaniste	232	236
Károlyfalva	234	238
Kubin-Dnnapart	216	220
Mramorák-Délihlát	234	238
Román-Petre	224	228
Temes-Kubin	216	220
Temes-Miklós	233	237
Ulma	229	233
Vlajkovecz	226	230
Stationen der Puszta-Tenyö Kun-Szt. Mártoner Localeisenbahn.		
Baghy major	164	168
Homok	177	181
Kengyel	161	168
Kun-Szt. Márton	181	185
Martfü	166	170
Tisza-Földvár	175	179
Stationen der Kun-Szt. Márton—Szenteser Localeisenbahn.		
Szentes	184	188
Töke	184	188
Stationen der Szentes—Hodmezö-Vásarhelyer Localeisenbahn.		
Mártély	212	216
Mindszent	207	211
Szegvár	200	204

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
823	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tahelle		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Local-, bezw. Verbandstarife	Verschieden	Die in der Tahelle angeführten Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		

Von	Nach: Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Simmering Floridsdorf Stadlau Marchegg	Nach: Wien-Lagerhaus Wien-Praterquai
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern	
Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen		
Báttaszék	151	155
Czecze	148	152
Hidas-Bonyhád	174	178
Hidja-Apáti	140	144
Kölesd-Tengelicz	140	144
Nagy-Dorog	140	144
Szegzárd	144	148
Tolna-Mözs und Fáczánkert	142	146
Vajta	144	148
Stationen der Féher und Tolnavármegyér Localeisenbahn		
Baracs Ménesmajor	141	145
Duna-Adony	133	137
Duna-Földvár	149	153
Duna-Pentele	137	141
Elöszallás	141	145
Herczegfalva	141	145
Nagy-Venyim	141	145
Paks	149	153
Rácz-Almás	137	141
Stationen der Szegzárd-Báttaszéker Localeisenbahn		
Decs	147	151
Öcsény	146	150
Pilis-Berek	149	153

I. Die von den Stationen Báttaszék, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammenden Locosendungen. Auf den Frachtbriefen und Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

II. Insofern infolge der Gruppirung der Bestimmungsstationen die Frachtsätze in einzelnen Relationen höher sind als die tarifmässigen Frachtsätze, gelangen letztere Frachtsätze zur Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
824	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlprodncte aus Pos. M—4 der Güterclassification	Györ loco	Wien St.E.G. loco	**Verfrachtung von mindestens 2500 Tonnen.** Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. März 1903 bis Ende December 1903	**Kartirungs-Frachtsätze** für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. März 1903	72 Heller	64 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	**Anf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1904 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) vorzulegen sind**	
825	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Mehl nnd sonstige Mahlproducte der Pos. M—4 der Güterclassification	Györ loco	Wien (St.E.G.) transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5, resp. den im Tarife, Theil II, Heft 1, des Südwest-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes aufgenommenen Stationen, sowie den zwischen diesen gelegenen, im Tarife nicht enthaltenen Stationen, insofern der Verkehr theilweise oder ganz via Wien geleitet wird. Ausgenommen hievon sind die Stationen Kemmelbachbus, Kleinmünchen, Linz, Manthausen, Melk, Pöchlarn, Vöcklabrnck und Wels	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	vom 1. März 1903 bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	**Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 5; Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1**	Verschieden	Verschieden	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche längstens bis Ende März 1904 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Abtheilung C IV b) vorzulegen sind	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

826

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. 3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. 5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 7. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 8. Elbe-Umschlagsverkehr. 9. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. 10. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. 11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. 12. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. 14. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Getreide etc.

Die für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen sub Post Nr. 821, 822 und 823 für die Stationen Wien, Marchegg und Stadlau, sowie die seitens der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen für dieselben Aufgabsstationen auch nach Budapest und Györ publicirten ermässigten Frachtsätze werden mit Giltigkeit vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903 auch im Verkehre mit den in den Tarifen der obangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner diese für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a. d. L.— Simmering der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat-Mannersdorf und Bruck a. d. L. - Hainburg in dem Falle angewendet, wenn bei Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammtfrachtgebühren resultiren, als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben.

Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transporte gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Course von 100 Hellern = 85 Markpfennigen, bezw. 105 Centimes. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Ausser diesen Documenten sind auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1904 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Auf die Rückgabe der Original-Frachtbriefe haben die Parteien zu verzichten.

827

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen

a) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf, Simmering, Schwechat-Kledering und Grammat-Neusiedl;
b) Wien Lagerhaus und Wien Praterquai

Verfrachtung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen.
Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen

vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903

Localtarife, bezw. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif Theil II, Heft 3

Verschieden

	Heller	
	a)	h)
Albár	81	85
Bogya-Gellér	90	94
Csalloköz-Abony	70	74
Csalloköz-Aranyos	94	98
Csalloköz-Csürtörtök	59	63
Duna-Szerdahely	72	76
Ekecs	87	91
Ekel	91	95
Felistál-Nyárasd	83	87
Nagy-Légh	65	69
Nagy-Megyer	88	92
Örs-Ujfalu	96	100
Paka	63	67
Patony	68	72
Püspöki	55	59
Somorja-Uszor	61	65
Tany-Nemes-Ócsa	90	94
Uj-Komárom	99	103

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Die auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) spätestens bis Ende März 1904 vorzulegen sind

Die sub a) angeführten Frachtsätze finden, um 12 Heller per 100 kg erhöht, auch im Verkehre mit Wien Oe.N.W.B. transit Anwendung

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Geflügel, lebendes und todtes; frisches Gemüse und Grünzeug; frisches Obst; Wildpret und Butter als Eilgut

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der Verwaltung und im Namen der	2, 3
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

von	nach								
von Budapest-Kelenföld, sowie von den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg—Palota-Ujpest (inclus.), Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Trencsén—Vlarapass, Galanta—Nagyszombat, Lipótvár—Szered, Ersekujvár—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva	von Budapest-Kelenföld, sowie von den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 3, enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der Stationen der Strecken, Marchegg—Palota-Ujpest (incl.), Devény-Ujfalu—Szakolcza, Dévénytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardón, Trencsén—Vlarapass, Galanta—Nagy-Szombat, Lipótvár—Szered, Érsekujvár—Nagy-Belicz, Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva und Garam-Berczencze incl.—Ruttka							
den im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, enthaltenen österreichischen Stationen	Wien Staatsbahnhof transit, Wien Nordbahnhof transit, Stadlau transit, Marchegg transit, Bruck a. L. transit nach solchen österreichischen Stationen, nach welchen die Instradirung im Sinne der bestehenden Instradirungsvorschriften ganz oder theilweise via Wien, Marchegg oder Bruck a. L. erfolgt	Wien Staatsbahnhof loco Wien Nordbahnhof loco Stadlau loco Floridsdorf loco							
Bei Aufgabe in beliebigen Mengen									
vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903									
Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1	Kartirungsfrachtsätze für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3, bezw. Localtarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Kartirungsfrachtsätze für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband; Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft 3							
Verschieden									
Verschieden	Frachtsätze der Frachtenclasse II aus dem Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, resp. aus den Kartirungsfrachtsätzen dieses Verbandes vom 1. März 1903, sowie rücksichtlich der Station Budapest-Kelenföld aus den Kartirungsfrachtsätzen des Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. März 1903, endlich rücksichtlich Marchegg transit und Bruck a. d. L. transit aus dem Localtarife der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen								
Die Differenz zwischen den von den betreffenden Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Stadlau, bezw. im Verkehre mit Budapest-Kelenföld nach Wien St.E.G. bestehenden directen Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut und für Güter der Frachtenclasse II	Verschieden								

Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
Die im Rückvergütungswege anzuwendende Frachtermässigung auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeberin lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende April 1904 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind	

Diese Frachtbegünstigung findet auch auf lebendes Geflügel und Wildpret bei Aufgabe als Frachtgut Anwendung. Im Anschlussverkehre findet diese Frachtbegünstigung nur auf jene Sendungen Anwendung, welche in den Stationen der an die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen anschliessenden Localbahnen, sowie in den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes aufgenommenen Stationen der übrigen Eisenbahnen zur Aufgabe gelangen, und zwar ebenfalls im Rückvergütungswege auf Grund der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmescheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende April 1904 bei der Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
829	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	a) Budapest-Józsefváros, b) Budapest nyngoti p. u. c) Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Almás-Füzitö Arad Baja Beregszász Békes-Csaba Brassó Budapest-Józsefváros Budapest-nyngoti p. u. Czegléd Debreczen Déva Eger Eperjes Eszék (Osiek) Ersekujvár Fehértemplom Fiume Fogaras Garam-Berzencze Gyöngyös Györ Gyula-Fehérvár Hódmezö-Vásárhely Ipolyság Jászberény Kalocsa Kaposvár Karánsebes Kassa Károlyváros (Karlovac) Kecskemét Kézdi-Vásárhely Kis-Knn-Felegyháza Kis-Várda Kolozsvár Komárom Léva Losoncz Lugos Máramaros-Sziget Maros-Vásárhely Medgyes Mezö-Tur Miskolcz gömöri p. u. Munkács Nagy-Bánya Nagy-Becskerek Nagy-Enyed Nagy-Károly Nagy-Kikinda Nagy-Körös Nagy-Szeben Nagy-Szomhat Nagy-Várad Nyiregybáza Nyitra Oravicza Orosháza Pancsova und Pancsova-Témespart Pápa Párkány-Nána Pécs Pozsony Puszta Tenyö Salgó-Tarján Sátoralja-Ujhely Segesvár Szabadka Szászrégen Szászváros Szatmár-Németi Szeged Szegzárd Szentes Szoluok sz. p. n. Szomhathely Temesvár-gyárváros Temesvár-Józsefváros Torda Ujvidék Ungvár Vág-Ujhely Versecz Vukovár (Vnkovar) Zágráh (Zagreb) m. á. v. Zimony (Zemun) Zombor oder vice versa	Anlieferung von mindestens 2500 Tonnen. Hievon müssen mindestens 400 Tonnen von Budapest nach ungarischen Stationen oder vice versa und mindestens 120 Tonnen von Budapest nach Wien verfrachtet werden. Für die gewöhnlichen Eilgüter von Wien und Budapest ist die Fracht mindestens für 2800 kg per Frachtbrief und Wagen zu bezahlen. Das Auf- und Abladen der Sendungen von Wien nach Budapest hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen, und haftet die Eisenbahn bei diesen Sendungen weder für die infolge ungenügender Verpackung der einzelnen Colli hervorgerufenen Beschädigungen, noch für den Abgang von Colli bei unverletztem Verschlusse des Wagens	vom 1. März 1903 bis Ende December 1903	Localtarif der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Theil II; Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Theil II Heft 1; Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3; Kartirungs-Frachtsätze für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, vom 1. März 1903	Zugestandener Frachtsatz in Hellern per 100 kg ad a) / ad b) / ad c) 236 — — 450 450 810 413 — 773 521 — 881 400 400 760 844 844 1204 — — 360 — — 360 172 172 532 413 413 773 521 521 881 318 — 678 — — 963 450 — 810 — 276 — 521 521 881 742 — — 1008 1008 1368 413 — 773 234 — 594 340 — — 584 584 944 399 399 759 — 297 — 214 — 574 297 — 657 400 — — 521 521 881 450 — 810 554 — — 235 235 595 1064 1064 1424 276 276 636 462 462 822 521 521 881 257 — 360*) — 297 — 360 — 720 522 522 882 563 563 923 646 646 1006 667 667 1027 318 318 678 400 — 760 510 — 870 700 700 1060 678 678 1038 604 604 964 450 450 810 441 441 801 193 193 553 786 786 1146 — 400 — 441 441 801 450 450 810 — 380 — 552 552 912 509 509 869 751 751 1111 400 — — — 193 360 442 — 802 — 413 — 255 255 615 276 — 636 450 — 810 708 708 1068 380 — 740 746 746 1106 542 542 902 474 474 834 400 400 760 361 — 721 433 433 793 214 214 574 450 — — 450 450 810 450 450 810 573 573 933 450 — 810 486 — 846 — 427 — 521 521 881 450 — 810 521 — — 498 — 858 413 — 773	Im Rückvergütungswege	Bezüglich der Sendungen von Budapest, Zimony, sowie von und nach Wien auf den Reclamanten als Anfgeber lautende Original-Aufnahmescheine; bezüglich der Sendungen nach Budapest auf den Reclamanten als Anfgeber lautende Original-Frachtbriefe; schliesslich bezüglich der nach Zimony expedirten Sendungen auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Diese Documente sind spätestens bis Ende März 1904 an die Direction der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die im Verkehre zwischen Wien Staatsbahnhof und Wien Nordbahnhof einerseits und den Stationen Esék, Pécs und Vukovár andererseits gewährten Frachsätze werden auch im Verkehre mit Wien Südbahnhof angewendet. Diese Begünstigung findet im Kartirungswege unter der Bedingung Anwendung, wenn von Seiten der diese Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei bei einer der betheiligten Bahnverwaltungen eine Caution von 50.000 (fünfzigtausend) Kronen erlegt wird, wobei die weiteren Durchführungsmodalitäten mit der Partei von Fall zu Fall festgesetzt werden. *) Dieser Frachtsatz gilt nicht im Verkehre mit Wien K.F.N.B.	

Die Sendungen in Wien können auch nach Schluss der amtlichen Aufnahmezeit zu einer mit der Bahnanstalt zu vereinbarenden Zeit aufgegeben werden.

Die nach über Budapest gelegenen ungarischen Stationen in Wien aufzugebenden Sendungen hat die Partei auf die durch die Bahn bestimmte Weise nach Ronten getheilt zu verladen. Die Caution verfällt zu Gunsten der Eisenbahnen, wenn die Bedingungen durch die Partei nicht erfüllt werden.

Fortlaufende Nummer	830	831
1		
2	Die Publication erfolgt	
3	von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
4	für Artikel	Geschlachtete, ausgeweidete Schweine, bei Aufgabe als Frachtgut	Reis, geschält; Reismehl; Reisgries
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den im Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Budapest-dunaparti t. p. u. „ Lipótváros „ nyugoti p. u.
5	nach	Wien St. Marx	den im Tarif-Theil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes enthaltenen österreichischen Stationen
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit auf die Bestimmungsstation lautenden directen Frachtbriefen aufzugeben
7	und gilt in der Zeit	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
8	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Localtarife, bezw. Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif-Theil II, Heft 1
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die directen Frachtsätze der Wagenladungsclasse A aus dem Tarife, Theil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes für Wien St.E.G., erhöht um 17 Heller per 100 kg	Verschieden
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	14 Heller
12	Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		Auf Grund der Frachtbrief-Duplicate, welche auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lauten müssen. Dieselben sind spätestens bis Ende März 1904 bei der Direction der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV h) vorzulegen
14	Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt	von der Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
832		betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Arad Baja Brassó Budapest *) Buzsák Czegléd Debreczen Derestye-Hétfalu Eperjes Kassa Kolozsvár Lugos Maros-Vásárhely Mezöhegyes Miskolcz nagykörösi p. u. Nagyvárad Ötvenes Szeged Szeged-Rókus Szöreg Temesvár-Gyárváros Temesvár-Józsefváros Uj-Arad Versecz	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 3	Verschieden	ad a) 269 250 124 268 167 250 404 — 312 269 300 348 283 230 275 259 230 237 237 278 266 305 ad b) 228 217 113 231 154 217 322 262 258 282 250 282 242 209 240 221 211 211 211 238 230 252	Verschieden	Im Kartirungswege	
833		betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Brassó transit *) Bikszád-Balványos Csik-Szent-Imre Csik-Szent-Király Csik-Szent Simon Csik-Szereda Gyimes Gyimes-Felsö-Lok Gyimes-Közep-Lok Madéfalva Malnásfürdö Sepsi-Bodok Szépvíz-Szent-Mihály Tusnád	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Stadlau, Floridsdorf	a) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. b) Verfrachtung von mindestens 1600 Tonnen und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	ad a) vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903 ad b) vom 1. März 1903 bis Ende December 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Theil II, Heft 3	Verschieden	a) 209 239 241 228 224 230 280 241 291 291 228 238 233 213 223 221 234 236 b) 199 229 231 218 214 220 220 231 221 221 218 228 223 213 223 211 224 226	Verschieden	ad a) im Kartirungswege ad b) im Rückvergütungswege	ad b) Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1904 bei den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) einzureichen sind

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

*) Die Frachtsätze für Budapest gelten von den Stationen Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti téberpályaudvár, Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályaudvár, Budapest-Kelenföld und Ó-Buda-Filatorigát

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

*) Die Frachtsätze von Brassó transit finden nur für Sendungen, welche von den Stationen der Localbahn Brassó-Háromszék stammen, Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
834	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe Tabelle		Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localtarife		Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Nach	Von: Balassa-Gyarmat	Bátony	Fülek	Kis-Terenne	Palfalva	Salgo-Tarjan
	Frachtsätze per 100 kg in Hellern					
Wien St.E.G., Wien K.F.N.B. . . .	86	99	105	99	101	101
Raasdorf	—	—	—	96	98	98
Siebenbrunn-Leopoldsdorf	—	—	—	96	98	98
Schönfeld-Lassee	—	—	—	90	92	92

835	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Aetznatron	Jajce	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Mätzleinsdorf	Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife der betheiligten Eisenbahnen; Oesterr.-Ungarisch-Bosnische Verbandstarife		395 Heller		Im Kartirungswege		An Umladegebühr in Bosna-Brod werden 2 Heller per 100 kg berechnet

837	836	Fortlaufende Nummer	1
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Die Publication erfolgt von der	2
betheiligten Verwaltungen	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Die Publication erfolgt und im Namen der	3
Schwefelkies	Coaks der Tarif-Pos. K—25	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4
Visoko	der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
Lanzendorf-Rannersdorf	Budapest { -Ferenczváros, -Angyalföld, -dunaparti théherpályandvar, -fövambáz, -fővárosi közraktárak, -Józsefváros, -kiterö, -Lipótváros, -nyngoti pályandvár }	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5
Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Das Zugeständniss wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Das Zugeständniss wird gemacht und gilt in der Zeit	7
Localtarif	Localtarife	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8
Es besteht kein directer Frachtsatz		Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
189 Heller	107 Heller	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
		per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Art der Durchführung	12
		Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Für die Umladung in Bosna-Brod wird die Umladegebühr von 2 h per 100 kg separat berechnet	Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände in Wien aufgegeben werden. Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen per Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung. Die nach Budapest-Ferenczváros bestimmten Sendungen müssen an die Adresse eines mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Etablissements aufgegeben werden	Besondere Bemerkungen	14

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

betheiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publication erfolgt von der	2
und im Namen der	3
Für Artikel	4
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — von	5
nach	6
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

a) Holzkohle, auch gemahlen oder körnige, Holzkohlen-Briquettes, unverpackt, Holzmehl, Holzsägemehl, Torf, gepresst (Torfziegel), Torfkohle;
b) Eis und Schnee, *) Kalk, gebrannter, Magnesit (Bitterspath), roh, auch gebrannt, sowie gemahlen, Steine (auch Marmor), mit geradlinigen Flächen (einschliesslich Steinplatten), roh behauen, sowie Sand-, Bord-, Grenz- und Mühlsteine, Ziegel, u. zw.: Maner- und Dachziegel aus Lehm oder Thon (ausschliesslich feuerfeste Ziegel, Chamotte-, Magnesit- und Dinasziegel, Scagliolziegel und Scagliolplatten, sowie Chamotte- und Dinassteine), ferner Klinker- und Keramitziegel;
c) Bast und Binsen, sowie Abfälle hievon, Brennholz insofern die einzelnen Stücke nicht länger als 1·5 m sind, bei Beförderung auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen bis zu einer Entfernung von 250 km, Kartoffelschiempe und Kartoffeltreber, Rückstände der Stärkefabrikation, Moorhirsestroh, Schilfrohr;
d) Gyps (wasserhältiger, schwefelsaurer Kalk), natürlicher gebrannter, auch roher gemahlener, Kartoffeln (Erdäpfel)

Für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
Wien St.E.G. oder vice versa	Győr Ungar. Staatsbahnen	Beförderung als Frachtgut, Bezahlung der Fracht: ad a) und c) für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen; ad b) und d) für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen per Frachtbrief und Wagen. Anrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Tarifes, Theil I, und der in den Localtarifen der betheiligten Verwaltungen enthaltenen besonderen Bestimmungen, sowie der bezüglich einzelner Stationen bestehenden Verkehrsbeschränkungen	Kartirungssätze für den Oesterreichisch-Ungarisch und Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. März 1903	Verschieden	ad a)—d) 38 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
Wien St.E.G.**) Wien K.F.N.B. Stadlau, Floridsdorf oder vice versa	Budapest-Buda-Czászárfürdö-kiterö	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903			ad c) und d) 66 Heller				
	Budapest-Ó-Budai-flatorigat				ad a) und b) 64 Heller				
	Budapest-Kelenföld								
	Budapest-nyugoti p. u.								
	Budapest-Lipótváros								
	Budapest-közp. vásáros.								
	Budapest-kiterö								
	Budapest-Józsefváros								
	Budapest-fövár. közrak.								
	Budapest-fövámház								
	Budapest-dunap. t. p. u.								
	Budapest-Angyalföld								
	Budapest-Ferenczváros-marhavásártér								
	Budapest-Ferenczváros								

*) Insofern Eissendungen in gedeckt gebauten Wagen befördert werden, wird der laut des Tarifes, Theil I (Abtheilung B), Abschnitt A, Abtheilung VII, Punkt b) festgesetzte Zuschlag von 10 pCt. nicht berechnet.
**) Der für Wien St.E.G. giltige Frachtsatz findet auch im Verkehre mit der Station Budapest-Südbahn Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
839	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlprodncte der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen der Pos. O—6, Oelsaaten der Pos. O—7, Reis der Pos. R—4/a, Reisabfälle der Pos. R—10, Stärke der Pos. S—52/a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wien St.E.G.*) Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf	Budapest -Ferenczváros -Ferenczvárosmarhavásártér -Angyalföld -dunaparti teherpályaudvar -fővámház -fővárosi közraktárak -Józsefváros -kiterö -központi vasárcsarnok -Lipótváros -nyugot-pályaudvar -Kelenföld -Ó-Buda Filatorigát -Buda-Csaszárfürdö-kiterö	Beförderung als Frachtgut. Bezahlung der Fracht mindestens für 5000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Tarifes, Theil I und der in den Localtarifen der betheiligten Verwaltungen enthaltenen besonderen Bestimmungen, sowie der bezüglich einzelner Stationen bestehenden Verkehrsbeschränkungen	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Kartirungsfrachtsätze für den Oesterreichisch-Ungarischen und Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. März 1903	Verschieden	Heller 122 85 ad a) | b) 107 | 68 112 | 74 115 | 79 117 | 82 118 | 83 121 | 84 105 | 65 101 | 62	Verschieden	Im Kartirungswege	*) Der für Wien St.E.G. giltige Frachtsatz findet auch im Verkehre mit der Station Budapest-Südbahn Anwendung
				oder vice versa										
				Wien St.E.G.	Györ Ungar. Staatsbahn									
				oder vice versa										
				a) Budapest-**) Ferenczváros										
				Budapest-Ferenczvárosmarhavásártér	Götzendorf									
				Budapest-d. p. t. p. u.	Gr. Neusiedl									
				Budapest-fövamház	Himberg									
				Budapest-fővárosi közraktárak	Lanzendorf-Rannersdorf									
				Budapest-Józsefváros	Schwechat-Kledering									
				Budapest-kiterö	Simmering									
				Budapest-közp. vásárcs.	Trautmannsdorf									
				Budapest-Kelenföld	Wilfleinsdorf									
				b) Györ M.Á.V.										
				oder vice versa										

**) Die Frachtsätze ad a) gelten mit einer Erhöhung von 10 Heller auch für den Verkehr mit den Stationen Budapest-Angyalföld, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyug. p. n., Ó-Buda-Filatorigát und Buda-csaszárfürdö-kiterö

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
840	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Wein (excl. Obstwein [Cider] und Schaumwein [Champagner]), Weinmaische mit Ausnahme von Obstmaische, ferner Most (Weinmost)	Wien St.E.G.*) Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf	Budapest-Ferenczváros Budapest-Ferenczváros-marhavásártér Budapest-Angyalföld Budapest-dunapartl t. p. u. Budapest-fövámház Budapest-fövárosi közraktárak Budapest-Józsefváros Budapest-kitérö Budapest-központi vásárcsarnók Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u. Budapest-Kelenföld Budapest-O-Buda-filatorigát Budapest-Buda-Császár-fürdö-kiterö	Beförderung als Frachtgut, Bezahlung der Fracht: a) für Mengen unter 5000 kg; b) für mindestens 5000 kg per Frachtbrief und Wagen; c) für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Tarifes, Theil I, und der in den Localtarifen der betheiligten Verwaltungen enthaltenen besonderen Bestimmungen, sowie der bezüglich einzelner Stationen bestehenden Verkehrsbeschränkungen	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Kartirungsfrachtsätze für den Oesterreichisch-Ungarischen und Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband vom 1. März 1903	Verschieden	ad a) 132 Heller ad b) 119 Heller ad c) 106 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Der für Wien St.E.G. giltige Frachtsatz findet auch im Verkehre mit der Station Budapest-Südbahn Anwendung
				oder vice versa										
				Wien St.E.G.	Györ Ung. Staatsb.					ad a) 90 Heller ad b) 81 Heller ad c) 77 Heller				
				oder vice versa										
				Wien St.E.G.	Budafok Promontor					ad a) 149 Heller ad b) 134 Heller ad c) 120 Heller				
				oder vice versa										
841	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Kupfer der Pos. K—34a der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Triest	Frauenthal	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Das Auf- und Abladen obliegt den Absendern, bezw. Empfängern	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarife	Es besteht kein directer Frachtsatz	225 Heller		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nummer	842	843	844
1			
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
2		betheiligten Verwaltungen	
Für Artikel	Valonea, Valoneamehl und Myrabolanen aus der Pos. G—7 der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Käse und Topfen (Quark, Zwark) / Butter	Seide, roh und gefärbt, Seidenwaaren, Banmwollgarne, roh und gefärbt, ferner Webmaterialien, als: Dessinkarten und Dessinkartenmaterial, Eisein, Webgeschirre und Webgeschirrbestandtheile als Eilgut
3			
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Triest	Baranyavár-Monostor / Hidas-Bonyhád	Roveredo
4			
Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	Steinach	Floridsdorf / Süssenbrunn	Wien Südbahnhof
5			
Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Das Anfladen obliegt dem Absender	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut in beliebigen Mengen / Bei Beförderung als Eilgut in beliebigen Mengen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief
6			
Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903
7			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 3, resp. Localtarif	Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wiener Bahnhöfen einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Südbahn-Gesellschaft andererseits vom 1. März 1896
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	250 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze	1686 Heller
9			
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	205 Heller	305 Heller / 448 Heller	1250 Heller
10			
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	45 Heller		386 Heller
11			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
12			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
13			
Besondere Bemerkungen			
14			

oder umgekehrt

Fortlaufende Nummer	1	845	846	847
Die Publication erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Bozen-Meraner Bahn
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen	Localbahn Krakau-Kocmyrzów	—
für Artikel	4	Kartoffel (Erdäpfel)	Abfallwasser, schwefelsäurehältiges (Abfallproduct bei der Oelraffination), der Pos. A—23 der Güterclassification	Wein in Fässern, Weinmost, Weintrebern, Prascbiet (Weinmalscbe), dann leer hievon zurückgehende Fässer
Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Böhmisch-Leipa (A.T.E. und B.N.B.) Drum Neugarten Leitmeritz (A.T.E. und Oe.N.W.B.)	Borysław Drohobycz Głębokа Gorlice Grybów Iwonicz Jasło Jedlicze Krosno Marcinkowice Nadwórna Neu-Sandec Posada-Chyrowska Przemyśl Stróże Ustrzyki Wola-Lużańska Zagorzany	Sigmundskron oder vice versa
nach		a) Lindau transit b) Romansborn c) Zürich (Hauptbahnhof)	Dąbie-Plaski	Bozen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltnug der Bestimmungen des in der 8. Rnbrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut uud Frachtzablung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Minimalquantum 50 Tonnen bei Aufgabe in beliebigen Qnantitäten
und gilt in der Zeit	7	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	bis anf Widerruf, längstens bis Ende December 1903	vom 10. April 1903 bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnuug	8	Tarif-Theil II, Heft 3, des Oesterrelcbisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901 (Ausnahmetarif Nr. XX)	Localtatif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 97 96 85 65 59 73 69 72 69 123 67 83 78 59 86 62 64	21 Heller
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 177 Centimes „ b) 195 „ „ c) 219 „	Heller 86 85 73 52 46 61 55 54 55 112 54 72 66 46 75 48 50	16 Heller
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		Heller 11 11 12 14 13 14 11 13 11 12 13 11 14 14	5 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Gegen auf reclamirende Firma als Aufgeber lautende Aufnahmescheine oder als Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Documente längstens Ende Jänner 1904 in Vorlage gebracht werden müssen
Besondere Bemerkungen	14		In diese Publication ist die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 27. December 1902, Nr. 148, unter fortl. Nr. 3405 enthaltene Verlautbarung einbezogen, und ist sohin letztere als gegenstandslos zu betrachten	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
848	Oesterr. Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Kohlenbrikett	Lanhe, Tetschen/Bodenbach- und Aussig-Landungsplatz	Wien Oe.N.W.B. „ K.F.N.B. „ St.E.G. „ II (K.F.J.B.)	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1903	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfennig 85*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennig für 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag	Wien Oe.N.W.B. „ K.F.N.B. „ St.E.G. „ II (K.F.J.B.)					80*)				
				Dresden-Elbkai	Wien Oe.N.W.B. „ K.F.N.B. „ St.E.G. „ II (K.F.J.B.)					107				
849	Südbahn-Gesellschaft		Für Möbel und Einrichtungsgegenstände, welche zur Einrichtung eines Hotels in Madonna di Campiglio bei Trient (Trento) bestimmt sind, wird mit Giltigkeit vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903 von österreichischen Südbahn-Stationen nach Trient (Trento) der Ausnahmetarif XVII des Localgütertarifes (Theil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden											

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publication erfolgt	Betheiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
29	Nr. 20 vom 17. Februar 1903	765	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft		Cement der Pos. C—4 des Theiles I für den Verkehr mit Deutschland etc.	Gartenau	Salzburg transit (für Sendungen nach Freilassing)	Der Text der Rubrik 13 der nebenstehend aufgeführten Kundmachung hat richtig zu lauten: „Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

Verzeichnis

der

Landesfürstlichen Kommissäre

und der auf Grund des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, bestellten

Regierungskommissäre.

Bei der Achenseebahn-Gesellschaft: Dr. Karl Freiherr von Dückher, Bezirkskommissär bei der Landesregierung in Salzburg.

Bei der Lokalbahn Asch-Rossbach: Dr. Karl Freiherr von Banhans, Sektionsrat im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Auspitz-Stadt Auspitz als Regierungskommissär: Hugo Pulpan, Bezirkshauptmann in Auspitz.

Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft: Richard Gräf, Bezirkshauptmann in Teplitz.

Bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien: Dr. Karl Freiherr Rumler von Aichenwehr, Sektionsrat im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sektionsrates.

Bei der Lokalbahn Beneschau-Wlaschim: Stefan Graf Romer, Sektionsrat im Eisenbahnministerium (einen integrierenden Bestandteil bildet die Lokalbahn Wlaschim—Unter-Kralowitz, bei welcher der landesfürstliche Kommissär die Funktion eines Regierungskommissärs versieht).

Bei der Bielitz-Bialaer Elektrizitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft: Moriz Mienzil, Bezirkshauptmann in Bielitz.

Bei den Böhmischen Kommerzialbahnen: Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Heinrich Hirt, Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau als Regierungskommissär Franz Josef Schmidt, Bezirkshauptmann in Böhm.-Leipa.

Bei der Böhmischen Nordbahn: Johann Filip, Statthaltereirat in Prag (hat auch gleichzeitig die Funktion eines Regierungskommissärs bei der Lokalbahn Kuttenthal-Unter-Cetno zu versehen). Stellvertreter: Adolf Stitzenberger, Statthaltereirat in Prag.

Bei der Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów: Doktor Stanislaus Ustyanowski, Bezirkshauptmann in Lemberg.

Bei der Bozen-Meraner Bahn: Alfred Ressig, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz als Regierungskommissär: Heinrich Rehák, Statthaltereirat und Bezirkshauptmann in Karolinenthal.

Bei der Bregenzer Waldbahn: Dr. Albert Geutebrück, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Franz Karger, Statthaltereisekretär in Brünn.

Bei der Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen: Franz Karger, Statthaltereisekretär in Brünn.

Bei der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (und der zugehörigen Lokalbahn Sedlitz-Čižkowitz): Emil Knapp, Bezirkskommissär in Prag.

Bei der Brüxer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft: Karl Kaiser, Bezirkshauptmann in Brüx.

Bei den Bukowinaer Lokalbahnen: Dr. Basil Ritter von Duzinkiewicz, Bezirkshauptmann mit Titel und Charakter eines Landesregierungsrates in Czernowitz.

Bei der Neuen Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft: (Łużan-Zaleszczyki, Hliboka-Sereth, Radautz-Frassin, Nepołokoutz-Wiżnitz, Itzkany-Suczawa): Alfred Ressig, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Basil Ritter von Duzinkiewicz, Bezirkshauptmann mit Titel und Charakter eines Landesregierungsrates in Czernowitz.

Bei der Buschtěhrader Eisenbahn: Alois Hofmann, Hofrath i. P. in Prag.

Bei der Lokalbahn Čerčan-Modřan als Regierungskommissär: Adolf Heinz, Bezirkshauptmann in Beneschau.

Bei der Lokalbahn Chabówka-Zakopane: Eugen Swoboda, Statthaltereisekretär in Lemberg.

Bei der Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl: Dr. Isidor Mauthner, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Chrudim-Holitzer Lokalbahn als Regierungskommissär August Rebensteiger von Blankenfeld, Statthaltereirat und Bezirkshauptmann in Chrudim.

Bei dem Kreditinstitute für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten: Dr. Friedrich Freiherr von Raymond, Ministerialrat im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Robert Grienberger, Ministerialsekretär im Finanzministerium mit Titel und Charakter eines Sektionsrates.

Bei der Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft: Jakob Ritter von Mikuli, Bezirkskommissär in Czernowitz.

Bei der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Komp.: Dr. Karl Freiherr Rumler von Aichenwehr, Sektionsrat im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Delatyn - Kolomea - Stefanówka: Anton Hołodyński, Bezirkshauptmann in Lemberg.

Bei der Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz: Dr. Franz Deschka, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Deutschbrod-Saar: Dr. Franz Deschka, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Dolina-Wygoda: Dr. Hans Dobner von Dobenau, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn: Dr. August Weeber, Ministerialrat im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Karl Janka, Statthaltereirat in Prag.

Bei der österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonott, Ministerialrat im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Sektionschefs. Stellvertreter: Dr. Arnold Krasny, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Kolben & Ko. in Prag: Dr. Johann Paraubek, Statthaltereirat in Prag.

Bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft: Dr. Karl Schreiber, Sektionsrat im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirat in Graz. Stellvertreter: Dr. Siegfried Ritter Manger von Kirchsberg, Bezirkshauptmann in Hartberg.

Bei der Friauler Eisenbahn-Gesellschaft: Rudolf von Amberg, Regierungsrat und Staatsbahndirector-Stellvertreter in Wien.

Bei der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau): Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirat in Graz.

Bei der Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft: Johann Strachotinsky, Bezirkshauptmann in Gablonz.

Bei der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf als Regierungskommissär: Dr. Richard Edler von Marquel, Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor: Otto Graf Sarnthein, Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Gaisbergbahn-Gesellschaft: Johann Stöckl, Landesregierungsrat in Salzburg.

Bei der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirat in Graz.

Bei der Gmundener Elektrizitäts-Aktiengesellschaft: Julius Graf Salburg, Bezirkshauptmann in Gmunden.

Bei der Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sektionsrates.

Bei der elektrischen Kleinbahn von Graz nach Maria Trost: Josef de Villavicencio, Statthaltereisekretär in Graz.

Bei der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: Josef Schardinger, Oberbergrat bei der Berghauptmannschaft in Wien.

Bei der Grazer Tramway-Gesellschaft mit elektrischem Betriebe: Alphons R. v. Scherer, Statthaltereirat in Graz.

Bei der Lokalbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha: Dr. Viktor Hnidey, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Heinrich Schlesinger, Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Gurktalbahn: Dr. Theobald Pollak, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Hinter-Třeban—Lochowitz als Regierungskommissär: Dr. Josef Blaha, Bezirkshauptmann in Hořowitz.

Bei der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T.: Felix Gabos, Bezirkskommissär bei der Statthalterei in Innsbruck.

Bei der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn: Felix Gabos, Bezirkskommissär bei der Statthalterei in Innsbruck.

Bei der Lokalbahn Jičin-Turnau als Regierungskommissär: Franz Svatoš, Bezirkshauptmann in Turnau.

Bei den Lokalbahnen Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau als Regierungskommissär: Karl Roth Ritter von Rothenhorst, Bezirkshauptmann in Kaaden.

Bei der Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi): Josef An der Lan von Hochbrunn, Ministerialrat i. P.

Bei der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt: Dr. Eduard Ritter von Donheimer-Herlth, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Karlsbad-(Dallwitz)-Merkelsgrün als Regierungskommissär: Dr. Ferdinand Maurig Ritter von Sarnfeld, Statthaltereirat und Bezirkshauptmann in Karlsbad.

Bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als Regierungskommissär: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Oberfinanzrat bei der Finanzprokuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Zimmermann, k. k. Finanzrat bei der Finanzprokuratur in Wien.

Bei der Allgemeinen österreichischen Kleinbahn-Gesellschaft in Wien: Viktor Graf Attems, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Kolin-Čerčan als Regierungskommissär: Sylvester Schapka, Bezirkshauptmann in Kuttenberg.

Bei den Kolomeaer Localbahnen: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Ministerialrat im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Sektionschefs.

Bei der Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus: Ottokar Kalandra, Bezirkshauptmann bei der k. k. Statthalterei in Prag.

Bei der Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów: Alfred Ressig, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Krakauer Tramway-Gesellschaft: Ladislaus Kowalikowski, Statthaltereisekretär in Krakau.

Bei der Kremstalbahn-Gesellschaft: Karl Graf, Hofrat a. D. in Linz. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento, Statthaltereisekretär in Linz.

Bei der Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel: Dr. Max Ritter von Pichler, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Kuttenberger Lokalbahn als Regierungskommissär: Heinrich Mahling, Statthaltereisekretär in Prag.

Bei der Lokalbahn Kuttental—Unter-Cetno als Regierungskommissär: der Regierungskommissär der Böhm. Nordbahn, Bezirkshauptmann Joh. Filip, hat auch die Funktion eines Regierungskommissärs bei der Lokalbahn Kuttental—Unter-Cetno zu versehen.

Bei der Lokalbahn Laibach-Oberlaibach: Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Lambach-Haag: Dr. Paul Hopfgartner, Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Laun-Libochowitz als Regierungskommissär: Dr. Josef Hruska, Bezirkshauptmann in Laun.

Bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów): Camill Kuranda, Ministerialrat im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Ministerialrat im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Sektionschefs.

Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft: Camill Kuranda, Ministerialrat im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott, Ministerialrat im Handelsministerium mit Titel und Charakter eines Sektionschefs.

Bei der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów: Vinzenz Dobrowolski, Bezirkshauptmann in Lemberg.

Bei der Leoben-Vordernberger Bahn: Dr. Karl Russ, Statthaltereirat in Graz.

Bei der Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr: Karl Graf, Hofrat a. D. in Linz (einen integrierenden Bestandteil bildet die schmalspurige, elektrisch zu betreibende Kleinbahn Linz-Kleinmünchen).

Bei der österr. Lokaleisenbahn-Gesellschaft: Doktor August Weeber, Ministerialrat im Eisenbahnministerium.

Bei der Kleinbahn Lupków-Cisna: Julius Kadiji, Bezirkshauptmann in Lemberg.

Bei der Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz: Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau): Rudolf von Amberg, Regierungsrat und Staatsbahndirektor-Stellvertreter in Wien.

Bei der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad: Dr. Hans Kolisko, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sektionsrates.

Bei der Lokalbahn Mauthausen-Grein: Dr. Hans Gaber, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Melnik-Mšeno als Regierungskommissär: Wenzel Brožka, Bezirkshauptmann in Melnik.

Bei der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee: Josef Ritter von Falser, Bezirkshauptmann in Bozen.

Bei der Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno als Regierungskommissär: Alexius Komers, Statthaltereirat und Bezirkshauptmann in Jungbunzlau.

Bei der Mühlkreisbahn-Gesellschaft: Karl Graf, Hofrat a. D. in Linz. Stellvertreter: Josef Ritter Schwaiger von Montevento. Statthaltereisekretär in Linz.

Bei der Murtalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf): Dr. Karl Russ, Statthaltereirat in Graz.

Bei der Netolitzer Lokalbahn: Heinrich Mahling, Statthaltereisekretär in Prag.

Bei der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz: Dr. Julius Schlag, Archivdircktor mit Titel und Charakter eines Regierungsrates im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Neuhof-Weseritz als Regierungskommissär: Karl Pezellen, Bezirkshauptmann in Tepl.

Bei der Neutitscheiner Lokalbahn: Adam Graf Romer, Statthaltereirat und Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde als Regierungskommissär: Wilhelm Barvitius, Bezirkshauptmann in Scbluckenau.

Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Dr. Emil Ritter v. Hardt, Ministerialrat im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sektionschefs. Stellvertreter: Dr. Karl Freiherr von Banhans, Sektionsrat im Eisenbahnministerium.

Bei der österr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn: Dr. Victor Röll, Ministerialrat im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Franz X. Freiherr von Buschman, Ministerialrat im Handelsministerium.

Bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen: Dr. Alfred Freiherr von Buschman, Ministerialrat im Eisenbahnministerium.

Bei den Ostgalizischen Lokalbahnen: Johann Ritter von Czežowski, Statthaltereirat in Lemberg.

Bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Rudolf von Amberg, Regierungsrat und Staatsbahndirektor-Stellvertreter in Wien.

Bei der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz: Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft: Dr. Hans Dobner von Dobenau, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Piła-Jaworzno: Vinz. Dobrowolski, Bezirkshauptmann in Lemberg.

Bei der Lokalbahn Plan-Tachau: Johann Dudek, Bezirkshauptmann in Tachau.

Bei der Lokalbahn Postelberg-Laun: Gottlieb Bayerle, Bezirkskommissär in Prag.

Bei der Lokalbahn Potscherad-Wurzmes: Rudolf Keller Statthaltereisekretär in Prag.

Bei der Prag-Duxer Eisenbahn: Anton Maťánek, Bezirkshauptmann in Prag. Stellvertreter: Dr. Richard Edler von Marquet, Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der elektrischen Kleinbahn Prag-Lieben-Vysocan: Karl Svátek, Bezirkshauptmann in Prag.

Bei den mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnen im Gebiete der kgl. Hauptstadt Prag und der angrenzenden Gemeinden als Regierungskommissär: Heinrich Mahling, Statthaltereisekretär in Prag.

Bei der Lokalbahn Przeworsk-Bachorz (Dynow) als Regierungskommissär: Stanislaus Czerny, Statthaltereisekretär in Lemberg.

Bei der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg: Dr. Josef Gormász, Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Eisenbahn Rakonitz-Laun als Regierungskommissär: Dr. Josef Hruska, Bezirkshauptmann in Laun.

Bei der Lokalbahn Rakonitz-Mlatz als Regierungskommissär: Johann Maydl, Bezirkshauptmann in Kralowitz.

Bei der Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Luditz-Buchau als Regierungskommissär: Dr. Ferdinand Ritter Maurig von Sarnfeld, Statthaltereirat und Bezirkshauptmann in Karlsbad.

Bei der Lokalbahn Raspenau-Weissbach und Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf als Regierungskommissär: Josef Hirsch, Bezirkshauptmann in Friedland.

Bei der Lokalbahn Raudnitz-Hospozin als Regierungskommissär: Carl Loula, Bezirkshauptmann in Raudnitz.

Bei der Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz als Regierungskommissär: Heinrich Mahling, Statthaltereisekretär in Prag.

Bei der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn: Emil Ritter Krticzka von Jaden, Ministerialrat im Handelsministerium.

Bei der Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft: Dr. Viktor Ritter von Steffek, Bezirkshauptmann in Reichenberg.

Bei der Lokalbahn Saitz-Czeicz-Göding: Dr. Adolf Ritter von Strigl, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Joh. Stöckl, Landesregierungsrat in Salzburg.

Bei der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft: Joh. Stöckl, Landesregierungsrat in Salzburg.

Bei der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank (Pielachtalbahn): Heinrich Ritter Waniek von Domyslow, Bezirkshauptmann in St. Pölten.

Bei der Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimstal: Ludwig Juza, Bezirkshauptmann in Joachimsthal.

Bei der Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz: Dr. Karl Russ, Statthaltereirat in Graz.

Bei der Eisenbahn Schönwehr-Elbogen: Dr. Josef Gormasz, Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Schneebergbahn: Rudolf Ritter von Stahl, Bezirkshauptmann in Wr. Neustadt (einen integrierenden Bestandteil bildet die Localbahn von der Haltestelle „Feuerwerksanstalt“ zur Station „Sollenau“ der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang).

Bei der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl (und den einen integrierenden Bestandteil dieser Lokalbahn bildenden Lokalbahnen Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya und Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings): Dr. Otto Müller, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Schweissing-Haid als Regierungskommissär: Felix Maschner, Bezirkshauptmann in Mies.

Bei den österr. Schuckert-Werken: Dr. Theobald Pollak, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Theodor Zelinka, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei den k. k. österr. Staatsbahnen als Regierungskommissär: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Oberfinanzrat bei der Finanzprokuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Zimmermann, k. k. Finanzrat bei der Finanzprokuratur in Wien.

Bei der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: Dr. August Weeber, Ministerialrat im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Hans Gaber, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Stammersdorf-Auerstal als Regierungskommissär: Dr. Albert Geutebrück, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg als Regierungskommissär: Alfred Freiherr von Wimmer, Bezirkshauptmann in Bischofteinitz.

Bei der Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz: Dr. Max Freiherr von Wimpffen, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Stauding-Stramberger Lokalbahn: Adam Graf Romer, Statthaltereirat und Bezirkshauptmann in Neutitschein.

Bei den Steiermärkischen Landesbahnen (mit den Linien Cilli—Wöllan, Pöltschach—Gonobitz, Wieselsdorf—Stainz und Kapfenberg—Seebach-Au) als Regierungskommissär: Heinrich Freiherr von Hammer-Purgstall, Statthaltereirat in Graz.

Bei der Steyrtalbahn-Gesellschaft: Dr. Adolf Ritter von Pitner, Statthaltereirat und Bezirkshauptmann in Steyr. Stellvertreter: Anton Rossi, Bezirks-Oberkommissär in Linz.

Bei den Lokalbahnen von Strakonitz über Blatná nach Březnitz, von Blatná nach Nepomuk und von Březnitz nach Rožmitál als Regierungskommissär: Wenzel Skákal, Bezirkshauptmann in Blatná.

Bei der Lokalbahn Strakonitz-Winterberg: Dr. Karl Freiherr von Banhans, Sectionsrat im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf: Dr. Richard Ziffer, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sektionsrates.

Bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn: Dr. Viktor Röll, Ministerialrat im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn von Swetla über Ledeč nach Kaców als Regierungskommissär: Wenzel Bouma, Bezirkshauptmann in Ledeč.

Bei der Lokalbahn Tabor-Bechin als Regierungskommissär: Dr. Jakob Hula, Bezirkshauptmann in Tabor.

Bei der Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft: Richard Gräf, Bezirkshauptmann in Teplitz.

Bei der Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach als Regierungskommissär: Franz Rapprich, Statthaltereirat und Bezirkshauptmann in Eger.

Bei der Lokalbahn von Tłumacz-Palahicze nach Tłumacz als Regierungskommissär: Josef Salamon, Bezirkshauptmann i. P. in Tłumacz.

Bei der Lokalbahn Triest-Parenzo: Viktor Graf Attems, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Triester Kleinbahnen: Alois Fabiani, Statthaltereirat in Triest.

Bei der Società Triestiner Tramway: Alois Fabiani, Statthaltereirat in Triest.

Bei der Lokalbahn Trzebinia-Skawce: Ladislaus Kowalikowski, Statthaltereisekretär in Krakau.

Bei der Ueberetscherbahn: Josef Ritter von Falser, Bezirkshauptmann in Bozen.

Bei der ersten Ungar.-galizischen Eisenbahn: Dr. Max Freiherr von Buschman, Ministerialrat im Eisenbahnministerium.

Bei der Ungarischen Westbahn als Regierungskommissär: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Oberfinanzrat bei der Finanzprokuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Zimmermann, k. k. Finanzrat bei der Finanzprokuratur in Wien.

Bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen: Karl Breisky, Oberinspektor der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen. Stellvertreter: Friedrich Rietsch, Oberinspektor der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen.

Bei der Oesterr. Union Elektrizitäts-Gesellschaft: Dr. Franz Schonka, Ministerialrat im Eisenbahnministerium.

Bei den Unterkrainer Bahnen: Alfred Ressig, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Viktor Rudel, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sektionsrathes. Stellvertreter: Gottfried Rapp, Bezirkskommissär in Trient.

Bei der Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer als Regierungskommissär: Dr. Karl Graf Lodron-Laterano, Bezirkshauptmann in Vöcklabruck.

Bei der Niederösterr. Waldviertel-Bahn: Dr. Theodor Zelinka, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium. (Einen integrierenden Bestandteil derselben bildet die Lokalbahn Gmünd—Gross-Gerungs.)

Bei der Lokalbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn als Regierungskommissär: Dr. Ferdinand Maurig Ritter von Sarnfeld, Statthaltereirat und Bezirkshauptmann in Karlsbad.

Bei der Welser Lokalbahn-Gesellschaft: Ferdinand Rippelly, Bezirkshauptmann in Wels mit Titel und Charakter eines Statthaltereirates.

Bei der Eisenbahn Wien-Aspang: Ladislaus Miller, Sektionsrat im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr von Pusswald, Sektionsrat im Eisenbahnministerium.

Bei den Wiener Lokalbahnen: Theodor Hanke Edler von Hankenberg, Ministerialrat i. P.

Bei der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn: Dr. Max Ritter von Pichler, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium. Stellvertreter: Dr. Heinrich Schlesinger, Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium.

Bei den Linien der Wiener Stadtbahn als Regierungskommissär: Dr. Josef Ritter Schoen von Perlashof, k. k. Oberfinanzrat bei der Finanzprokuratur in Wien. Stellvertreter: Dr. Josef Zimmermann, k. k. Finanzrat bei der Finanzprokuratur in Wien.

Bei der Wippachtalbahn (Görz-Haidenschaft): Rudolf Graf Chorinsky, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth: Dr. Max Freiherr von Wimpffen, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Wodňan-Moldauthein: Dr. Arnold Krasny, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Wodňan-Prachatitz: Dr. Karl Freiherr von Banhans, Sektionsrat im Eisenbahnministerium.

Bei der Lokalbahn Wolframs-Teltsch: Dr. Hans Kolisko, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sektionsrates.

Bei der Lokalbahn Wotic-Selčan: Heinrich Mahling: Statthaltereisekretär in Prag.

Bei der Ybbstalbahn: Oskar Freiherr von Pusswald, Sektionsrat im Eisenbahnministerium.

Bei den Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan: Dr. Richard Ziffer, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sektionsrates.

Bei der Zillertalbahn: Anton Kneussl, Bezirkshauptmann in Schwaz.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn: Dr. Viktor Röll, Ministerialrat im Eisenbahnministerium.

Bei der Zvoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft: Josef Freiherr von Beess-Chrostin, Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium mit Titel und Charakter eines Sektionsrates.

Bei der Lokalbahn Zwittau-Polička: Ladislaus Miller, Sektionsrat im Eisenbahnministerium.

K. K. ÖSTERR.-UNGAR. STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Redigirt
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 25. **Wien, 28. Februar 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Auszug aus dem Geschäftsberichte des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport. — Inland: Eisenbahn-Projecte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mittheilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 8 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Sanok nach Przemyśl.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. u. k. Oberlieutenant im 5. Uhlanen-Regiment, Victor Kochanowski, die mit dem Erlasse vom 6. September 1902, Z. 33.139/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 108 vom 23. September 1902), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Sanok über Mrzygłód, Bircza und Krasiczyn nach Przemyśl auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 7. Februar 1903. E.-M.-Z. 56.299/2 ex 1902.

Auszug aus dem Geschäftsberichte des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport.

(Zehntes Jahr: 1902.)

. . . . . .

Organisation. — Personal.

Vom schweizerischen Bundesrathe ist unterm 31. October 1902 eine für alle Beamten und Angestellten der Bureaux der internationalen Unionen in Bern gleichmässig geltende Gehaltsordnung festgestellt und es sind im Sinne dieser Gehaltsordnung die Besoldungsansätze revidirt worden.

Der am 15. Juli 1900 ins Amt getretene Director, Herr Dr. L. Forrer, ist infolge seiner am 11. December 1902 erfolgten Wahl zum Mitglied des schweizerischen Bundesrathes mit Ende des Berichtsjahres aus dem Centralamte ausgeschieden.

Arbeiten des Centralamtes.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport.

(Art. 57 [1] 2 des I. Ue. und Art. II des Reglements.)

Die Auflage der Zeitschrift blieb unverändert bei 1300 Exemplaren, von denen 472 unentgeltlich und 656 gegen Bezahlung abgegeben worden sind.

. . . . . .

Für die Zeitschrift wurden ausgelegt:

an Druckkosten	Frcs. 6517·20	
„ Autor-Honoraren . . .	„ 1208·20	
„ Porti	„ 1511·50	Frcs. 9236·90
Die Einnahmen haben betragen .		„ 5724·67
Die Rechnung schliesst mit einem Ausgabenüberschuss von		Frcs. 3512·23

welcher, wie in den früheren Jahren, aus dem dem Centralamte zur Verfügung stehenden Credit gedeckt worden ist.

Die Anordnung der Zeitschrift ist unverändert geblieben. Nur bezüglich der fortwährend sehr zahlreichen neuen Tarife und Tarifnachträge für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr ist, mit Zustimmung der Vertragsstaaten, die doppelsprachige Publication fallen gelassen worden, in der Art, dass seit Mai 1902 die Titel der neuen Tarife und Tarifnachträge dem in der Zeitschrift erscheinenden Verzeichnisse nicht mehr gleichzeitig deutsch und französisch, sondern nur noch in derjenigen Sprache einverleibt werden, in welcher sie zur Ausgabe gelangt sind.

Mittheilungen und Nachrichten.

(Art. 57 [1] 1, 2, Art. 58 und Art. 2 des I. Ue.; Art. II, Absatz 2 und 3 des Reglements.)

1. Mit Rücksicht darauf, dass die seit der VII., mit der Ausgabe des revidirten Internationalen Uebereinkommens vom 10. October 1901 publicirten Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet, bis zum Ende des Jahres 1901 angemeldeten Aenderungen wenig zahlreich waren, wurde auf Anfang 1902 nicht eine neue Liste, sondern nur eine Zusammenstellung der eingetretenen Aenderungen publicirt.

Im Berichtsjahre sind 15 Eisenbahnstrecken in die Liste neu aufgenommen worden. Gestrichen wurden die Namen von drei schweizerischen Bahnunternehmungen, an deren Stelle die schweizerischen Bundesbahnen getreten sind. Ebenso verschwanden aus der Liste die Main-Neckar-Bahn, welche in der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft aufgegangen, sowie die Bad Aibling-Feilnbacher Localbahn, deren Betrieb von den kgl. Bayerischen Staatsbahnen übernommen worden ist.

Wie früher, sind auch im Berichtsjahre dem Verbande eine grössere Anzahl Bahnstrecken als Theile solcher Eisenbahnnetze, welche dem Internationalen Uebereinkommen bereits angehören, zugewachsen, ohne dass eine Aenderung der Liste erforderlich war.

Die auf den 31. März 1902 ermittelte Länge der dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken betrug 204.048 km, d. h 6937 km mehr als auf den gleichen Zeitpunkt des Vorjahres.

Eine vollständige Neuausgabe der Liste ist auf Anfang 1903 vorbereitet.

2. Verzeichniss der Gegenstände, auf welche das Internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet. Dieses Verzeichniss ist im Laufe des Berichtsjahres vom Centralamte neu bearbeitet und als Ausgabe vom Jänner 1903 den Vertragsstaaten und den Eisenbahnen zugestellt worden.

3. Auch das Verzeichniss der Zuschlagsfristen wurde einer Revision unterzogen. Die Neuausgabe ist ebenfalls unter dem Datum vom Jänner 1903 erschienen und in gleicher Weise wie das Verzeichniss der von der Anwendung des Internationalen Uebereinkommens ausgeschlossenen Gegenstände den Vertragsstaaten und den Eisenbahnen zur Kenntniss gebracht worden.

4. Zum Stationsverzeichnisse von 1901 ist am 31. Juli 1902 ein erster Nachtrag ausgegeben worden. Vom Stationsverzeichnisse und den Nachträgen zu demselben erhalten die Eisenbahnen je ein Exemplar unentgeltlich; weitere Exemplare werden gegen Vergütung der Druckkosten abgegeben und sind noch vorräthig.

5. Vereinbarungen erleichternder Vorschriften im Sinne des § 1, letzter Absatz der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen, sind im Laufe des Berichtsjahres zur Kenntniss des Centralamtes gelangt:

a) für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Schweiz, vom 12. December 1901, unter Aufhebung der früheren Vereinbarung vom 1. März 1894;
b) für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns einerseits und Deutschlands andererseits, vom 25. Februar 1902, unter Aufhebung der Vereinbarung vom 1. April 1895.

Ferner ist auf Grund des Artikels 3, Ziffer I, des Pariser Zusatzübereinkommens zwischen der k. k. österreichischen Regierung und der kaiserlich deutschen Regierung im Wege eines Sonderabkommens vom 12. April 1902 vereinbart worden, dass mit Zustimmung der Aufsichtsbehörden durch die Eisenbahntarife festgesetzt werden kann, dass auf den im Durchgang durch Oesterreich über österreichische Linien geleiteten Verkehr zwischen Stationen, die auf deutschem Gebiete liegen, sowie auf den im Durchgang durch Deutschland über deutsche Linien geleiteten Verkehr zwischen Stationen, die auf österreichischem Gebiete liegen, je nach Lage der Verhältnisse entweder ausschliesslich die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung oder ausschliesslich das für die österreichischen Eisenbahnen geltende Betriebsreglement Anwendung finden soll.

Im Geschäftsberichte von 1896 hatten wir mitgetheilt, dass der von den Vicepräsidenten der seit dem Jahre 1876 bestandenen internationalen fachmännischen Commission eingebrachten Anregung, dem Centralamte die Bearbeitung und Herausgabe einer internationalen Eisenbahnstatistik zu übertragen, infolge der ablehnenden Haltung eines Theiles der Vertragsstaaten keine Folge gegeben werden konnte. Gegen Ende des Jahres 1901 ist der eine jener Vicepräsidenten, wirkl. Staatsrath und geschäftsführender Director des Vereines russischer Eisenbahnen für den internationalen Verkehr Herr von Perl in St. Petersburg, unter Verweisung darauf, dass die früher erhobenen Einwendungen voraussichtlich nicht mehr festgehalten werden, auf die Angelegenheit zurückgekommen. Unter dem ausdrücklichen Vorbehalt der Zustimmung aller Vertragsstaaten hat das Centralamt sich hierauf neuerdings zur Uebernahme der Arbeit bereit erklärt, worauf Herr von Perl unterm 1. April 1902, mit Ermächtigung des Ministers der Verkehrswege in St. Petersburg, den Antrag auf Uebernahme der internationalen Eisenbahnstatistik durch das Centralamt in formeller Weise erneuerte.

Mit Kreisschreiben vom 15. Mai 1902 hat das Centralamt hievon den Vertragsstaaten Kenntniss gegeben. Die bisher eingegangenen Antworten auf dieses Kreisschreiben sind dem Antrage günstig. Das Centralamt hofft, binnen Kurzem in der Lage zu sein, die zur Verfolgung der Angelegenheit nöthigen weiteren Schritte unternehmen zu können.

Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander.

(Art. 57 [1] 3 des I. Ue.; Art. III des Reglements.)

Die Entscheidung des Centralamtes ist im Berichtsjahre in drei Fällen von Rückgriffsstreitigkeiten angerufen worden, und zwar wegen Uebernahme der von den Eisenbahnen ausgerichteten Entschädigungen auf

1. einer Schiefersendung während eines Transportes, welcher auf den Schienen der P. L. M., der Französischen Ostbahn, der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzer Bahnen und der Preussisch-hessischen Staatseisenbahnen von St. Avre - la Chambre nach Worms sich bewegt hatte;

2. einer Sendung Champignons, dessen Transport — von Romorantin bis Pfeddersheim — von der Orléansbahn, der P. L. M., der Französischen Ostbahn, den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Eisenbahn-Direction in Saarbrücken, den Pfälzischen Eisenbahnen und der preussisch-hessischen Eisenbahn-Direction Mainz besorgt wurde, und

3. einer Wagenladung Spiegel, welche bei der Beförderung von Stolberg im preussischen Eisenbahn-Directionsbezirk Köln nach Brüssel beschädigt worden war.

Alle drei Fälle sind vom Centralamte unterm 19. December 1902 erledigt worden.

Conferenzen.

(Art. 57 [1] 4 und Art. 59 des I. Ue.)

In Ausführung des im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten Beschlusses des schweizerischen Bundesrathes vom 5. November 1901 hat das Centralamt mit Schreiben vom 13. November 1902 an die Vertragsstaaten das Gesuch gerichtet, ihm vor Ende September 1903 bekanntzugeben, welche Revisionsanträge mit Bezug auf das Internationale Uebereinkommen der vorläufig auf den Spätsommer des Jahres 1904 in Aussicht genommenen Revisionsconferenz unterbreitet werden wollen.

Gesuch um Aufnahme eines neuen Staates.

Unterm 30. September 1902 hat der schweizerische Bundesrath dem Centralamte eine Note des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten von Rumänien vom 31. August 1902 übermittelt, in welcher, unter dem Vorbehalte der Genehmigung durch die gesetzgebenden Räthe, von der königlichen Regierung um die Aufnahme Rumäniens in den Verband des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr nachgesucht wurde.

Auf den Antrag des Centralamtes hat der schweizerische Bundesrath unterm 14. November dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten in Bukarest seine Bereitwilligkeit ausgesprochen, das Gesuch der in der Zusatzerklärung vom 20. September 1893 vorgeschriebenen Behandlung zu unterziehen. Es wurde aber dabei darauf aufmerksam gemacht, dass diese Behandlung eine vorbehaltslose Anmeldung voraussetze, und dass daher, wenn nach den constitutionellen oder gesetzlichen Bestimmungen in Rumänien der Beitritt dieses Staates zum Internationalen Uebereinkommen an die Zustimmung der gesetzgebenden Räthe gebunden sei, vor Allem aus diese Zustimmung eingeholt werden müsse.

Soviel wir vernommen, hat die königlich rumänische Regierung den gesetzgebenden Räthen einen bezüglichen Antrag unterbreitet. Die Beschlussfassung dieser und damit die weitere Behandlung der Angelegenheit durch das Centralamt fällt ins Jahr 1903.

Regulirung der finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen.

(I. Ue. Art. 57 [1] 5 und Art. III des Reglements.)

Auch in diesem Jahre hatte das Centralamt keinen Anlass, von den Competenzen Gebrauch zu machen, welche ihm zur Regelung der durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den Bahnen zugewiesen sind.

. . . . . .

Rechnungsergebnisse des zehnten Jahres.

(Vom 1. Jänner bis 31. December 1902.)

Die Ausgaben des Centralamtes während des zehnten Jahres seines Bestandes betragen, nach Abzug der Einnahmen, Frcs. 95.481·64, und setzen sich aus folgenden Posten zusammen:

. . . . . .

Vertheilung dieser Summe auf die Vertragsstaaten.

(Art. 1, letzter Absatz des Reglements, betr. die Errichtung eines Centralamtes.)

Auf das Kreisschreiben des Centralamtes vom 23. August 1902 ist von den Staaten die Länge der dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken zum 31. März 1902 wie folgt angegeben worden:

Deutschland	52.648 km
Oesterreich	18.954 „
Ungarn	17.031 „
Bosnien-Hercegovina	879 „
Belgien	4.591 „
Dänemark	1.958 „
Frankreich	38.178 „
Italien	13.150 „
Luxemburg	376 „
Niederlande	2.576 „
Russland	50.175 „
Schweiz	3.532 „
Total . .	204.048 km

Es entfallen daher auf jeden Bahnkilometer 46·7937 Centimes (gegen 49·034 Centimes pro 1901).

. . . . . .

Reserve.

Die Reserve ist unverändert geblieben. Dieselbe beläuft sich auf Frcs. 21.847·47 und befindet sich als unverzinsliches Depot in der eidgenössischen Staatscassa.

Bern, den 31. Jänner 1903.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bauconsensertheilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Bauconsens für die Führung einer Wasserleitung auf Bahngrund zum Wohnhause des Adolf Schittenhelm in Zauchtl im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7774.]

— (Bauconsensertheilung.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat den Bauconsens für die Umgestaltung und Erweiterung der Schleppbahnanlage in die Dürnkruter Zuckerfabrik im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ertheilt. [E.-M.-Z. 7874.]

Localbahn Lambach—Vorchdorf-Eggenberg. (Eisenconstructionspläne für die Uebersetzung des Wimsbachthales in km 6·6/7.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von den Concessionären vorgelegten Eisenconstructionspläne für die Brücke über das Wimsbachthal in km 6·6/7 der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Localbahn Lambach—Vorchdorf-Eggenberg genehmigt. [E.-M.-Z. 3206.]

Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Genehmigung der Detailpläne für die Eisenconstruction des offenen Durchlasses über den Weidenbach in km 19·600 ferner der Detailprojecte für die Mauerwerksanlage der Objecte in km 8·264, km 19·513 und km 19·600, sowie

für die Eisenconstruction des Objectes in km 8·264.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte Detailproject für die Eisenconstruction des offenen schiefen Durchlasses von 8·0 m senkrechter Lichtweite über den Weidenbach in km 19·600 der in Bauausführung begriffenen normalspurigen Localbahn Gänserndorf-Gaunersdorf, ferner die weiters vorgelegten Detailprojecte für die Mauerwerksanlage der Objecte in km 8·264, 19·513 und 19·600, sowie die Eisenconstruction des Objectes in km 8·264 der genannten Localbahn unter Rückschluss je eines signirten Projectspares zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 734.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Niederösterreichische Waldviertelbahn. (Eröffnung der Theilstrecke Steinbach—Gr.-Pertholz—Gr.-Gerungs der Linie Gmünd—Gr.-Gerungs.) Am 1. März 1903 gelangt die Theilstrecke Steinbach—Gr.-Pertholz—Gr.-Gerungs der Linie Gmünd—Gr.-Gerungs der schmalspurigen Niederösterreichischen Waldviertelbahn mit den Stationen Langschlag, Gr.-Gerungs, den Haltestellen Abschlag, Bruderndorf, Harruck zur Eröffnung. Die Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr bestimmt. Leichen und explodirbare Güter werden nicht befördert.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate December 1902 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direction Wien . .	569	15312	929	16810	55	56	5	116	0·7	107	6	1	2	.	.	.	.	.	4
„ Linz . .	222	3654	217	4093	2	16	.	18	0·4	14	.	.	3	.	.	.	1	.	1
„ Innsbruck	620	2122	186	2928	70	55	3	128	4·4	85	24	40	34	.	.	.	.	.	.
„ Villach .	124	1991	2449	4564	7	53	14	74	1·6	60	.	8	.	6	.	.	.	.	1
„ Triest . .	67	927	124	1118	5	12	3	20	1·8	12	.	8	.	.	.	.	.	.	11
„ Pilsen .	186	2571	4693	7450	6	77	91	174	2·3	164	28	142	.	4	.	.	1	14	35
„ Prag . .	188	3298	4515	8001	22	161	81	264	3·3	148	10	75	20	9	.	.	2	.	51
„ Olmütz .	124	1719	3424	5267	2	3	2	7	0·1	4	.	.	1	.	.	.	2	.	10
„ Krakau .	93	1364	310	1767	34	141	11	186	10·5	171	.	81	63	.	.	.	5	.	86
„ Lemberg	62	1674	403	2139	36	124	3	163	7·6	166	9	99	15	.	.	8	14	.	163
„ Stanislau	124	1268	2930	4322	41	156	.	197	4·6	108	2	72	15	.	.	.	.	.	35
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	959	682	1641	.	75	1	76	4·6	80	27	120	.	.	.	.	.	.	17
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	186	1333	1116	2635	12	92	13	117	4·4	142	53	217	6	25	.	.	.	.	8
Buschtěhrader Eisenbahn	124	629	1492	2245	30	31	14	75	3·3	54	18	43	12	.	.	.	.	.	16
Eisenbahn Wien-Aspang	.	878	93	971	.	12	1	13	1·3	4	.	5	2	.	.	.	2	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	372	.	372	.	2	.	2	0·5	1	1	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	815	5411	4956	11182	306	535	42	883	7·9	896	79	196	75	.	.	1	14	.	175
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	62	653	12	727	1	12	.	13	1·8	9	.	2	.	.	.	.	2	.	5
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	186	62	248	.	5	.	5	2·0	2	3	10	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	404	6018	124	6546	33	61	3	97	1·5	106	9	75	.	.	.	.	.	.	57
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	712	5752	3875	10339	152	346	24	522	5·0	515	7	280	4	.	.	.	4	9	23
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	326	39	365	.	23	.	23	6·3	25	6	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1085	7028	155	8268	94	83	3	180	2·2	123	35	62	9	16	.	.	.	2	16
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	2004	31	2035	.	6	.	6	0·3	5	1	.	.	.	.	.	.	.	11
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	558	.	558	.	6	1	7	1·3	4	2	2	1	.	.	.	.	.	.

Bei den im Bereiche der k. k. Staatsbahn-Directionen Krakau und Lemberg vorgekommenen Endverspätungen tritt als hauptsächlichste Ursache das Abwarten der aus den Nachbarbezirken, beziehungsweise von fremden Bahnen, verspätet angelangten Anschlusszüge und der Zugskreuzungen hervor. Ausserdem wurden Verspätungen durch die anlässlich des Weihnachtsverkehres stärkere Personenfrequenz, durch Beigabe von Verstärkungswagen, Wassernehmen und sonstige seltener vorkommende Ursachen herbeigeführt. Auch haben die damaligen sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse (starker Frost, Nebel, Sturm und Schneeverwehungen) die Regelmässigkeit des Zugsverkehres wesentlich beeinflusst. Die Endverspätungen auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden grösstentheils durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge und der Kreuzungen, sodann durch Postmanipulation und andere, sonst minder häufig auftretende Ursachen hervorgerufen. Ueberdies ist auch auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn der Verkehr der Züge durch die dazumal herrschende abnormale Witterung sehr ungünstig beeinflusst worden.

Die auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vorgekommenen Endverspätungen wurden durch das Abwarten der verspäteten Züge der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verursacht.

Ausland.

Preussen. (Uebertragung des Betriebes einer Kleinbahn vom ursprünglichen Concessionär auf einen Dritten.) Diese Frage wird durch einen Erlass des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten von 15. Jänner dahin geregelt, dass eine solche Uebertragung, welche nach § 2 des Kleinbahngesetzes als eine wesentliche Aenderung des Unternehmens zu betrachten ist, nur mit besonderer Genehmigung der kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörden (des Regierungspräsidenten und der betreffenden kgl. Eisenbahn-Direction) erfolgen kann. Demgemäss ist forthin in die Genehmigungsurkunden für Kleinbahnen eine Bestimmung folgenden Wortlautes aufzunehmen: „Die Uebertragung der aus dieser Genehmigung sich ergebenden Rechte und Pflichten an einen anderen Unternehmer ist nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden zulässig.“ Anders ist die Sachlage zu beurtheilen, wenn ein Vertrag über Betriebsleistungen die concessionsmässigen Rechte und Pflichten des Kleinbahnconcessionärs unberührt lässt. Ein Vertrag dieser Art, der sich hauptsächlich auf die finanzielle Seite der Betriebsverwaltung erstreckt, kann als ein ausschliesslich privatrechtliches Abkommen für den Verkehr mit den kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörden nicht in Betracht kommen. Eine Berücksichtigung müssen aber auch Verträge dieser Art erfahren, wenn die in Rede stehenden Betriebsleistungen von einer nach dem Gesetze vom 3. November 1838 concessionirten Eisenbahn-Gesellschaft oder von einem Unternehmer übernommen werden sollen, der bereits benachbarte Kleinbahnen besitzt oder betreibt, und wenn das letztere Vorgehen vermuthen lässt, dass eine Verschmelzung mehrerer getrennt genehmigter Kleinbahnen beabsichtigt ist, deren Zusammenschluss bei ihrer Zulassung nicht berücksichtigt war. Es ist deshalb in solchen Fällen, sofern die Uebertragung von Betriebsleistungen nicht schon bei der ersten Zulassung der Kleinbahn zugelassen war, die Entscheidung des Ministers einzuholen.

Sachsen. (Einstellung von Motorwagen bei den Staatseisenbahnen.) Mit der Einstellung von Motorwagen bei den Sächsischen Staatseisenbahnen wird voraussichtlich am 1. Mai begonnen werden. Zunächst sollen zwei Motorwagen in Betrieb genommen werden, und zwar ein Daimler- und ein Serpolletwagen. Die Beschaffung eines dritten elektrischen Motorwagens mit Accumulatorenbetrieb ist beabsichtigt. Der Daimlerwagen wird planmässige Fahrten zwischen Bischofswerda, Bautzen und Pirna ausführen. Der Serpolletwagen soll im Chemnitzer Vorortverkehr zu planmässigen Fahrten Verwendung finden. Die weitere Anschaffung solcher Motorwagen wird von den praktischen Erfahrungen abhängig gemacht werden.

(„Z. d. V. D. E.-V.“)

Württemberg. (Verwaltungsbericht der Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1901.) Diesem Berichte über das Ergebniss der Eisenbahnverwaltung und der Württembergischen Bodensee-Dampfschifffahrt entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V.“ Folgendes:

Beim Eisenbahnbetrieb haben im Etatsjahre 1901 die Gesammteinnahmen Mk. 56,924.058 (gegen Mk. 56,214.990 im Vorjahre), die Gesammtausgaben Mk. 41,643.349 (39,508.664) betragen. Hienach ergibt sich ein Reinertrag von Mk. 15,280.709 (16,706.326). Da der Reinertrag den Etatssatz von Mk. 16,300.000 nicht erreichte, hatte der Eisenbahnreservefonds das Fehlende mit Mk. 1,019.291 zur laufenden Verwaltung abzugeben.

Auf 1 km Betriebslänge kommen:

	1901	1900
Einnahmen aus dem Personen- und Packsverkehre	Mk. 10.674	Mk. 10.700
desgleichen aus dem Güterverkehre	„ 16.861	„ 17.157
Betriebsausgaben	„ 19.717	„ 18.377
Reinertrag	„ 8.786	„ 10.407

Das Anlagecapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrage von Mk. 593,222.789 hat sich verzinst zu 2·77 pCt. gegen 3·30 pCt. im Vorjahre.

Die eigentliche verzinsliche Eisenbahnschuld betrug am 1. April 1901: Mk. 449,221.962. Der Zinsenbedarf für diese Schuld im Jahre 1901 ist zu Mk. 16,368 821 berechnet. Nach der baaren Ablieferung von Mk. 15,280.709 ergibt sich ein Minderbetrag des Reinertrages der Eisenbahnen von Mk. 1,088.112, gegenüber einem Ueberschusse über den Zinsenbedarf von Mk. 858.669 im Vorjahre. Durch den erzielten Betriebsüberschuss wird das noch zu verzinsende Anlagecapital zu 3·4 pCt. (gegen 4·04 pCt. im Vorjahre) verzinst, wenn ein Beitrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld und die Pensionslast nicht in Rechnung genommen wird.

Beim Betriebe der Bodensee-Dampfschiffahrt haben im Jahre 1901 die Gesammteinnahmen Mk. 371.549 (374.781), die Gesammtausgaben Mk. 329.358 (309.012) betragen. Hienach ergibt sich ein Reinertrag von Mk. 42.191, Mk. 30.611 mehr als im Etat vorgesehen. Das Anlagecapital der Bodensee-Dampfschiffahrt ist berechnet zu Mk. 1,802.162.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 25. Februar bis 3. März 1903*

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

25. Febr., *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich A), Dampfer „Danubio“, Capitän S. Tominich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

26. „ *) um 8 Uhr Früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand“, Capitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Werthsendungen nach Bari.

27. „ *) um 8½ Uhr Früh (Cattaro), Dampfer „Selene“, Capitän V. Bennssi, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

28. „ *) um 8½ Uhr Früh (Metkovich B), Dampfer „Metcovich“, Capitän G. Bianchi, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

3. März, *) um 8½ Uhr Früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Gaiatea“, Capitän E. Camus, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waaren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) in Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr Früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Classe bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inclusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

26. Februar, Dampfer „Venus“, Capitän D. Mandich } um
2. März, Dampfer „Venus“, Capitän D. Mandich } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

26. Februar, um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia“, Capitän A. Bilaffer, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

26. „ um 5 Uhr Nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Vorwärts“, Capitän U. Laneve, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Constantinopel, Ineholi, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

1. März, um 4 Uhr Nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Styria“, Capitän G. Burgstaller, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy. Ueberschiffung in Smyrna nach Lattaquie.

3. „ um 11½ Uhr Vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Galicia“, Capitän L. de Stahile, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen und Constantinopel. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Werthsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

4. „ um 11 Uhr Vorm. (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Elektra“, Capitän . . . . . , mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Constantinopel.

5. „ um 11½ Uhr Vorm. (Eildampfer nach Alexandrien) Dampfer „Habsburg“, Capitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

27. Februar, um 4 Uhr Nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Melpomene“, Capitän F. Tosoni, [von Fiume†] am 22. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

3. März, um 4 Uhr Nachmittags (direct nach Bombay),**)
Dampfer „Imperator", Capitän P. Ivellich,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

5. „ um 4 Uhr Nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „China", Capitän F. Mosca,
[von Fiume†) am 1. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

12. „ um 4 Uhr Nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Gisela", Capitän A. Calabrese,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

10. März, Dampfer „Istria", Capitän V. Ivellich,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waaren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

**) Waaren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan des Localschiffes zwischen Semlin-Belgrad und Pancsova für den Personen-, Frachten- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate März, April, Mai, Juni, Juli, August und September 1903.) Die Abfahrt von Semlin nach Pancsova erfolgt um 6 U. Früh, 11 U. 30 M. Vormittags und 7 U. Abends. Ab Pancsova fährt das Localschiff um 3 U. 45 M. Nachts, 8 U. 30 M. Vormittags und 2 U. 30 M. Nachmittags Das von Semlin nach Pancsova und von Pancsova nach Semlin verkehrende Localschiff nimmt an Tagen, an welchen der Dampfer der serbischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft den Localdienst vermittelt, im Zwischenverkehre zwischen Semlin-Belgrad und vice versa keine Passagiere auf. Die Einfahrt in die Temes und die Ausfahrt aus derselben hängt von den Wasserstands- und Witterungsverhältnissen ab.

An allen Sonntagen, dann an den nachstehenden Festtagen fährt das letzte Localschiff von Semlin nach Pancsova nicht um 7, sondern 8 U. Abends ab: 7., 13., 17., 20., 21. April; 6., 21., 28. Mai; 1., 3., 8., 9., 11., 29. Juni; 7. Juli; 15., 18., 19., 20., 28. August; 8., 11., 21., 24. September 1903.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen- und Frachtendienst, giltig für die Monate März, April, Mai, Juni, Juli, August und September 1903.) Von Semlin fährt das Localschiff ab nach Belgrad um 5 U., 6 U., 7 U., 8 U. Früh; 9 U., 10 U., 11 U. Vormittags; 1 U. 30 M., 2 U. 30 M., 3 U. 30 M., 4 U. 30 M., 5 U. 30 M. Nachmittags; 6 U. 30 M., 7 U. 30 M. Abends. Ab Belgrad nach Semlin erfolgt die Abfahrt des Localschiffes um 5 U. 30 M., 6 U. 30 M., 7 U. 30 M., 8 U. 30 M. Früh; 9 U. 30 M., 10 U. 30 M. Vormittags; 12 U. Mittags; 2 U., 3 U., 4 U., 5 U., 6 U. Nachmittags; 7 U., 8 U. Abends. Die Fahrpreise zwischen Semlin-Belgrad betragen: I. Classe 52 Heller oder 60 Centimes per Person; II. Classe 32 Heller oder 35 Centimes per Person. Gepäck: 25 kg 32 Heller oder 35 Centimes per Stück; 50 kg 56 Heller oder 65 Centimes per Stück. Für weitere Colli über 50 kg wird für jede weitere 25 kg die vorstehende Gepäcksgebühr per 25 kg zugerechnet. Kaufmannsgüter zwischen Semlin-Belgrad bezahlen 50 Centimes per 100 kg. Marktverkehr: Victualienhändler 16 Heller oder 20 Centimes für eine Fahrt per Person. 1 voller Handkorb 16 Heller oder 20 Centimes per Stück, 1 voller, grosser Korb, Sack oder Butte 32 Heller oder 35 Centimes per Stück. Leere Retouremballagen von Belgrad nach Semlin werden in Begleitung einer mit einer halben zweiten Platzkarte ausgestatteten Person gebührenfrei befördert. Der Localverkehr zwischen Semlin-Belgrad wird am 1., 3., 5., 7., 9,, 11., 13., 15., 17., 19., 21., 23., 25., 27., 29 , 31. März; am 2 , 4., 6., 8., 10., 12., 14., 16., 18 , 20., 22., 24., 26., 28., 30. April; am 2., 4., 6., 8., 10., 12., 14., 16., 18., 20., 22., 24., 26., 28., 30. Mai; am 1., 3., 5., 7., 9., 11., 13., 15 , 17., 19., 21., 23., 25., 27., 29. Juni; am 1., 3., 5., 7., 9., 11., 13., 15., 17., 19., 21., 23., 25., 27., 29., 31. Juli; am 2., 4., 6., 8., 10., 12., 14., 16., 18., 20., 22., 24., 26., 28., 30. August; am 1., 3., 5., 7 , 9., 11 , 13., 15., 17., 19., 21., 23., 25., 27., 29. September 1903 neuen Styls von dem Localschiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, an den übrigen Tagen von dem Localdampfer der Ersten kgl. serbischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft unterhalten.

Verschiedene Mittheilungen.

Liste der Sachverständigen für Schätzungen in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes Triest pro 1903.) Die vorliegende Liste der Sachverständigen für Schätzungen in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen pro 1903 enthält 54 Sachverständige, mithin um 14 mehr als die vorjährige. [E.-M.-Z. 5492.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar d. J. dem Sectionschef im k. k. Handelsministerium Dr. Franz Stibral die Würde eines Geheimen Rathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. Februar d. J. dem mit dem Titel und Charakter eines Oberbaurathes bekleideten General-Directionsrathe der österreichischen Staatsbahnen Arthur Oelwein anlässlich der erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand taxfrei den Titel und Charakter eines Hofrathes allergnädigst zu verleihen geruht. Wittek m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. Februar d. J. den Bahnbetriebsamtsvorständen und Inspectoren der österreichischen Staatsbahnen Johann Bergauer, Felix Ritter von Piasecki und Ludwig Posch taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Jänner 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Metercentner			
Weizen	906·58	2166·36	1615·74	1457·20
Roggen	704·10	302·57	201·17	805·50
Gerste	824·81	819·94	325·71	1319·04
Hafer	909·67	855·00	406·59	1358·08
Mais	2397·34	100·00	713·87	1783·47
Mehl	1190·40	1174·00	988·35	1376·05
Wein	5784·80	665·25	222·89	6227·16
Verschiedene . . .	1429·65	1255·35	1438·32	1246·68
Zusammen .	14147·35	7338·47	5912·64	15573·18
Versicherungswerth K	493.200	116.600	86.400	523.400

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	25	2	2	25
Versicherungswerth K	150.690	4600	8700	146.590
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	—	—	1
Versicherungswerth K	3.000	—	—	3.000
Lombardbetrag . . K	1.500	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Nachtrag I zum Frachtentarife.

Zu der vom Schiffahrtsbeginn 1903 giltigen Neuauflage der Allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarife für die Eilgut- und Frachtenverkehre gelangt mit Giltigkeit vom 1. März 1903 ein Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe ist zum Preise von 10 Heller pro Stück durch die Direction in Wien zu beziehen.

Wien, am 26. Februar 1903. [194]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung directer Fahrkarten.

Mit 15. März 1903 gelangen zwischen Karlsbad B.E.B. einerseits und den Stationen Sodau, Lichtenstadt und Merkelsgrün der Localbahn Dallwitz-Merkelsgrün andererseits directe Fahrkarten dritter Classe mit nachstehenden Fahrpreisen zur Einführung:

Karlsbad B.E.B.—Sodau	III. Cl.	K 0·60
„ „ —Lichtenstadt . .	III. „	K 0·70
„ „ —Merkelsgrün . .	III. „	K 0·90

Wien, am 24. Februar 1903. [195]

Galizisch-Böhmischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 15. März 1903 gelangen im Verkehre zwischen Mähr.-Ostrau und Karlsbad (B.E.B.) über Prerau—Olmütz—B.-Trübau—Prag (St.E.G.)—Saaz—Komotau combinirte Fahrkarten II. und III. Classe, u. zw. in der Strecke Prerau—Olmütz—B.-Trübau für Personenzüge, sonst für Schnellzüge, mit 10tägiger Giltigkeit und nachstehenden Fahrpreisen zur Einführung:

II. Cl. K 39·90, III. Cl. K 20·90 einschliesslich Fahrkartensteuer.

Wien, am 24. Februar 1903. [196]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung directer Fahrpreise.

Mit 15. März 1903 gelangen folgende directe Fahrpreise zwischen Wien Nordbahnhof einerseits und Hliboka über Stanislau—Lemberg—Krakau andererseits zur Einführung:

Schnellzug			Personenzug	
I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
		Kronen		
99·40	64·—	38·50	50·50	26·50

Schnellzugskarten III. Classe werden mangels einer directen Schnellzugsverbindung zwischen Wien und Hliboka für diese Classe bis auf Weiteres nicht ausgegeben.

Wien, am 26. Februar 1903. [197]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Abänderung des Ausnahmetarifes IVa.

Mit Giltigkeit vom 10. April 1903 wird der im Ausnahmetarife IVa des vom 1. Jänner 1903 giltigen Localgütertarifes enthaltene ermässigte Frachtsatz von 16 h für Wein in Fässern, Weinmost, Weintrebern, Praschlet (Weinmaische), dann leer hievon zurückgehende Fässer rücksichtlich der Relation Bozen-Gries—Sigmundskron und vice versa auf 21 h pro 100 kg erhöht.

Gleichzeitig wird mit Wirksamkeit von demselben Tage bis Ende December 1903 für die oben genannten Artikel und die bezeichnete Relation bei einer Mindestverfrachtung von 50 Tonnen und Auflieferung in beliebigen Mengen von dem erhöhten Frachtsatze per 21 h ein Nachlass von 5 h pro 100 kg im Rückvergütungswege zugestanden. Diesbezüglich ist bereits eine besondere Veröffentlichung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 24 vom 26. Februar 1903 unter fortlf. Nr. 847 erfolgt.

Wien, am 25. Februar 1903. [198]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Thiertarif. (Nachtrag.) Zum 1. März 1903 tritt ein Tarifnachtrag in Kraft, welcher ausser bereits bekannt gegebenen Aenderungen die Neuaufnahme von Stationen in den directen Verkehr und Ermässigungen bestehender Frachtsätze, sowie Aenderungen von Wahlwegen enthält. Der Nachtrag ist bei den Tarifstationen einzusehen und auch käuflich zu haben.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verband, Theil II. (Aenderungen im Tarife für die Beförderung lebender Thiere.) Im Tarife für die Beförderung lebender Thiere des obgenannten Verbandes werden mit Giltigkeit vom 1. April 1903 die besonderen Tarifvorschriften des Abschnittes C „Thiere in Stallungswagen" mit Ausnahme des ersten Absatzes, welcher die Frachtsätze und die Mindestfracht angibt, aufgehoben.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Einführung von Nachträgen.) Im obgenannten Verbande treten am 1. März 1903 Nachträge II zum Gütertarife, Theil II (Gemeinschaftliches Heft), und Heft 4, sowie Nachträge III zu den Tarifheften 1, 2 und 3 in Kraft. Sie enthalten:

1. Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Directionsbezirke Essen, St. Johann-Saarbrücken, der in die Verwaltung der Direction Mainz übergegangenen vormaligen Main-Neckarbahn und der Sächsischen Staatsbahnen.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 6a (Braunkohlen), 8 (Giessereiroheisen), 9S (Schiffsbaueisen) und 11 (Dachschiefer).
3. Einen neuen Ausnahmetarif 9b für Eisen und Stahl nach Bodenbach-Tetschen Ort und 19 für bestimmte Güter der allgemeinen Wagenladungsclassen im Verkehre mit den sächsisch-österreichischen Grenzstationen Bodenbach u. s. w.
4. Aenderung von Entfernungen und Frachtsätzen, durch welche theilweise vom 15. April 1903 an Erhöhungen eintreten.

Aufgehoben werden am 1. April 1903 die besonderen Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut im Verkehre mit Mannheim-Neckarvorstadt, sowie am 15. April 1903 die Stationsfrachtsätze der Classen A 1 und B für Bodenbach u. s. w., womit ebenfalls zum Theil Erhöhungen verbunden sind.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Schweizer Bahnen. (Umrechnung der deutschen Mark in Frankenwährung.) Laut Mittheilung der Generaldirection der S.B.B. und der General-Direction der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen ist das Werthverhältniss der deutschen Markwährung zur Frankenwährung vom 12. Februar 1903 an wie folgt festgesetzt worden: Für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen, für Petershausen, für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen, sowie für den gesammten badisch-schweizerischen Güterverkehr:

1 Franken = 81·3 Pfennig
1 Mark = 1·23 Franken.

Für allen übrigen Güterverkehr der grossherzogl. badischen Bahnen:

1 Franken = 81·4 Pfennig
1 Mark = 122·85 Centimes

— (Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. März 1901.) Laut Publication der General-Direction der Schweizerischen Bundesbahnen wird mit Giltigkeit vom 1. März 1903 an in die Güterclassification der Schweizerischen Eisenbahnen folgende neue Position 38 a) aufgenommen:

„Asbestcementbausteine und -Platten (ein Gemenge von Cement und Asbest) . . . . . II".

Deutsch-Schweizerische Gütertarife, Theil I, Abtheilung B, vom 1. August 1902. (Ergänzung.) Mit Wirksamkeit vom 1. März 1903 an wird der Abschnitt „Besondere Vorschriften für bestimmte Gegenstände" im obigen Tarifhefte (Seite 13 ff) durch Aufnahme folgender neuer Bestimmungen nach § 41 ergänzt:

„Kälber, Schweine, Ferkel, Schafe, Ziegen, Hunde, Geflügel und andere kleine lebende Thiere in Kisten, Körben oder sonstigen Behältern.

§ 41 a). Kleine lebende Thiere in Kisten, Körben oder sonstigen Behältern werden nur mit Eilgutfrachtbrief und bei Vorausbezahlung der Fracht angenommen. Sie sind auf Umkartirung in den deutsch-schweizerischen Grenzstationen verwiesen. (Wegen der Beförderung von lebenden Fischen und für Aquarien bestimmten kleinen Fluss- und Seethieren, sowie von Bienen, siehe §§ 37—40.)

Leichen.

§ 41 b). Leichen, welche nach Absatz II, Ziffer 1 und 2, der Vorschriften über die Beförderung von Kostbarkeiten und Kunstgegenständen, sowie von Leichen im Artikel 3 des Theiles I, Abtheilung A, nur als Eilgut und bei Vorausbezahlung der Fracht zur Beförderung zugelassen werden, sind auf Umkartirung in den deutsch-schweizerischen Grenzstationen verwiesen."

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Tarifirung von Glastafeln.) Mit Giltigkeit vom 8./21. Februar a./n. St. 1903 gelangt für die Beförderung von „Glastafeln, weissen (Milchglas) und färbigen, durchsichtigen und matten" auf den russischen Eisenbahnen die Differentiale Nr. 9 zur Anwendung.

(„Osteuropäische Tarifrundschau.")

Deutschland. (Vorausbezahlung der Fracht für die Rücksendung gebrauchter Verpackungen.) Die Vorausbezahlung der Fracht für die Rücksendung gebrauchter Verpackungen ist auf Anregung der Handelskammer zu Wiesbaden bei den deutschen Handelskammern der Gegenstand eingehender Erörterungen geworden. Gegenwärtig ist es nach der betreffenden Bestimmung der Verkehrsordnung dem Ermessen der Bahn überlassen, ob sie bei der Rücksendung leerer gebrauchter Kisten, Körbe und Fässer Vorausbezahlung der Fracht fordern will oder nicht. Diesen Zustand hält die Wiesbadener Handelskammer jedoch dem Interesse des in ihrem Bezirke bestehenden Weingrosshandels für nachtheilig, weil er manchem Käufer die Möglichkeit bietet, die Fässer auch dann noch ohne Zahlung von Fracht zurückzuschicken, wenn sie durch längere Lagerung bereits werthlos geworden sind. Namentlich trete aber für den Verkäufer geradezu eine Schädigung ein, wenn die Fracht für Rücksendung der gebrauchten Fässer bereits in den bezahlten Verkaufspreis einberechnet sei, gleichwohl aber die Rücksendung ohne Frachtzahlung erfolge, denn in solchen Fällen sei die Fracht meist nur schwer beizutreiben und unterbleibe wegen der damit verbundenen Weiterungen und unliebsamen Auseinandersetzungen häufig ganz. Die Handelskammer zu Chemnitz hat nun durch eine Umfrage in ihrem Bezirke festgestellt, dass der von der Wiesbadener Handelskammer befürworteten Massregel namentlich von den Grossbrauereien widersprochen und dieser Widerspruch damit begründet wird, dass die Rücksendung der leeren Fässer schon unter den gegenwärtigen Umständen sehr zu wünschen übrig lässt und sicherlich eine noch lässigere werden, ja vielleicht in vielen Fällen ganz unterbleiben würde, wenn die Absendung nur unter Frachtzahlung erfolgen könnte. Der buchmässige Werth der von einer Chemnitzer Brauerei nach auswärts versandten Fässer betrage Mk. 830.000, und dieser Betrag werde eine ganz bedeutende Erhöhung erfahren müssen, wenn der Rücklauf der leeren Fässer durch die Verpflichtung zur Vorauszahlung der Fracht erschwert und noch mehr verzögert werde. Die Handelskammer zu Chemnitz hat unter diesen Umständen von einer Unterstützung des Wiesbadener Antrages Abstand genommen, und in der That scheint der bestehende Rechtszustand, wenngleich er ja für den Weinversandt unverkennbare Unzuträglichkeiten im Gefolge hat, doch für andere wichtige Erwerbszweige entschiedene Vortheile gegenüber dem unbedingten Francaturzwange zu bieten; wenigstens dürften die von den Chemnitzer Grossbrauereien geltend gemachten Gesichtspunkte in dieser Beziehung ernste Beachtung verdienen. Im Uebrigen haben auch, wie wir der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" entnehmen, die Handelskammern zu Berlin, Barmen, Breslau, Flensburg, Frankfurt a. M., Halle, Hanau, Lüdenscheid, Ludwigshafen, Offenbach, Posen, Schweidnitz, Solingen und Villingen sich gegen den Wiesbadener Antrag ausgesprochen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Deutschland. (Ständige Tarifcommission.) In der am 6. und 7. Februar 1903 in Berlin abgehaltenen 79. Sitzung der ständigen Tarifcommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

Angenommen wurden die Anträge auf:

1. Abgabe von Niederschriften der ständigen Tarifcommission und der Generalconferenz der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen an Corporationen;
2. Einführung allgemeiner Tarifvorschriften für Privatgüterwagen;
3. Aenderung der Controlvorschriften für Ausfuhrgüter nach Binnenstationen;
4. Aenderung der Frachtberechnung für Eilgut verschiedener Tarifclassen, das auf einen Frachtbrief aufgeliefert wird;
5. Aufnahme von Montagewagen für elektrische Bahnen unter die Bestimmungen für Fahrzeuge;
6. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichniss der Kesselwagengüter, und zwar: Acetonrückläufe, Chlorcalciumlauge und Klärmittel, die bei der Verarbeitung von Kalirohsalzen gewonnen werden;
7. Aufnahme von Kunstbaumwolle in den Specialtarif I und in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter;
8. Aenderung der Position „Papiere" des Specialtarifes I durch Aufnahme von Papierhülsen;
9. Ergänzung der Position „Reis" des Specialtarifes I durch Aufnahme von Reisflocken;
10. Klarstellung der Tarifirung von Gold- und Silberleisten;
11. Aenderung der Güterclassification hinsichtlich der verschiedenen Arten von Fussbodeubelagmasse;
12. Aufnahme von Braunkohlenbitumen in die Position „Asphalt" des Specialtarifes II;
13. Versetzung von Eisenchlorür in den Specialtarif II;
14. Ergänzung der Position „Lumpen" des Specialtarifes III durch Aufnahme von Lumpenabfällen, Schrenzlumpen und abgenutzten Weberlitzen (die bisherige Position „Lumpenabfälle und Schrenzlumpen" des Specialtarifes III fällt weg);
15. Klarstellung der Position „Panoramen" des Specialtarifes III hinsichtlich der Frachtberechnung für Rundgemälde;
16. Aufnahme von Salz und Seifensiederunterlaugen in den Specialtarif III;
17. Beförderung von Motorzweirädern als Reisegepäck.

Abgelehnt wurden u. A. die Anträge auf:

1. Aufnahme von Holzstoffpapier zum Bekleben von Strohpackpappen in den Specialtarif I;
2. Aenderung der Bestimmungen über die Berechnung der Beförderungspreise für Leichen.

Von der Tagesordnung abgesetzt wurden die Anträge auf:

1. Ergänzung der Zusatzbestimmung IV zu § 58 der Verkehrsordnung (Verpackung von Einstreupulver zu Düngezwecken);
2. Aufnahme von chromhaltigen Langen in das Verzeichniss der Kesselwagengüter;
3. Aufnahme von Maniokaknollen in den Specialtarif I und in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter;
4. Aufnahme von ungereinigtem Abstossfett in den Specialtarif II;
5. Aufnahme von schwarzem, zur Klärung nicht geeignetem Abstossfett in den Specialtarif III. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Einführung directer Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl etc.) Für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren in Wagenladungen von 10.000 kg ab Waldhof nach ostschweizerischen Stationen traten am 18. Februar 1903 directe Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Verwaltungen und das Verkehrsbureau der grossherzogl. General-Direction der Staatseisenbahnen in Karlsruhe.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Thierverkehr. (Aenderungen.) Am 1. März 1903 treten im Verkehre mit den Stationen Berent, Bütow und Kulm des Eisenbahn-Directionsbezirkes Danzig anderweite Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Soweit hiedurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis einschliesslich den 14. April 1903 in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. (Aenderungen.) Mit Giltigkeit vom 20. Februar 1903 traten im Verkehre nach und von den Stationen Dallgow-Döberitz, Neubabelsberg, Potsdam, Werder, Wildpark, Wustermark und Zehlendorf zum Theil ermässigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau Bahnhof Alexanderplatz in Berlin.

Deutschland. (Bayerischer Eisenbahnrath.) Am 10. Februar 1903 fand die 51. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes statt. In dieser gab u. A. die Frage der Gewährung der Reexpeditionsbefugniss an die Lagerhäuser in Freilassing und Ichenhausen Anlass zu einer längeren Besprechung. Es wurde dabei auf die Grundsätze hingewiesen, die hinsichtlich der Zulassung reexpeditionsbegünstigter Lagerhäuser seinerzeit aufgestellt worden seien und nach denen das erforderliche Verkehrsbedürfniss bei solchen Stationen nicht als gegeben anzunehmen sei, die einen Jahresumschlag von weniger als 300 Wagen der betreffenden Güter haben. Diese Voraussetzung sei bei beiden Lagerhäusern nicht erfüllt und es seien daher, da an den aufgestellten Grundsätzen festgehalten werden müsse, beide Gesuche abzulehnen. Bezüglich des Lagerhauses in Freilassing wurde im Besonderen von verschiedenen Seiten geltend gemacht, dass es bei der geographischen Lage von Freilassing vornehmlich zur Erleichterung der Einfuhr ausländischen Getreides dienen werde, was nicht im Interesse der bayerischen Landwirthschaft liege. Bei der Abstimmung wurde jedoch die Gewährung der Reexpeditionsbegünstigung an die beiden Lagerhäuser vom Eisenbahnrathe in seiner Mehrheit begutachtet. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Abgabe von Tarifen an Dritte.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat es als unzulässig gerügt, dass in einem Falle ein Gütertarif an das Publikum käuflich nicht hat abgegeben werden können, weil der Vorrath vergriffen war. In Verfolg eines früheren Erlasses veranlasst der Minister daher in einem neuen Erlasse die königlichen Eisenbahn-Directionen, künftighin auf eine ausreichende Bemessung der Druckauflage von Tarifen Bedacht zu nehmen und erforderlichenfalls die Umrechnung und Neuausgabe der Tarife so zu beschleunigen, dass den Anforderungen des Publikums jederzeit entsprochen werden kann. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Vereinfachtes Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtstückgüter auf Eisenbahngüterkarte.) Das für den Verkehr zwischen Berlin-Stettiner Bahnhof und Stettin, Greifswald und Stralsund bereits eingerichtete vereinfachte Abfertigungsverfahren für Eil- und Frachtstückgut wird vom 1. März 1903 ab auch für andere Verkehrsbeziehungen eingeführt werden. Die wesentlichste Neuerung des Verfahrens besteht darin, dass an Stelle des Frachtbriefes eine Eisenbahngüterkarte tritt und die Fracht, Nebengebühren und Nachnahmen unter Fortfall der Kartirung durch Marken verrechnet werden. Für das Verfahren sind regelmässig oder zeitweise in grösserer Menge aufgelieferte Sendungen, wie Bier, Brot, Hefe, Butter, Fische, Obst, Gemüse u. s. w., in Betracht zu ziehen. Die Vortheile des neuen Abfertigungsverfahrens werden insbesondere darin bestehen, dass es durch die bedeutende Verminderung der Rechnungs- und Abfertigungsarbeiten ermöglicht wird, die Sendungen auf der Versandtstation später aufzuliefern und am Bestimmungsorte schneller auszugeben. Den Versendern, die sich zur Auflieferung ihrer Sendungen mit Güterkarte bereit erklärt haben, wird der erste Bedarf an Karten in beschränkter Anzahl kostenfrei überlassen werden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Hüttig's Grassamen-Mischungen

für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.

Specialofferte und Kataloge zu Diensten.

Samenhandlung P. Hüttig

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc. 723

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.

Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668

Illustrirte Preislisten frei.

FRITZ & MASCHKE

Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713

Holz und Kohle

„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.

Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH

WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Offert-Ausschreibung.

Die Lieferung von gusseisernen Wasserleitungsröhren (gerade und Kniestücke etc.) für die neu herzustellende Wasserversorgungsanlage des Salzburger Bahnhofes soll im Offertwege vergeben werden.

Die Lieferung betrifft Muffenrohre nach den Normalien des Vereines deutscher Ingenieure von 50 bis 250 mm Weite in einem Gesammtgewichte von ungefähr 400.000 kg.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse etc. sind bei der k. k. Bahnerhaltungssection Salzburg erhältlich, woselbst auch nähere Auskünfte ertheilt werden. Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Wasserleitungsrohre für die Stationserweiterung Salzburg“ längstens am 14. März a. c., 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck zu überreichen.

Zur Danachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen dürfen, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direction behält sich ferner ausdrücklich das Recht vor über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden oder eventuell die sämmtlichen Angebote zurückzuweisen.

Den Offerenten wird es freigestellt, der commissionellen Eröffnung der Offerte, welche am 14. März 1903, 3 Uhr Nachmittags, bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direction stattfinden wird, beizuwohnen.

Innsbruck, am 19. Februar 1903.

K. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.

ROBERT KERN, WIEN

I. Wallfischgasse 12.

BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.

Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.

Alle Sorten schmiedeiserne Röhren und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner gusseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzeuge der Werkzeugfabrik Blau & Co.

Lager in Wien, Budapest und Krosno. 719

Eichenschnittmaterial

liefert prompt

Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk

Poděbrad, Böhmen. 704

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Deutschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
TRIEST, via delle poste 7.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition und Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. u. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage und Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspediteure,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inhaber F., B. u. M. Wachtel)
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmung der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber K 50 per Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
850	**Südbahn-Gesellschaft**		Ersatz- und Reservebestandtheile für Locomotiven, Personen- und Güterwagen und sonstige Artikel der Pos. E—5 und E—6 der Güterclassification im Tarife, Theil I, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Druckesorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Gerüsthölzer, Schmiermaterialie und Werkzeuge, dann Lebensmittel und Emballagen	Eisenbahn-Fahrzeuge der Pos. E—12 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wörgl	Innsbruck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	113 Heller	57 Heller	56 Heller	Im Kartirungswege		
			Innsbruck	Wörgl	Trient (Trento) oder umgekehrt	a) Bei Beförderung als Eilgut, b) „ „ Frachtgut in jedem Gewichte, c) „ „ „ und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg obliegt das Auf- und Abladen dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Valsugana-Bahn dienen und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden		Verschieden	92 Heller	46 Heller	46 Heller			
									a) 151 Heller } per 100 kg b) 76 Heller per 100 kg c) 58·8 Heller } per Tonne zu 1000 kg	200 Heller } per 100 kg 100 Heller } per 100 kg 772 Heller } per Tonne zu 1000 kg					
									Verschieden					

Fortlaufende Nummer	851	852	853
1	**Südbahn-Gesellschaft**		
2 Die Publication erfolgt von der	Leohen-Vordernherger Eisenbahn		
3 und im Namen der			
4 Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Reservebestandtheile, Betriebsmaterialien etc.	Cement	Schwellen der Pos. H—19 d) der Güterclassification des Tarifes, Theil I
5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Leoben	Wörgl	Stationen der Strecken Unterdrauburg—Franzensfeste nnd Kufstein—Ala
5 für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Vordernberg	Trient (Trento)	
6 bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltnng der in den übrigen Rnbriken gegebenen Vorschriften.		
	a) Bei Beförderng als Eilgut; b) „ „ „ Frachtgnt in jedem Gewichte; c) „ „ „ „ nnd Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Die Sendnngen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt nnd an eine Dienststelle derselben adressirt sein. Bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg obliegt das Anf- und Abladen dem Absender, hezw. Empfänger	Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Sendnngen müssen für Regiezwecke der Valsnganabahn dienen nnd an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein. Das Anf- nnd Abladen obliegt dem Absender, hezw. Empfänger	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten Wagen.
7 und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903		
8 Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht Bezeichnung	Localtarif		
9 Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	84 Heller	Classe C
10 per 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	a) 16 Heller b) 8 Heller } per 100 kg c) 62 Heller per Tonne zn 1000 kg	77 Heller	0·31 Heller per 100 kg und 1 km
11 per 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	7 Heller	
12 Art der Durchführung	Im Kartirnngswege		
13 Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14 Besondere Bemerkungen			Für Sendungen von Stationen der Strecke Unterdrauburg—Franzensfeste nach Trient (Trento) auch giltig für Holz der Pos. H—18 c) der Güterclassification des Tarifes, Theil I

oder umgekehrt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
854	Südbahn-Gesellschaft		Eisengusswaare	Graz S.B.	Leohen S.B. transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Anfgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen für die k. k. österr. Staatsbahn-Werkstätte in Knittelfeld bestimmt sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Heller 63	52	11	Im Kartirungswege		
855			Locomotiven und Tender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)	Wr. Neustadt	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. Sendungen müssen von einer Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen an die Locomotivfabrik in Wr. Neustadt, bezw. von dieser an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen zur Anfgabe gebracht werden			38	19	19			
				Leohersdorf	oder umgekehrt				18	10	8			
856			Cement, Ziegel, Bruchsteine und Quadern	Leohen S.B. transit	Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durch Organe der k. k. österr. Staatsbahnen.			Verschieden	22	Verschieden			
857			Kupfer	Triest	Laibach S.B.	Bei Anfgabe in jedem Gewichte.			136	56	80			
			Holz der Pos. H—18 der Güterclassification im Tarif-Theil I	Triest	Laibach S.B.	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein			72	43	29			
					oder umgekehrt									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
858	Südbahn-Gesellschaft		Personenwagen / Güterwagen auf eigenen Rädern laufend	Leoben S.B.	Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. — Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte. — Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein, beziehungsweise von einer Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen zur Aufgabe gebracht werden	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Heller 51	26	25	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
859			Secundärzugsmaschinen sammt Tender und Schleppender auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf) Leobersdorf Leoben S.B.	Mürzzuschlag				74 59 43	37 30 22	37 29 21			
				oder umgekehrt										
				Wien (Matzleinsdorf) Leobersdorf Leoben S.B. Unter-Drauburg	Graz S.B.				106 95 51 74	53 48 26 37	53 47 25 37			
				oder umgekehrt										
				Klagenfurt	Unter-Drauburg				47	24	23			
				oder umgekehrt										
			Ausrüstungs- und Inventargegenstände, dann Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Eisenbrücken-Constructionstheile, Gerüsthölzer, Werkzeuge, Ladungsutensilien, als: Plachen, Kippen, Reitelketten etc., dann Militär-Einrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf) Hetzendorf	Graz S.B.				Verschieden	Verschieden				
				oder umgekehrt										
				Wien (Matzleinsdorf) Hetzendorf Leobersdorf	Mürzzuschlag									
				oder umgekehrt										
				Graz S.B.	Laibach S.B. Leoben S.B. Leobersdorf Mürzzuschlag Unter-Drauburg									
				oder umgekehrt										
				Klagenfurt	Unter-Drauburg									
				oder umgekehrt										

Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller per 1 km und 100 kg. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 0·4 Heller per 100 kg und 1 km und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und verwendeten Wagen 0·31 Heller per 100 kg und 1 km. Bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg obliegt das Auf- und Abladen dem Absender, bezw. Empfänger

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
860			Eisenbahn-Fahrzeuge der Pos. E—12'a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I	Wien (Matzleinsdorf)	Monfalcone oder umgekehrt	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte.	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Heller: 236	118	118	Im Kartirungswege		
				Leoben S.B.					182	91	91			
				Graz S.B.					156	78	78			
				Unter-Drauburg					156	78	78			
				Laibach S.B.					77	39	38			
				Divača					38	19	19			
				Triest					31	16	15			
861	Südbahn-Gesellschaft		Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Constructionstheile für Eisenbrücken und Drehscheiben, Bau- und Gerüsthölzer, Schmiermateriale und Werkzeuge	Wien (Matzleinsdorf)		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Bei Beförderung als Eilgut. b) Bei Beförderung als Frachtgut in jedem Gewichte. c) Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg obliegt das Auf- und Abladen dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen für Regiezwecke der Localbahn Monfalcone-Cervignano-Reichsgrenze bestimmt und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden		Verschieden a) 0·8 Heller per 100 kg und 1 km b) 0·4 Heller per 100 kg und 1 km c) 0·31 Heller per 100 kg und 1 km	Verschieden				
				Leoben S.B.										
				Graz S.B.										
				Unter-Drauburg										
				Laibach S.B.										
				Divača										
				Triest										
			Bauholz	St. Peter	Monfalcone				Heller, bezw. incl. ung. Steuer ad c) 48	ad c) 21	Heller ad c) 27			
				Zágráb S.B.					145	88	57			
			Cement	Laibach S.B.					56	45	11			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					per 100 kg				
862	Südbahn-Gesellschaft		Eisenbahnfahrzeuge der Pos. E—12 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I			Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte.			Heller	Heller	Heller			
				Laibach S.B.					84	42	42			
				Divača					47	24	23			
				Triest					43	22	21			
863			Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungsgegenstände, Betriebsmaterialien, Drucksorten, Schreibmaterialien, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Constructionstheile für Eisenbrücken und Drehscheiben, Bau- und Gerüsthölzer, Schmiermateriale und Werkzeuge	Laibach S.B.	Görz oder umgekehrt	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Bei Beförderung als Eilgut. b) Bei Beförderung als Frachtgut in jedem Gewichte. c) Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief. Bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg obliegt das Auf- und Abladen dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für Reglezwecke der Localbahn Görz-Haidenschaft bestimmt und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903		Localtarif	Verschieden	a) 0·8 Heller per 100 kg und 1 km b) 0·4 Heller per 100 kg und 1 km c) 0·31 Heller per 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Divača										
				Triest										
			Cement	Laibach S.B.	Görz				Heller per 100 kg					
									ad c)	ad c)	ad c)			
									63	52	11			

Südbahn-Gesellschaft

Fortlaufende Nummer	1	865	864
Die Publication erfolgt von der	2		
und im Namen der	3		
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	4	Cement	Eisenbahnfabrzeuge der Pos. E—12 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Markt Träffer	Cilli Klagenfurt Laibach Klagenfurt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Leoben S.B.	Wöllan Cilli Cilli Unterdrauburg
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften.	Frachtzahlung nach dem factischen Gewichte
und gilt in der Zeit	7	Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden, auf welchen eine Dienststelle der den Betrieb auf diesen Bahnen führenden k. k. österr. Staatsbahnen als Empfängerin erscheint. Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	
		vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	
Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Localtarif	Localtarife
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9	78 Heller	Verschieden
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	68 Heller	50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	10 Heller	Verschieden
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

864	
Localbahn Cilli-Wöllan	
Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, Bahnausrüstungs- und Inventargegenstände	
Cilli Klagenfurt Laibach Klagenfurt	
Wöllan Cilli Cilli Unterdrauburg	
a) bei Aufgabe in jedem Gewichte; b) bei Aufgabe und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender. bezw. Empfänger. Bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg obliegt das Auf- und Abladen gleichfalls dem Absender, bezw. Empfänger	
Localtarife	
Verschieden	
ad a) und b) 50 pCt. Nachlass von den normalen Frachtgebühren	a) 25 b) 20 a) 36 b) 28 a) 78 b) 60 Heller
Verschieden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	per 100 kg				
866	Südbahn-Gesellschaft		Lebensmittel und Emballagen	Leoben S.B.	Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung: a) als Eilgut, b) als Frachtgut in jedem Gewichte, c) als Frachtgut und Aufgabe von mindestens 10.000 kg per Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hiefür. Bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg obliegt das Auf- und Abladen dem Absender, bezw. dem Empfänger. Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressirt sein, bezw. von einer solchen zur Aufgabe gebracht werden. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der Localbahn Monfalcone—Cervignano-Reichsgrenze oder der Localbahn Görz-Haidenschaft bestimmt und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressirt sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	Localtarif	Verschieden	Heller a) 57 b) 28 c) 22	Verschieden	Im Kartirungswege		
				oder umgekehrt										
				sämmtlichen Stationen der Strecke Wien S.B.—Triest	Monfalcone und Görz					a) 0·8 Heller b) 0·4 „ c) 0·31 „ per 100 kg und 1 km				
				oder umgekehrt										
867			Kesselbleche aus Eisen und Kupfer, Achsen, Radreifen, Radscheiben, Räderpaare, Radsterne, Stahlabgüsse, Federn (Buffer-, Trag- und Zugfedern), Schienen und Schienenbefestigungsmittel	Wien	Graz S.B.					ad a) 180 Heller ad b) 90 „ ad c) 70 „				
				oder umgekehrt										
				Bruck-Frachtenbahnhof	Leoben S.B.					ad a) 14 Heller ad b) 8 „ ad c) 8 „				
				oder umgekehrt										

Fortlaufende Nummer	868	869	870
Die Publication erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der von der	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Holz des Specialtarifes 2	Schweissschlacke	Porzellanmasse, lose oder in Säcken verpackt, der Pos. P—16 a) der Güterclassification des Tarifes, Theil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Lenti	Donawitz	Aich-Pirkenhammer
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Wien-Matzleinsdorf	Kladno	Prosecco
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief nnd Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestqnantnm des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung biefür. Auf- nnd Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hiefür. Auf- nnd Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 10. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1903	vom 10. März 1903 bis anf Widerrnf, bezw. bis zur Einführnng im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Westnngarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, bezw. Localtarif	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Theil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Es besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz	Besteht kein directer Frachtsatz
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	115 Heller	127 Heller	284 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	871	872
Die Publication erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
	betheiligten Verwaltungen	betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 im Kartirungswege	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 A des in Rubrik 8 genannten Tarifes
von	Wladislau	Aspang / Puchberg	Aspang / Puchberg	Aspang / Puchberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1903	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Pfennig	105	75 *)	80 *)	Pfennig	178	169	148 *)	139 *)	153 *)	144 *)
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)											
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)											
Art der Durchführung	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt für Langholz 6 Pfennig, im Uebrigen 10 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennig für 100 kg ohne Unterschied bei Aussig-Laudungsplatz	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt für Langholz 6 Pfennig, im Uebrigen 10 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9·5 Pfennig für 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
873	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Milch	Butschowitz St.E.G.	Wien K.F.N.B. oder St.E.G.	Anfgabe als Eilgut in beliebigen Mengen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1903	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Localtarif der St.E.G.	218 Heller	186 Heller	32 Heller	Im Kartirungswege		Der im Verordnungs-Blatte Nr. 20 vom 17. Februar 1903 unter Post Nr. 760 verlautbarte Frachtsatz für gleiche Sendungen wird zugleich ausser Kraft gesetzt
874	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kalk, gebrannten	Prerau	Wien Nordbahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	bis Ende December 1903	Localgütertarif	52 Heller	49 Heller	3 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdocumente werden nicht zurückgestellt	
875	**Buschtěhrader Eisenbahn**	betheiligten Verwaltungen	Schieferthon, gebraunt oder geröstet, lose oder in Säcken verpackt	Střebichowitz-Winařitz	Karlsbad (B.E.B.)	1. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1903	Localgütertarife	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 91		Im Kartirungswege		
					Eger (B.E.B.)					91				
					Budweis					93				
					Furth i. W.					97				

Fortlaufende Nummer	1	876	877	878
Die Publication erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	3	betheiligten Verwaltungen		Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	4	Pferde bei frachtgutmässiger Beförderung	Sand der Position E—18 | Steine der Position S—55 a und S—55 b der Güterclassification	Brennholz aus der Pos. H—19 a) der Güterclassification
von: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	5	Lundenburg	Penzing (Aufgabe)	Kolomea transit; Lanczyn; Delatyn
nach		Bodenbach St.E.G. transit Tetschen Oe.N.W.B. transit	Penzing (Abgabe)	Horodenka Stadt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei Frachtzahlung für die Bodenfläche des verwendeten Wagens und Einhaltung der im Tarife, Theil I, für Oesterreich-Ungarn enthaltenen gemeinsamen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen obliegt der Partei	**Verfrachtung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	8	Oesterr. Verbandstarif	Localgütertarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	9		8 Heller | 6 Heller	20 | 27 | 30 Heller
per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	1092 h per m²	3 Heller | 3 Heller	19 | 25 | 27 Heller
per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		5 Heller | 3 Heller	1 | 2 | 3 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	13			Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direction Stanislau zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	14	Die Transporte müssen mit directen nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Für die Ueberstellung dieser Transporte von Penzing auf die Verladegeleise nächst dem Bauplatze für die Wiener Versorgungshäuser gelangen überdies die in den Bestimmungen über die Be- und Entladung von Wagen auf offener Strecke normirten Gebühren (Gemeinsame Beilagen) zum Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen zur Einhebung	

Fortlaufende Nummer	879	880	881
1			
Die Publication erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2			
Die Publication erfolgt — und im Namen der			Südbahn-Gesellschaft
3			
Das Zugeständniss wird gemacht — für Artikel	Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien	einen leeren Kesselwagen	Heu und Stroh, auch Moorhirsestroh
4			
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2, Abschnitt A, eingereihten Linien, excl. der Localbahn Dolina-Wygoda	Krakau transit	Polgárdi
5			
Das Zugeständniss wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Chabówka	Borysiaw	Bregenz transit Buchs transit St. Margrethen transit oder umgekehrt
6			
Das Zugeständniss wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bahnhofe der Eisenbahn Neumarkt (Nowy Targ)-Suchahora bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche auf die Bahnunternehmung, Bahnleitung oder an die Verwaltung dieser Eisenbahn als Empfängerin lauten	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Der Wagen muss in den Wagenpark der k. k. österr. Staatsbahnen eingestellt werden	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
7			
Das Zugeständniss wird gemacht — und gilt in der Zeit	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903	vom 15. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 15. März 1903	vom 10. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1903
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Bezeichnung	Localtarif	Localtarif	Tarif-Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. XX, Serie 1), des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1902
9			
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	169 Heller	Es bestehen keine directen Frachtsätze
10			
per 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	2920 Heller für den Wagen	Ctms. 256 253 256
11			
per 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		
12			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartirungswege
13			
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche von der Empfängerin bis längstens 31. März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direction in Krakau zu bewirken ist. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe bereits eine Rückvergütung geleistet wurde, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidirung	Original-Frachtbrief, welcher vom Empfänger bis längstens Ende Juni 1903 der k. k. Staatsbahn-Direction Lemberg vorzulegen ist	
14			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	882	883	884
	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	k. k. Staatsbahn-Direction Prag	k. k. Staatsbahn-Direction Wien
1			
2	Die Publication erfolgt		
3	von der und im Namen der	Localbahn Kolin-Čerčau mit der Abzweigung Rataj-Kacow	
4	für Artikel	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes	Stein-, Braunkohlen und Coaks
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	alleu Versandtstatioueu der in der 8. Rnbrik geuannten Tarife	Čerčau-Plšely	allen Statioueu
5	Das Zugeständniss wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Swarow-Hammer	Sazan-Buda	Krems
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der Bestimmnugeu der citirten Tarife	Einhaltuug der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahuen, Tbell II, Heft 1, Abschuitt A enthaltenen Bestimmnugeu des Ausnahmetarifes VI	
7	und gilt in der Zeit	vom 1. März 1903 his auf Widerruf, läugsteus his Eude December 1903	vom 1. Jänner 1903 bis anf Weiteres, längsteus jedoch his 31. Juli 1903	bis auf Weiteres, läugsteus bis 30. December 1903
8	Tarif auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarife vom 1. November 1897: a) für deu oberschlesiscb-österr. Kohlenverkehr über Mittelwalde etc., b) für deu niederschlesischen Steiukohlenverkehr uach Stationen der Oesterr. Nordwestbabu etc.	Localtarif der Localbahu Kolin-Čerčan	Waaggeld für Verwiegnng auf der Strassenbrückeuwaage
9	Frachtsatz (Gebühr) per 100 kg	Verschieden	Verschieden	4 Heller
10	per 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden		0·8 Heller
11	per 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	6 Heller	50 Percent Nachlass unter Wahrung der im genannteu Ausnahmetarife vorgesehenen Minimalgebühreu	3·2 Heller
12	Art der Durchführung	Im Kartirnngswege	Im Rückvergütnngswege	Im Kartirungswege
13	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss			
14	Besondere Bemerkungeu			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 26. **Wien, 3. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 3. Februar 1903,*) betreffend die Erweiterung der Verzollungsbefugnisse des Nebenzollamtes I. Klasse vor Grottau.

Das Nebenzollamt I. Klasse vor Grottau wird zur Verzollung von Salzsäure der T. Nr. 320 und von Schwefelsäure der T. Nr. 320 (bis) in unbeschränkten Mengen ermächtigt.

Böhm m. p. Call m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 7. Februar 1903,**) betreffend die Ermächtigung des Hauptzollamtes I. Klasse in Trient zur zollfreien Behandlung von Uebersiedlungseffekten.

Das k. k. Hauptzollamt in Trient wird zur zollfreien Behandlung von Uebersiedlungseffekten nach Massgabe des Art. VIII, Z. 7, al. 1, und des Art. IX, Z. 1, al. 2 und 3, des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Böhm m. p.

Genehmigung der Abänderung der Statuten der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die von der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf in Graz vom 24. Jänner 1903 beschlossenen abgeänderten Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 14. Februar 1903. — Z. 5983. E.-M.-Z. 8762.

*) Enthalten in dem am 27. Februar 1903 ausgegebenen XIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 51.
**) Enthalten in dem am 27. Februar 1903 ausgegebenen XIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 52.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 204. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Februar wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern und den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens der Abgeordneten Szajer und Genossen, betreffend die Erbauung einer Brücke über den Fluss Wysłok bei Strzyżów.

II. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Abgeordneten Steiner und Genossen, betreffend die Ausnützung der Fahrpreisermässigung für Inhaber von Abonnementskarten der Staatsbahnen bei Lokalfahrten;

2. der Abgeordneten Hauck, Malik und Genossen, betreffend die Anstellungsverhältnisse der Tagschreiber und unteren Beamten bei der Südbahn;

3. der Abgeordneten Dr. Kindermann, Prade, Holstein, Nowak und Genossen, betreffend die Errichtung deutscher Staatsbahn-Direktionen in Böhmen vor Einleitung einer weiteren Verstaatlichungsaktion.

In der 205. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Februar beantwortete der Herr Handelsminister Freiherr von Call die von den Abgeordneten Rudolf Berger und Genossen gestellten Interpellationen, betreffend eine Untersuchung über die Verhältnisse der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Weiters beantwortete der Herr Minister Interpellationen wie folgt:

Die Herren Abgeordneten Ritter von Vuković und Genossen haben in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. November 1902 eine Interpellation, betreffend die Ausgestaltung des Hafens von Podgora im Bezirke Makarska an mich gerichtet, welche ich im nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe:

Die bisherigen Studien haben ergeben, dass durch die ursprünglich beabsichtigt gewesene einfache Verlängerung des im genannten Hafen bestehenden Dammes der angestrebte Zweck, den Hafen den Bedürfnissen entsprechend zu erweitern, nicht erreicht werden kann, weil der jetzige Damm nicht geeignet erscheint, um mit einer Verlängerung desselben eine grössere Wasserfläche zur Unterbringung der Fahrzeuge der Ortschaft einzuschliessen. Es wird demnach notwendig sein, an die Herstellung eines neuen Schutz- und Landungsdammes in anderer Richtung zu schreiten, was aber zweifelsohne bedeutende Auslagen erheischen wird, weil die Wassertiefen rapid zunehmen.

Ich gewärtige die Vorlage des bezüglichen Detailprojektes seitens der Seebehörde, und wird nach Genehmigung desselben auf diese Arbeit in einem der nächsten Staatsvoranschläge Bedacht genommen werden.

Was die von den Herren Interpellanten angeführten kleineren Erhaltungsarbeiten in Podgora anbelangt, so werden dieselben nach Massgabe der verfügbaren Geldmittel zur Ausführung gelangen.

Die Herren Abgeordneten Ritter von Vuković und Genossen haben in der Sitzung vom 13. November 1902 eine Interpellation, betreffend Hafenbauten in Teodo und Dobrota, Bezirk Cattaro, an mich gerichtet, welche ich im nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe:

In Teodo ist vor neun Jahren ein für Zwecke von Lokaldampfern geeigneter Molo erbaut worden, der allerdings den grösseren Dampfern, welche später den Hafen von Teodo anzulaufen begonnen haben, das Anlegen nicht ermöglicht.

Angesichts der Unzukömmlichkeiten, die sich für den Passagier- und Warenverkehr daraus ergeben, dass die grösseren Dampfer auf der Reede zu operieren gezwungen sind, erscheint ein weiterer Ausbau des bestehenden Molo geboten; die Seebehörde in Triest hat schon im verflossenen Jahre die Ausarbeitung eines bezüglichen Projektes verfügt, demzufolge der Molo in Breite und Länge auf das Doppelte seiner derzeitigen Dimensionen gebracht werden soll.

Auch hinsichtlich der Herstellung einer Anlegestelle in Dobrota ist die Projektsverfassung angeordnet worden.

Indem ich die Notwendigkeit beider Bauführungen anerkenne, bitte ich überzeugt zu sein, dass diese Herstellungen erfolgen werden, sobald die zur Modernisierung der dalmatinischen Hafenanlagen verfügbaren Mittel die Inangriffnahme auch dieser Arbeiten gestatten.

In der Sitzung vom 30. Jänner d. J. haben die Herren Abgeordneten Kleewein, Dr. Beurle, Dötz und Genossen an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, sofort entsprechende Vorkehrungen zu treffen, dass der Dampfschiffverkehr auf der oberen Donau zur geeigneten Zeit eröffnet und auch in Zukunft aufrecht erhalten wird.

Ich beehre mich, diese Interpellation im folgenden zu beantworten:

Wie den geehrten Herren bekannt, ist es im Vorjahre nicht möglich gewesen, die legislative Genehmigung des von der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am 19. Februar 1902 angenommenen Entwurfes eines neuen Uebereinkommens bis zu dem mit der Gesellschaft vereinbarten Termine (30. Juni 1902) zu bewirken, weil das hohe Haus die ziemlich weit fortgeschrittene Behandlung des auf jenes Uebereinkommen bezüglichen Gesetzentwurfes vor seiner am 20. Juni 1902 erfolgten Vertagung nicht beendet hatte.

Da anderseits der Vertrag vom 7. April 1892 zwischen der Staatsverwaltung und der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 1. Jänner 1902 ausser Kraft getreten ist, so besteht seither ein vertragsloser Zustand, welcher der Gesellschaft die volle Aktionsfreiheit gewährt hat.

Nichtsdestoweniger hat dieselbe in dankenswerter Auffassung der Situation eine Einschränkung im Schiffahrtsdienste während des zweiten Halbjahres 1902 auf der österreichischen Donau nicht eintreten lassen und auch darüber hinaus die Beziehungen zur Staatsverwaltung in dem durch den Vertrag vom 7. April 1892 umschriebenen Umfange im grossen und ganzen während des Jahres 1902 aufrecht erhalten. Hiermit waren für die Gesellschaft belangreiche finanzielle Opfer verbunden, welche die Staatsverwaltung auch ohne Zwang eines formellen Rechtsanspruches zu einer Gegenleistung meines Erachtens verpflichteten, ganz abgesehen davon, dass es wohl vermieden werden musste, die Aufrechthaltung der Schiffahrt auf der österreichischen Donau durch die Gesellschaft für die folgende Zeit eines vertragslosen Zustandes ernstlich in Frage zu stellen. Ich habe mich daher veranlasst gesehen, der Gesellschaft aus dem der Regierung durch das Finanzgesetz für das Jahr 1902 für die Aufrechterhaltung der Dampfschiffahrt auf der Donau zur Verfügung gestellten Kredite eine weder verzinsliche noch rückzahlbare Subvention von 500.000 Kronen und einen gleichfalls unverzinslichen, jedoch nach den Bestimmungen des § 12, letzter Absatz, des Uebereinkommens vom 7. April 1892 rückzahlbaren Zuschuss vom 500.000 Kronen unter der Voraussetzung zuzuwenden, dass die Gesellschaft auch bei Aufstellung der Jahresrechnung für das verflossene Jahr alle aus dem abgelaufenen Vertrage sich ergebenden Verpflichtungen — insbesondere auch gegenüber dem Pensionsfonds ihrer Angestellten — tatsächlich einhält.

Wenn ich auch zugeben muss, dass diese Beträge den Erwartungen nicht entsprechen, welche die Gesellschaft an die Erneuerung des Vertragsverhältnisses mit der Staatsverwaltung im Hinblicke auf die dem hohen Hause bekannte gegenwärtige Situation der Donauschiffahrt knüpfen dürfte, so habe ich doch mangels einer anderen Grundlage bei jener konstruktiven Formel bleiben zu müssen geglaubt, welche der Vertrag vom 7. April 1892 für die staatlichen Zuwendungen festgesetzt hat, und daher von der in dem Finanzgesetze für das Jahr 1902 erteilten Ermächtigung zu einer ausgiebigeren Subventionierung der Gesellschaft keinen Gebrauch gemacht.

Ich habe bereits anlässlich der Beantwortung einer Interpellation der Herren Abgeordneten Berger und Genossen die Ehre gehabt, dem hohen Hause die Gründe darzulegen, aus welchen es bisher nicht möglich gewesen ist, im hohen Hause ein neues definitives Abkommen mit der Gesellschaft in Behandlung zu ziehen, und ich hatte hierbei Gelegenheit, die Ziele anzudeuten, welche die Regierung bei den neuerlichen Vertragsverhandlungen anstreben wird.

Bis diese Negoziationen zu einem Ergebnisse führen, erachte ich es als meine Aufgabe, dass die Grundlagen des Status quo ante nicht verlassen werden, an welche das neue dauernde Vertragsverhältnis zweckmässig anzuknüpfen haben wird.

Diese Absicht hat meine Haltung bei der oben besprochenen Lösung der Frage der Entschädigung der Gesellschaft für das Jahr 1902 beeinflusst und sie war richtunggebend für jene Schritte, die ich in voller Würdigung der Bedeutung, welche der rechtzeitigen Eröffnung der Dampfschiffahrt auf der österreichischen Donau beizumessen ist, bei der Gesellschaft in Absicht auf die Erhaltung des bestehenden Verhältnisses für das Jahr 1903 unternommen habe. Obwohl es sich — wie ich hoffen möchte — nur um ein kurzes Provisorium bis zum Abschlusse eines neuen definitiven Vertrages handeln konnte, habe ich doch, um die Eröffnung der Schiffahrt auf der Donau für das heurige Jahr ausser Frage zu stellen, von der mir durch die kaiserliche Verordnung vom 30. Dezember 1902, R.-G.-Bl. Nr. 247, erteilten Ermächtigung Gebrauch gemacht, die Erhaltung des Status quo ante auch im ersten Semester 1903 gegen dem sichergestellt, dass der Gesellschaft eine Subvention von 300.000 Kronen und ein rückzahlbarer Zuschuss in gleicher Höhe aus Staatsmitteln zugewendet wird.

Aus dieser Darstellung wolle das hohe Haus entnehmen, dass seitens der Regierung die entsprechenden Vorkehrungen in Absicht auf die rechtzeitige Eröffnung des Dampfschiffverkehres auf der Donau getroffen worden sind und dass von einer Heranziehung der Kredite für den Bau der Wasserstrassen zu diesem Zwecke, die — wie ich gern zugebe, völlig unzulässig sein würde — nicht die Rede sein kann.

Hierdurch findet die hierauf bezügliche Anfrage in der Interpellation der Herren Abgeordneten Lindner und Genossen, welche in der Sitzung des hohen Hauses vom 17. Jänner gestellt wurde, ihre Beantwortung.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten König und Genossen, betreffend die Aenderung der Pläne für die Erweiterung der Station Zdic seitens der k. k. Staatsbahnen;

2. der Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen, betreffend die Gewährung einer Unfallsrente an die Witwe des verunglückten Kondukteurs Karl Köhler der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte Lokalbahn Taus-Tachau. (Vorlage der Detailprojekte der Varianten km 28·99 bis 30·95 und km 20·975 bis 22·349: Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von dem Konsortium für den Bahnbau Taus-Tachau vorgelegten Detailprojekte der Varianten km 28·99—30·95 und km 20·975—22·349 der projektierten Lokalbahn Taus-Tachau geprüft und sodann unter Uebermittlung der vorgelegten Operate, die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich der beiden vorgenannten Variantenprojekte die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse dem obgenannten Konsortium den Baukonsens unter Ausfolgung eines signierten Projektspares ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Vorbehalte zu erteilen, dass derselbe erst nach Erteilung der Konzession in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. Bezüglich der Station Weissensulz, deren Situierung nunmehr eine andere ist, als im ursprünglichen Projekte, wird vor dem Eingehen in die politische Begehung die Erörterung der Stationsfragen voranzugehen haben.

[E.-M.-Z. 5841.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Genehmigung der Projekte für das Landjoch und die Holzkonstruktion der Brücke in km 4·4/5.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten umgearbeiteten Projektspläne für das Landjoch und die Holzkonstruktion der Brücke in km 4·4/5 der in Bauausführung begriffenen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) zur Ausführung genehmigt.

[E.-M.-Z. 4295.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

15. Februar. In der Teilstrecke Potutory—Bereczowicza der Linie Stryj—Tarnopol wurde wegen Schneeverwehung der Gesamtverkehr voraussichtlich für drei Tage eingestellt.

16. Februar. Wegen Schneeverwehung und Vereisung der Zahnstange wurde in der Strecke Tannwald-Schumburg—Grünthal der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn der Gesamtverkehr auf circa drei Tage eingestellt.

16. Februar. In der Strecke Lemberg-Kleparów—Janów wurde mit dem Zuge Nr. 3251 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

17. Februar. In der Strecke Tannwald—Schumburg—Grünthal wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

17. Februar. Infolge von Schneeverwehungen wurde in der Strecke Biala czortkowska—Zaleszczyki der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

18. Februar. In der Strecke Potutory—Bereczowicza der Linie Stryj—Tarnopol wurde mit den Zügen Nr. 3311 und 3316 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

18. Februar. Infolge Bergsturzes bei km 13·9 der Strecke Doren—Langenegg der Bregenzer Waldbahn wurde der Güterverkehr eingestellt. Der Personen- und Eilgutverkehr wird durch Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

19. Februar. Auf der Bregenzer Waldbahn wurde mit dem Zuge Nr. 614 der Gesamtverkehr wieder normal aufgenommen.

20. In der Strecke Biala czortkowska—Zaleszczyki wurde mit dem Zuge Nr. 3660 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

18. Februar. Infolge Frostwetters wurde die Aufnahme von Gütern nach Schönpriesen-Umschlagsplatz bis auf weiteres eingestellt.

20. Februar. Der Güterverkehr nach Schönpriesen-Umschlagsplatz wurde wieder aufgenommen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

18. Februar. Wegen Eistreibens wurde der Güterverkehr mit Aussig-Landungsplatz bis auf weiteres eingestellt.

Kaschau-Oderberger Bahn.

17. Februar. In der Strecke Trsztena—Ljeszek der Arvathaler Lokalbahn wurde wegen Schneeverwehung der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

Ausland.

Preussen. (Neues Verfahren bei der Platzkartenausgabe.) Vom 1. März ab werden auf sämtlichen Stationen der Preussischen Staatsbahnen, auf denen D-Züge halten, die Platzkarten am Fahrkartenschalter verabfolgt. Die Platzkarten werden ohne Angabe eines bestimmten Platzes oder Wagens ausgegeben. Die Eintragung der Platznummer erfolgt im D-Zuge selbst, nachdem der Reisende einen Platz eingenommen hat.

Niederlande. (Eröffnung der Strecke Zwolle—Ommen.) Am 15. Jänner ist die 23·2 km lange Teilstrecke Zwolle—Ommen der im Bau begriffenen Nordostlokalbahn, die von Zwolle nach Delfzyl führt, eine Zweigbahn nach Almelo und Assen erhält und von der Niederländischen Staatseisenbahn betrieben wird, eröffnet worden. Die Strecke ist vollspurig und schliesst in Zwolle an die Niederländische Staatsbahn und an die Niederländische Zentralbahn an. Von den an der Strecke Zwolle—Ommen gelegenen Stationen sind eingerichtet: Dalfsen (Doiy) für den Gesamtverkehr mit Ausnahme von Markt- und Möbelwagen, Vilsteren für den Personen- und Wagenladungsverkehr, Ommen für den Gesamtverkehr, ausgenommen Equipagen und Fahrzeuge; Herfte-Veldhoek, Marshoek-Emmen und Rechteren sind nur Haltepunkte ohne Abfertigungsbefugnisse.

(„Z. d. V. D. E.-V.“)

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Carinthia“ nach Durban.) Dieser Dampfer von 1734 Tonnen Gehalt ist am 27. Dezember 1902 mit 25 Passagieren und 1078 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 435 Tonnen Zucker nebst 475 Stück Holz in der Ausreise Nr. 3 der Ost-Afrika-Linie von Triest nach Durban abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren: nach Aden 311 kg Kurzwaren, Zanzibar 15.008 kg, Mombassa 2806 kg, Beira 30.175 kg (worunter 27.660 kg Zucker), Durban 469.365 kg (worunter 100.090 kg Zucker) und Delagoa Bay 560.432 kg (worunter 306.905 kg Zucker). Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 375.629.

— (Abfahrt des Dampfers „Trieste“ nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 3203 Tonnen Gehalt ist am 12. Jänner 1903 mit 9 Passagieren und 1050 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 294 Tonnen Zucker, nebst 7020 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 1 der Calcutta-Linie, von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 15.159 kg (wornnter 1900 kg Zucker), Soerabaya 619 kg Manufakturwaren, Padang 6250 kg Bier, Suez 4972 kg, Geddah 14.314 kg, Aden 112.845 kg (worunter 91.180 kg Zucker), Hodeidah 21 715 kg (worunter 20.500 kg Zucker), Zanzibar 3500 kg Mehl, Massaua 10.828 kg, Karachi 142.211 kg (worunter 82.000 kg Zucker), Colombo 214.034 kg (worunter 97.660 kg Zucker), Tuticorin 214 kg Glasperlen, Rangoon 144.631 kg, Calcutta 253.476 kg und Madras 105.572 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,119.027.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperator“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 3. Jänner 1903 mit 33 Passagieren und 745 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 250 Tonnen Zucker, nebst 796 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 1 der Bombay-Linie, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 64.111 kg, Batavia 1396 kg, Soerabaya 3673 kg, Samarang 14.600 kg Erdwachs, Tjilatiap 92 kg Manufakturwaren, Suez 1016 kg, Gedda 9130 kg (worunter 8400 kg Zucker), Aden 254.092 kg (worunter 225.330 kg Zucker), Djibouti 984 kg, Massaua 6441 kg, Hodeidah 10.782 kg, Mombassa 2946 kg,

Bombay 330.551 kg, Bagdad 2725 kg, Bassorah 22.885 kg (worunter 3600 kg Zucker), Bahrein 158 kg, Bushire 10.299 kg (worunter 10.280 kg Zucker), Calicut 917 kg, Mahomerah 2900 kg Zucker, Mangalore 2400 kg und Cannanore 2980 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 807.465.

— (Ankunft des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 3843 Tonneu Gehalt ist am 13. Jänner 1903 nach 37tägiger Fahrt mit 12 Passagieren und 5435 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 36 Tonnen nach Fiume und 1567 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 4 der Bombay-Winterlinie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus Hongkong 13.840 kg, Hankow 2656 kg vegetabilische Oele, Tientsin 8000 kg Strohgeflechte, Sbanghae 41.776 kg (wovon 20.553 kg Häute für das Ausland), Singapore 8000 kg Konserven, Calcutta 1,363.608 kg (wovon 21.080 kg für das Ausland und 15.680 kg Kokosnussöl für Fiume), Bombay 3,811.659 kg (wovon 1,539.537 kg für das Ausland und 20.350 kg Baumwolle für Fiume), Aden 10.506 kg, Suez 8775 kg Perlmutter und Port Said 43.588 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug Kronen 4,637.292.

Elbeschiffahrt. (Strombauten auf österreichischem Gebiete im Jahre 1902.) Im Jahre 1902 wurden an der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze zur Verbesserung der Schiffahrt Bauten und Räumungsarbeiten um den Gesamtbetrag von K 297.211·70 ausgeführt. Hiervon entfallen auf die Regulierung bei Pömmerle K 85.650; auf die Regulierung der Eulaubachmündung K 15.200; auf die Regulierung bei Nestomitz und Wesseln K 3040·73; auf die Ausbaggerung des Rosawitzer Hafens K 22.975·68; auf Vermalungsarbeiten an der Elbe K 2400; auf Reparaturen an den bestehenden Bauwerken, dann Baggerungen des Flussbettes und Beseitigung von Steinen aus der Schiffahrtsstrasse in der ganzen Strecke K 167.945·29. Die Regulierungsarbeiten bei Pömmerle und bei Nestomitz und Wesseln wurden im Berichtsjahre dem Ende zugeführt.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium aus Anlass der mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Jänner 1903 unter gleichzeitiger Verleihung des Titels und Charakters eines Hofrates erfolgten Ernennung des bisherigen k. k. Oberfinanzrates der niederösterreichischen Finanzprokuratur Dr. Moriz Ritter von Stibral zum k. k. Finanzprokurator in Klagenfurt und infolge seines damit zusammenhängenden Domizilwechsels den Genannten über sein Ansuchen von den Funktionen eines Regierungskommissärs bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen, den Linien der Wiener Stadtbahu, den diesseitigen Strecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn, sowie bei den im Gebiete der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder gelegenen Strecken ausländischer Eisenbahnen enthoben und an dessen Stelle den bisherigen Stellvertreter desselben, den k. k. Oberfinanzrat der niederösterreichischen Finanzprokuratur Dr. Josef Schoen Ritter von Perlashof mit den Funktionen eines Regierungskommissärs in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, bei den angeführten Eisenbahnen betraut.

Zum Stellvertreter des genannten Regierungskommissärs wurde der k. k. Finanzrat der niederösterreichischen Finanzprokuratur Dr. Josef Zimmermann bestellt. [Z. 4563.]

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Statthaltereisekretär Rudolf Freiherrn von Camerlander von der Funktion des landesfürstlichen Kommissärs bei der Aktiengesellschaft „Elektrische Kleinbahn Graz-Mariatrost" enthoben und an seiner Stelle den bei der k. k. Statthalterei in Graz in Verwendung stehenden Statthaltereisekretär Josef de Villavicencio mit der erwähnten Funktion betraut.

Offert-Ausschreibung.

Für Objekt km 5·5/6 der Linie Hohenstadt—Zöptau der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz gelangt die Lieferung von zwei Blechkonstruktionen à 8·3 m Stützweite im gerechneten Gesamtgewicbte von rund 16.800 kg im Konkurrenzwege zur Vergebung.

Die näheren Behelfe, Detailpläne etc. können bei der Abteilung 3 der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion während der Amtsstuuden eingesehen und das Offertformular übernommen werden.

Diesbezügliche Offerte, sowie auch ein Vadium im Betrage von K 400 sind bis spätestens 14. März 1903, 12 Uhr mittags, beim Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz zu hinterlegen; später eingelangte Offerte werden nicbt berücksichtigt. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 3 Ubr nachmittags statt.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz behält sich das Recht vor, über Annahme oder Nichtannahme nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelaufene Offerte abzulehnen.

Olmütz, am 23. Februar 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

In der Station Bärn-Andersdorf der Linie Olmütz-Troppau gelangt eiu Wohngebäude mit Nebengebäude und Brunnen zur Ausführung und werden diese Hochbauten vom beiläufigen Kostenbetrage von K 20.000 im Offertwege vergeben.

Die Pläne, Baubedingnisse, die Baubeschreibung und die Offertformulare liegen bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz zur Einsicht auf und sind dortselbst auch käuflich zu erhalten.

Die gestempelten Offerte, sowie ein Vadium im Betrage von K 1000 (Sparkassebüchel ausgeschlossen) sind bis 7. März 1903, 12 Uhr mittags, im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahu-Direktion zu überreichen und gelangen an diesem Tage um 3 Uhr nachmittags zur Eröffnung, welcher beizuwohnen den Offerenten freisteht.

Bei der Offertverhandlung werden nur jene Offerte berücksichtigt, die ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit nachzuweisen vermögen und es behält sich die k. k. Staatsbahn-Direktion das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche Offerte abzulehnen.

Olmütz, am 25. Februar 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Wein etc. in den Tarifen, Teil II, Heft 4, 5 und 6 vom 1. Jänner 1899.

Ab 15. März 1903 gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Wein etc. (Abteilung I, II und III) auch für „Weinmaische".

Wien, am 27. Februar 1903. [199]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme auf sämtlichen Strecken.

Mit heutigem Tage wird die Güteraufnahme an und nach sämtlichen gesellschaftlichen Schiffsstationen (ausgenommen Stein, Piszke Párkány, Rácz-Almás und Ercsi) eröffnet.

Die Güteraufnahme nach den Gemeinschaftsstationen des Oesterr. Lloyd (Donau-Orientverkehr via Galatz), dann nach Odessa, Batum und Rizéh ist bereits eröffnet.

Wien, am 28. Februar 1903. [200]

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Zum Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandstarif vom 1. November 1901 treten mit Giltigkeit vom 15. März 1903 nachstehende Nachträge in Wirksamkeit.

a) Nachtrag II zum gemeinschaftlichen Heft
b) „ III „ Heft 1
c) „ III „ „ 2 und
d) „ II „ „ 4

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht auf und sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von ad a) 0·03 Mark, resp. 4 Heller, ad b) und d) 0·10 Mark, resp. 12 Heller, und ad c) 0·15 Mark, resp. 18 Heller, erhältlich.

Wien, am 27. Februar 1903. [201]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Uebersicht der Personen-, Gepäcks- und Gütertarife für den Lokal-, Verband- und Transitverkehr nach dem Stande vom 1. Juli 1899.

Ein Nachtrag V zur obigen Uebersicht, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen derselben nach dem Stande vom 1. Februar 1903 ist zur Ausgabe gelangt und können Exemplare desselben in Wien Südbahnhof (kommerzielle Direktion), sowie im Wege der Stationen zum Preise von 30 Heller per Stück bezogen werden.

Wien, am 27. Februar 1903. [202]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Nachtrages IV zum Tarif, Teil II, Heft 1.

In dem am 1. März 1903 in Kraft tretenden Nachtrage IV zum Tarife, Teil II, Heft 1, ist auf Seite 2 unter den dort angeführten Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, rücksichtlich welcher die im Tarife enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt werden, zwischen den Stationen Vinkovci und Zurány noch die Station „Vukovár" einzuschalten.

Die im Tarife, Teil II, Heft 1 im Verkehre mit Vukovár enthaltenen sämtlichen Frachtsätze treten daher am 1. März 1903 ebenfalls ausser Kraft.

Wien, am 28. Februar 1903. [203]

Die Direktion der
priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Nomenklatur der Post-Nr. 98 des vom 1. Jänner 1901 giltigen Anhanges zum Tarife, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes.

Die Nomenklatur der Post-Nr. 98 [Kupfer von Prag (Oe.N.W.B. und St.E.G.) nach Kis-Bocskó] in dem vom 1. Jänner 1901 giltigen Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes ist mit Giltigkeit vom 15. April 1903 von „Kupfer" auf „Kupfer, alt, gebrochen und Kupferabfälle der Pos. 34 a lit. d) der Güterklassifikation" abzuändern.

Wien, am 28. Februar 1903. [204]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Tiertarif. (Aenderung.) Am 5. April 1903 werden die besonderen Tarifvorschriften für die Beförderung von Tieren in Stallungswagen (Seite 9 der Tarife), mit Ausnahme des die Frachtsätze und die Mindestfrachten enthaltenden ersten Absatzes, aufgehoben. An deren Stelle treten vom gleichen Zeitpunkte ab anderweite, in den deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, aufgenommene, mit Frachterhöhungen verbundene Vorschriften. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Verband. (Aenderung.) Am 4. April 1903 treten die auf Seite 13 des Tarifes für die Beförderung von lebenden Tieren enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Frachtberechnung für Rennpferde und Vollblutmutterpferde nebst den etwa dazu gehörigen Fohlen, ausser Kraft.

Vom genannten Tage ab gelten die eine etwas höhere Fracht ergebenden Bestimmungen des Deutschen Tiertarifes, Teil I. Auskunft erteilt die kgl. Eisenbahn-Direktion zu Köln.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Einbeziehung der Station Rufach.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1903 wurde die Station Rufach in den Ausnahmetarif für Stammholz etc. aufgenommen. Näheren Aufschluss geben die beteiligten Stationen.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 1. März 1903 wurden die an der Neubaustrecke Grünstadt—Altleiningen der Pfälzischen Eisenbahnen gelegenen Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenberg in den vorbezeichneten Verkehr, Tarifheft 2, einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation (Ausgabe vom 1. Mai 1902). (Ergänzungen, bezw. Aenderungen.) Mit Giltigkeit vom 24. Februar 1903 ab wurde in den oben bezeichneten Tarif auf Seite 2 unter B. 3 hinter a) für den Bereich der Preussisch-hessischen und der Oldenburgischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen, der Militäreisenbahn, sowie für deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn als neuer Absatz aufgenommen:

„b) Für Düngemittel, die lediglich ein Gemisch (mechanisches Gemenge) von zwei oder mehreren der unter 1 A oder 1 B oder in beiden Abschnitten aufgeführten Stoffe darstellen, wird die Fracht für das Gesamtgewicht zum Satze des in dem Gemenge enthaltenen höchsttarifierten Düngemittels nach den Bestimmungen dieses Tarifes berechnet."

Der jetzt mit „b)" bezeichnete Absatz erhält die Bezeichnung „c)".

Auf Seite 1 des Tarifes werden ferner unter A die Positionen „Kalisalze, rohe u. s. w.", und „Kartoffeldünger u. s. w." gestrichen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 1. März 1903 wurden nachstehende, für den unbeschränkten Güterverkehr eingerichtete Stationen der vollspurigen Nebeneisenbahn Grünstadt—Altleiningen in den vorstehenden Gütertarif einbezogen.

Die direkten Entfernungen sind durch Anstoss nachstehender Kilometer an die Entfernungen für Mertesheim zu bilden:

Altleiningen	an	Mertesheim	7 km
Drahtzug	„	„	5 „
Neuleiningen-Kleinkarlbach .	„	„	1 „
Sausenheim	„	„	— „

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901. (Zirkular.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Zirkular an ihre Organe: In der Haltestelle Selb Stadt kann für die Dauer ihres zur Zeit im Gange befindlichen Umbaues Langholz nicht verladen werden. Im Hinblicke hierauf wird bei Langholzsendungen, vorkommenden Falles auch bei solchen anderen Wagenladungen, welche wegen des Bahnhofumbaues nach der mit Selb Stadt durch Flügelbahn verbundenen Ladestelle Ludwigsmühle zur Verladung oder Entladung verwiesen werden müssen, die im Abschnitte E des Tarifheftes D unter Ziffer XXXII 2 (3. Absatz) für jeden verladenen Wagen vorgesehene Zustreifgebühr von Mk. 3 nicht berechnet.

Der vorstehend festgesetzte zeitweise Wegfall der Zustreifgebühr gilt sowohl im Verkehre mit bayerischen wie mit ausserbayerischen Stationen.

— (Abfertigung lebender Tiere.) Vom 1. März 1903 an können bei der Haltestelle Neuhof solche Sendungen lebender Tiere in Wagenladungen, welche auf dem Industriegeleise im Schlacht- und Viehhofe der Stadt Hof verladen worden sind, in der Richtung nach Hof aufgegeben werden. Derartige Sendungen im Verkehre von Neuhof nach Hof und bayerischen Hauptbahnstationen, sowie jenen bayerischen Lokalbahnstationen, bei welchen ausnahmsweise eine direkte Abfertigung lebender Tiere zugelassen ist (siehe Abschnitt E des Tarifheftes D) über Hof hinaus, werden nach den Bestimmungen des Heftes B des bayerischen Lokaltarifes direkt abgefertigt.

Direkte Abfertigung lebender Tiere nach den Bestimmungen des Tarifheftes B im Verkehre zwischen Neuhof und anderen bayerischen Stationen findet daher ab 1. März 1903 statt wie folgt:

a) im Verkehre nach Neuhof:
bei Sendungen lebender Tiere von Hof, Rehau und Oberkotzau ohne Beschränkung;

b) im Verkehre von Neuhof:
bei Sendungen lebender Tiere in Wagenladungen nach Hof und bayerischen Hauptbahnstationen, sowie bestimmten Lokalbahnstationen (siehe oben), über Hof hinaus, jedoch mit Beschränkung auf solche Sendungen, welche im städtischen Schlacht- und Viehhofe verladen worden sind.

Gegründet 1837.
Lack-, Firniss-, Buch- und Steindruck-Farben-Fabriken
CHRISTOPH SCHRAMM
Wien
Simmering
und
Györ (Ungarn).
Lacke für sämmtliche . . .
Industriezwecke, Kutschen, .
Eisenbahn- und Tramway- . .
Waggons, Locomotiven, ...
Maschinen, Automobile, Schiffe, . .
Möbel, Bauten etc. . . . . .
Prämiirt London 1862.
716

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem **Decimal-Tabulator.**
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Das
k.k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art, wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
885	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Ammoniak, schwefelsaures; Guano aller Art; Knochenmehl; Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk)	a) Biebrich Rheinhof. b) Griesheim a. Main c) Höchst a. Main	oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Inhaltsangabe im Frachtbriefe schon bei der Aufgabe den Zusatz enthält: „Zur Verwendung als Düngemittel", bezw. „Zur Verwendung zur Kunstdüngerfabrikation". Der Empfänger ist auf Verlangen der Bahnverwaltung verpflichtet, die Verwendung der bezogenen Artikel als Düngemittel, bezw. zur Kunstdüngerfabrikation durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege oder durch eine auf seine Kosten vorzunehmende Revision derselben nachzuweisen. In den Frachtsätzen sind die bisher seitens der beteiligten Bahnverwaltungen im Rückvergütungswege gewährten Ermässigungen bereits enthalten. Das Auf- und Abladen ist Sache der Parteien	vom 10. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Mark ad a)	ad b)	ad c)	Im Kartierungswege		
					Fieberbrunn					1·38	1·32	1·32		
					Innsbruck					1·35	1·29	1·29		
					Kirchberg i. Tirol					1·28	1·22	1·22		
					Kitzbühel					1·31	1·25	1·25		
					St. Johann i. Tirol					1·35	1·29	1·29		
					Westendorf					1·25	1·19	1 19		
					Brenner					1·46	1·40	1·40		
					Brixen					1·54	1·48	1·48		
					Brixlegg					1·18	1·12	1·12		
					Bruneck					1·58	1·52	1·52		
					Franzensfeste					1·53	1·47	1·47		
					Hall					1·32	1·26	1·26		
					Innichen					1·64	1·58	1·58		
					Jenbach					1·21	1·15	1·15		
					Lienz					1·70	1·64	1·64		
					Matrei					1·10	1·34	1·34		
					Niederdorf					1·63	1·57	1·57		
					Schwaz					1·25	1·19	1·19		
					Sillian					1·66	1·60	1·60		
					Steinach					1·40	1·34	1·34		
					Sterzing					1·49	1·43	1·43		
					Toblach					1·63	1·57	1·57		
					Welsberg					1·61	1·55	1·55		
					Wörgl					1·15	1·09	1·09		

Fortlaufende Nummer	1	886	887	888
Die Publikation erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	3	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Holz der Serie II, Ziffer 3 (Schnittholz) laut der Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Kohlen, mineralische	Zementkupfer
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Pörtschach am See	Alt-Kladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neu-Kladno, Smečna-Sternberg und Strebichowitz-Winařitz (und Libnschiner Schacht)	Königshütte Oberschl.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	allen Tarifstationen	Linz	Wien Nordbahnhof und Floridsdorf K.F.N.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der Bestimmungen des neben angeführten direkten Ausnahmetarifes	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 10. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 5. März 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	8	Tarif-Teil IV, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1899	Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.St.B. und Lokalbahn Swolenowes-Smečna vom 1. Jänner 1902	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	1042 Heller pro Tonne	157 Pfennig
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Die gleichen Frachtsätze wie im Verkehre mit der Station Klagenfurt (Südbahn-Gesellschaft)	892	
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		150	
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Die Station Klagenfurt rangiert in die Gruppe C der Reexpeditionstabelle	Die Kohle muss zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft oder der Kremsthalbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Transportanstalten adressiert sein	

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	Die Publikation erfolgt und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständnis wird gemacht und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
889	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	„Kristaly"-Mineralwasser	Buda-Császárfürdö kiterö	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Kartierungs-Frachtsätze vom 1. März 1903	132 Heller	113 Heller	19 Heller	Im Kartierungswege		
			Leer retourgehende „Kristaly"-Mineralwasserflaschen	Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B.	Buda-Császárfürdö kiterö	Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen			238 Heller	132 Heller	106 Heller			
890	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt	Dévény-Ujfalu	Simmering St.E.G.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 31		Im Kartierungswege		Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Schwechat-Kledering					31				
					Lanzendorf-Rannersdorf					32				
					Himberg					34				
					Grammat-Neusiedl					37				
					Götzendorf St.E.G.					41				
					Trautmannsdorf					43				
					Wilfleinsdorf					46				
					Fischamend					53				
					Klein-Neusiedl					51				
					Schwadorf					51				
					Mannersdorf					51				
891	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Belišće	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Wien-Matzleinsdorf Simmering St.E.G. Schwechat-Kledering	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen hat durch die Partei, resp. auf deren Kosten zu erfolgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Es besteht kein direkter Frachtsatz	136 Heller		Im Kartierungswege		Die Kosten der Umladung in Noskovci sind in dem Frachtsatze inbegriffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
892	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Cerna Drenovce Gradiste Ottok Rokovci-Andrijasevci Spačva Vrbanje Znpanje Znpanje-Szávapart	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf Schwechat-Kledering	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband	Verschieden	Heller 147 165 150 149 144 156 160 154 157	Verschieden	Im Kartierungswege		
893	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Noskovci transit (von Stationen der Slavonischen Drauthalbahn)	Wien St.E.G. Wien (Matzleinsdorf) und Wien K.F.N.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	120 Heller		Im Kartierungswege		Die Sendungen sind in Noskovci durch die Partei auf eigene Kosten umzuladen
894	Südbahn-Gesellschaft		Eisen (Rob-) aller Art der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Leoben S.B.	Prevali	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Eisen (Rob-) aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen der Pos. E—7 Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; bei den übrigen in diese Position fallenden Artikeln Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	85 Heller	72 Heller	13 Heller	Im Kartierungswege			

Fortlaufende Nummer	1	895	896
Die Publikation erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der	3	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4	Mahlprodukte der Pos. M—4 und Malz	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Velencze / Martonvásár	Blacko-Jakšić, Bizovac, Bukovica, Cadinci, Caglin, Ciglenik, Feričanci, Josipovac-Kravice, Koška, Ljeskovica, Londjica, Miklenš, Našic, Noskovci, Orahovica, Pleternica, Pozsega, Ratkovica, Susine-Gjurgjenovac, Zolján
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	a) Wien St.E.G. loko; b) Wien St.E.G. transit mit der Bestimmung nach den im Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 5, aufgenommenen Stationen, insofern der Verkehr via Wien instradiert	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf
Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 5, vom 1. September 1900, resp. Kartierungsfrachtsätze, giltig vom 1. März 1903	Tarif für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, bezw. Heft 3
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	Heller: 170, 147, 137, 139, 164, 164, 164, 142, 145, 153, 161, 161, 139, 148, 130, 142, 170, 174, 170
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	a) 22 Heller b) 18 Heller	a) 14 Heller b) 10 Heller	Verschieden	inkl. ungar. Transportsteuer: 145, 159
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	Gegen auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautende Duplikat-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1904 bei der Direktion der Südbahn-Gesellschaft in Wien einzureichen sind	
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
897	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klasse II A	Wolframitzkirchen (Oe.N.W.B.)	Eger (B.E.B. oder k.k.St.B.)	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief; Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen; Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	411 Heller	293 Heller	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
898	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Tarifposition Z—1	Volovic	Prag St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	28 Heller	21 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege			
899	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Spiritus, roh	Dobříš (L.B.)	Raudnitz St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Die Sendungen müssen an eine Spiritusraffinerie adressiert sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 115		Im Kartierungswege		
				Liteň (L.B.)						99				
				Pürglitz (k.k.St.B.)						102				
				Wlaschim (L.B.)						136				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
900	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Siehe Tabelle	Siehe Tabelle		Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Station	Eisenbahn	Eilgut			Frachtgut					
		gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Sperrige Güter	Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C
		Frachtsätze für 100 kg in Heller								
		Von oder nach Straussnitz-Neustadtl (B.N.B.)								
Konitz	K.k.St.B.	1138	464	384	—	384	295	260	—	—
Přibyslau	K.k.St.B.	865	356	289	—	289	230	206	—	—
Reichenau a/K.	Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalbahn	—	—	—	—	—	—	202	—	—

901	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Artikel des Spezialtarifes III	Scheibmühl und vice versa	Unterwellenborn	Einhaltung der für den Spezialtarif III giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Teil II, Heft 2	Besteht kein direkter Frachtsatz	151 Pfennige		Im Kartierungswege		
902	**Oesterr. Nordwestbahn**		Sand	Starkoč transit	Trautenau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Anfrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B., giltig vom 1. Jänner 1898	24 Heller	21 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		Der Frachtzuschlag der S.N.D.V.B. gelangt nicht zur Einhebung

Fortlaufende Nummer	903	904
1		
2	Oesterreichischen Nordwestbahn	Oesterreichischen Nordwestbahn
3		beteiligten Verwaltungen
4	Steine des Spezialtarifes 3	Holz (ausgenommen Farbhölzer) in Stämmen, Balken, Bohlen, Blöcken, Stöckeln, Brettern (letztere auch gebohlt, genutet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet) und Holznägel (Schuhpflöcke) von solchen Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirtschaft sind (Pos. H 17 des Teiles I, Abteilung B, für die österreichischen, ungarischen u. bosnischen Eisenbahnen)
5	Kolin	Tetschen Oe.N.W.B. trs./Bodenbach St.E.G. trs.
5	Ziželitz	Wien (K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G.), Wien II (K.F.J.B.)
6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903
8	Lokaltarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Lokal-, bezw. Verbandstarife
9	18 Heller	
10	15 Heller	153 Pfennig
11	3 Heller	
12	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
13	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Chlumetz als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, bis längstens Ende Februar 1904	
14	Die Steine müssen zum Baue oder zur Reparatur von Kanälen und Brücken, ferner zur Beschotterung der Reichsstrassen bestimmt sein	Die Frachtsätze finden nur auf Sendungen Anwendung, welche per Bahn von deutschen Seehafenstationen in Bodenbach oder Tetschen eintreffen und daselbst umkartiert, bezw. nach Wien K.F.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G., Wien II (K.F.J.B.) neu zur Aufgabe gebracht werden

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt	von der und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen

Fortlaufende Nummer	1	905	906	907
Die Publikation erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. Staatsbahn-Direktion Wien
von der Namen der	3	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Getreide und Hülsenfrüchte der Position G—9 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I, Abteilung B, der österr.-ungar. und bosnisch-herzeg. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Stein- und Braunkohle und Koks
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Belišće	Lobositz (A.T.E. und St.E.G.)	allen Stationen
nach		Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) Wien-Matzleinsdorf Simmering St.E.G. Schwechat-Kledering	Schlackenau	Heiligenstadt und Hernals
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	**Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 800 Tonnen.** In dieses Quantum werden auch jene gleichartigen Sendungen einbezogen, welche innerhalb der Begünstigungsdauer ab Belišće nach Budapest-dunap. t. p. n., Budapest-Józsefváros, Budapest-Angyalföld, Budapest-Lipótváros und Budapest-nyugoti-pal. verfrachtet werden. Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein giltigen Tarifbestimmungen	
und gilt in der Zeit	7	bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Bestehender ermässigter Kartierungsfrachtsatz	Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	Waggeld für Verwiegung auf der Strassenbrückenwage
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	136 Heller	104 Heller	4 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	126 Heller	89 Heller	0·8 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	10 Heller	15 Heller	3·2 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche innerhalb drei Monaten nach Ablauf der Begünstigungsdauer der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Abteilung C IV b) vorzulegen sind		
Besondere Bemerkungen	14	Die Kosten der Umladung in Noskovci sind in den Frachtsätzen inbegriffen		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

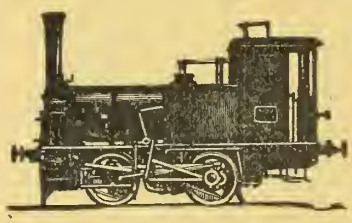
1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
12	Nr. 5 vom 10. Jänner 1903	393	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich aufgeführt	Kohlen, mineralische, und Koks	Miröschau Střebichowitz-Winařitz Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Smečna-Sternberg	Jenbach	Die ermässigten Frachtsätze gelten auch für solche Sendungen, die zu Regiezwecken der Zillerthalbahn bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltung adressiert sind	

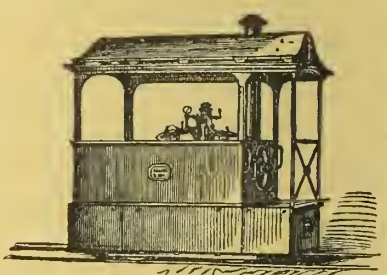
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

711



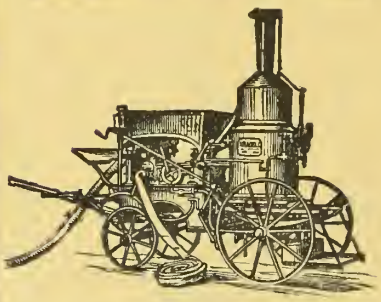


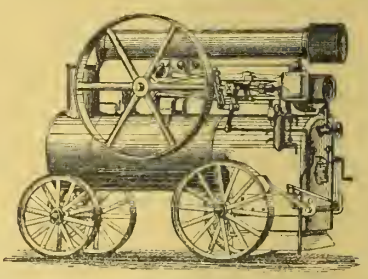
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832.

697

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 27. **Wien, 5. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. Februar 1903, Z. 1371,*) an die Privatbahnverwaltungen, betreffend die Geleiseanordnung auf Drehscheiben und die Sicherung der Drehscheiben.

Drehscheiben, welche sich in Geleisen befinden, die so nahe neben Ein- und Ausfahrtgeleisen liegen, dass die Streifung von Zügen mit den auf den Drehscheiben befindlichen Fahrzeugen stattfinden könnte, sowie Drehscheiben, welche mit Quergeleisen in Verbindung stehen, die die Hauptgeleise durchschneiden, dürfen nicht mit Kreuzgeleisen, sondern nur mit einem einfachen Geleise versehen sein und sollen in der Regel mit den Einfahrtsignalen der Station so in mechanische Abhängigkeit gebracht werden, dass die Freistellung der letzteren nur möglich ist, wenn die Drehscheibe in der richtigen, das ist in jener Lage verriegelt oder verschlossen ist, welche den vollkommenen Anschluss des Geleisestranges herstellt.

Wenn diese Signalabhängigkeit ausnahmsweise nicht durchführbar sein sollte, so müssen die Drehscheiben mit Sperrschlössern versehen sein, welche dauernd an denselben befestigt sind und deren Schlüssel nur abgezogen werden kann, wenn die Drehscheibe gesperrt ist.

Die Ein- oder Ausfahrt darf in solchen Fällen nur dann gestattet werden, wenn die Schlüssel sämtlicher für die Fahrt wichtigen Drehscheiben sich im Besitze des verantwortlichen Verkehrsbeamten befinden.

Die Entfernung bestehender Kreuzgeleise, sowie die Anordnung von Sperrvorrichtungen muss bis längstens Ende 1903 durchgeführt sein.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

*) Ein analoger Erlass wurde auch an die k. k. Staatsbahn-Direktionen gerichtet.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Konz. Nr. 52 „von der Döblinger Hauptstrasse durch die Billrothstrasse und Grinzinger Allee bis zur Sandgasse in Grinzing“: Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung: Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der am 30. August 1902 stattgefundenen technisch-polizeilichen Prüfung der Linie Konz. Nr. 52 „von der Döblinger Hauptstrasse durch die Billrothstrasse und die Grinzinger Allee bis zur Sandgasse in Grinzing“ der städtischen Strassenbahnen in Wien, mit welcher Amtshandlung auch die Ueberprüfung der Wagenhalle des Betriebsbahnhofes Grinzing verbunden wurde, und infolge des befriedigenden Ergebnisses dieser Kommission der Betriebskonsens ex commissione ab 31. August 1902 erteilt worden ist, genehmigend zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 47.294 ex 1902.]

Projektierte schmalspurige Bahn niederer Ordnung Polnisch-Ostrau—Hruschau. (Detailprojekt: Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung: Erteilung des Baukonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Landesregierung in Troppau über das Ergebnis der am 20. bis 22. und am 29. Oktober 1902 durchgeführten Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung rücksichtlich des Detailprojektes der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-

Aktiengesellschaft für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung vom Dreifaltigkeitsschachte in Polnisch-Ostrau bis zur Station Hruschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie die von der genannten Aktiengesellschaft für diese Bahnlinie in Aussicht genommene Verwendung von Dampflokomotiven für den Lastentransport und von Dampfautomobilwagen für die Personenbeförderung zur Kenntnis genommen und der mehrgenannten Aktiengesellschaft den bedingten Baukonsens für diese Bahnanlage mit dem Bemerken erteilt, dass derselbe erst mit dem Zeitpunkte der Konzessionserteilung in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann.

[E.-M.-Z. 54.409 ex 1902.]

Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass). (Genehmigung der Pläne für den gewölbten Viadukt in km 1·189 bis 1·289 der Seilbahnstrecke und des Planes für die auf Viadukten und Mauern der Seilbahnstrecke herzustellenden eisernen Geländer.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von dem Verwaltungsrate der Ueberetscherbahn als Konzessionär der Mendelbahn vorgelegten Pläne für den gewölbten Viadukt in km 1·189—1·289 der in Bauausführung begriffenen Seilbahnstrecke der Mendelbahn, sowie den Plau für die auf Viadukten und Mauern der Seilstrecke herzustellenden eisernen Geländer genehmigt.

[E.-M.-Z. 6297.]

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls). (Erweiterung der Lokomotivremise in der Station Berg Isel: Erteilung des Baukonsenses.) Laut Ermächtigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. Dezember 1902, Z. 55.561, hat die k. k. Statthalterei in Innsbruck dem Verwaltungsrate der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn zur Adaptierung der in der Station Berg Isel der Lokalbahn Innsbruck-Hall bestehenden Lokomotivremise den Baukonsens erteilt. [E.-M.-Z. 4624.]

Projektierte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Herstellung einer Wasserkraftanlage im Bärengraben, Gemeinde St. Jakob, zum Zwecke der Gewinnung elektrischer Kraft für den Bau des Karawankentunnels [Nordseite]: Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Baukonsenserteilung.) Das von der k. k. Landesregierung in Klagenfurt mitgeteilte Ergebnis der am 23. Jänner 1903 im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, sowie des kärntnerischen Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 46, durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Klagenfurt vorgelegten Projektes, betreffend die Herstellung einer Wasserkraftanlage im Bärengraben, Gemeinde St. Jakob im Rosenthal, zum Zwecke der Gewinnung elektrischer Kraft für den Bau des Karawankentunnels (Nordseite) im Zuge der Projektslinie Klagenfurt (Villach) — Görz—Triest-St. Andrae (Art. I, Punkt 2, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63), sowie der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der oberwähnten Amtshandlung ex commissione erteilte Baukonsens für das gegenständliche Projekt wurde zur Kenntnis genommen.

[E.-M.-Z. 7146.]

— (Schleppbahn vom Steinbruche in Schlatten zum Anschlusse an die Materialtransportbahn des Karawankentunnels (Nordseite): Anordnung der politischen Begehung und der Verhandlung über Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Das von der k. k. Eisenbahn-Banleitung in Klagenfurt vorgelegte Detailprojekt, betreffend die mit elektrischen, aushilfsweise auch mit Dampflokomotiven zu betreibende schmalspurige doppelgeleisige Schleppbahn, welche an die zwischen dem Karawankentunnel (Nordseite) und km 30·980 der projektierten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach) — Görz—Triest-St. Andrae (Art. I, Punkt 2, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63) bereits bestehende Materialtransportbahn anschliessen und für Zwecke des Steintransportes vom Steinbruche in Schlatten ausgeführt werden soll, erscheint vom fachlichen Standpunkte als entsprechend und wurde prinzipiell genehmigt. Das gegenständliche Projekt wurde an die k. k. Landesregierung in Klagenfurt mit der Einladung übermittelt, bezüglich desselben im Sinne der Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die politische Begehung, sowie die Verhandlung über die Feststellung der feuersicheren Herstellungen mit tunlichster Beschleunigung vorzunehmen. [E.-M.-Z. 8707.]

Lokalbahn Jičin-Turnau. (Aenderung der Nivellette in der Teilstrecke km 8·9 bis 9·8.) Die von der Bauunternehmung J. Kruliš beantragte Aenderung der Nivellette in der Teilstrecke km 8·9 bis 9·8 der Lokalbahn Jičin-Turnau wurde genehmigt. [E.-B.-D. 1512.]

— (Variante der Teilstrecke km 1·7 bis 3·4: Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung; Baukonsenserteilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilte Ergebnis der am 15. November 1902 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Detailprojektes, betreffend die Variante der Teilstrecke von km 1·7 bis 3·4 der im Bau befindlichen normalspurigen Lokalbahn Jičin-Turnau, sowie der auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der oberwähnten Amtshandlung im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für die begangene Strecke ex commissione erteilte Baukonsens wurde zur Kenntnis genommen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat den nach Massgabe des ursprünglichen Projektes für die obbezeichnete Teilstrecke mit dem Erlasse vom 15. Februar 1899, Z. 3238, erteilten Baukonsens aufgehoben.

[E.-M.-Z. 2647.]

Lokalbahn Neumarkt-Suchahora. (Hochbaupläne.) Die von der Bauaufsicht der Lokalbahn Neumarkt-Suchahora vorgelegten, von der k. k. Statthalterei in Lemberg im Sinne der Bestimmungen der Bauordnung für das Königreich Galizien vom 13. Oktober 1899, L.-G.-Bl. Nr. 133, entsprechend befundenen Hochbaupläne für die genannte Lokalbahn wurden zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-D. 1608.]

Lokalbahn Radonitz-Duppau (Kaadner Lokalbahnen). (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung: Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der am 8. November 1902 stattgefundenen technisch-polizeilichen Prüfung der Lokalbahn Radonitz-Duppau (Kaadner Lokalbahnen), bei welcher Amtshandlung auf Grund des befriedigenden Resultates derselben der Betriebskonsens ex commissione erteilt worden, genehmigend zur Kenntnis genommen.

[E.-M.-Z. 53.027 ex 1902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Abfertigungsbefugnisse des Stadtbureaus in Karlsbad.) Das mit 1. Juni 1899 in Karlsbad nur für die Zeit vom 1. Mai bis Ende Oktober jeden Jahres eröffnete Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen wird ab 15. März nachstehende Agenden als selbständiges Abfertigungs-, bezw. Aufgabsamt ganzjährig besorgen:

a) Die Ausgabe von Fahrkarten im Lokalverkehre und nach den grösseren Stationen der in- und ausländischen Bahnen in dem Geschäftslokale der Firma Rudolf Mayer in Karlsbad, Alte Wiese, Haus „Savoyen".

b) Die Aufnahme und eisenbahnmässige Abfertigung von Reisegepäck, Expressgut und Eilgut, welches zum Versand ab Karlsbad (Zentralbahnhof) bestimmt ist, in dem Geschäftslokale der Firma Ludwig Bendl, Neue Wiese, Haus „Blaues Schiff".

Dieses Stadtbureau, welches dem k. k. Bahnbetriebsamte Karlsbad (Zentralbahnhof) direkt untersteht, ist eine selbständige Versand-, bezw. Kartierungs- und Verrechnungsstelle für Reisegepäck, Expressgut und Eilgut und wird dasselbe die direkte Abfertigung in den gleichen Relationen wie Karlsbad (Zentralbahnhof) zu den ab dieser Station gültigen Tarifsätzen besorgen.

Nachrichten aus Ungarn.

Lokaleisenbahnen Budapest-Lajosmizse und Kecskemet—Tisza-Ugh. (Fusionierung der beiden Gesellschaften und Ausbau des Zwischengliedes Lajosmizse-Kecskemet.) Die Direktionen der genannten Lokaleisenbahnen haben den Beschluss gefasst, die beiden Aktiengesellschaften durch Fusion in eine Gesellschaft zu vereinigen. Im Zusammenhange hiermit steht der projektierte Ausbau einer Verbindungsbahn zwischen den Endstationen Lajosmizse und Kecskemet der beiden voranbezeichneten Lokaleisenbahnen [vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 20 ex 1898, Post 2 a), b), und Nr. 29 ex 1902, Post 2 a) bis d)], deren Finanzierung bereits gesichert ist.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung einer Vorkonzession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 14. Februar 1903 der Landwirtschaftsbank in Kalocsa die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokaleisenbahnen mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres erteilt, und zwar für:

a) eine von der Station Baja der Lokaleisenbahn Szabadka (Maria-Theresiopel)-Baja abzweigende, zur Donau-Umschlagsstation Baja führende normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe;
b) eine die Linie a) mit der Linie Kis-Körös—Kalocsa verbindende normalspurige Lokaleisenbahn mit Dampfbetrieb;
c) eine von der Station Kalocsa aus die Linie b) mit der projektierten Lokalbahn Duna-Pataj—Kun-Szent Miklos-Tass verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb [vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 29 ex 1902, Post 3 a), c), und Nr. 32, Post 2 a), c)].

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Jänner die Holzverladestelle Kranichbruch zwischen den Stationen Bokellen und Matheninken an der Bahnstrecke Osterode—Insterburg im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr. allgemein als Ladestelle für die Annahme und Auslieferung von Wagenladungsgütern, mit Ausschluss von Fahrzeugen und sonstigen schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen; Sendungen von dieser Ladestelle dürfen nur unfrankiert, nach derselben nur frankiert und müssen in beiden Richtungen ohne Nachnahmebelastung aufgeliefert werden; die Güternebenstelle Keitum a. Sylt im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Altona mit denselben Abfertigungsbefugnissen und Dienstbeschränkungen wie die Station Westerland a. Sylt; die Station Cassel Rangierbahnhof im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Cassel, deren Abfertigungsbefugnisse seither auf den Umkartierungsverkehr beschränkt waren, für den Verkehr mit den Anschlusswerken; der Haltepunkt Bobelwitz zwischen den Stationen Meseritz und Politzig an der Bahnstrecke Meseritz—Rokietnice im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Posen, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, als Haltestelle auch für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Abfertigung von Leichen, Stückgut, Vieh, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen;

am 15. Jänner der Haltepunkt Bischofswalde zwischen den Stationen Schlochau und Bärenwalde an der Bahnstrecke Konitz—Neustettin im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Danzig, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, unter der Bezeichnung „Bischofswalde in Westpr." auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen;

ferner am 20. Jänner der Haltepunkt Allenau zwischen den Stationen Friedland (Ostpr.) und Böttchersdorf an der Bahnstrecke Löwenhagen—Gerdauen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr. für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Preussen. (Vertrag, betreffend die Uebernahme der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn durch den preussischen Staat.) Wie die „H. N." mitteilen, ist der Vertrag, betreffend den Uebergang des Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahnunternehmens an den preussischen Staat, von den Kommissären des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers unterzeichnet worden. Die Bahn wird ab 1. April auf Rechnung des preussischen Staates geführt werden.

— (Eröffnung einer geleiselosen elektrischen Bahn.) Wie die „H. N." mitteilen, ist kürzlich in Grevenbrück (Westfalen) die 1·5 km lange geleiselose elektrische Transportbahn der Grevenbrücker Kalkwerke zum Bahnhofe eröffnet worden.

Bayern. (Versuchsfahrten mit Motorwagen auf Nebenbahnen und Vorortstrecken.) Auf den Vorortstrecken Augsburg—Friedberg und Augsburg—Mering fanden kürzlich Versuchsfahrten mit den auf der Bahn Augsburg-Hannstetten befindlichen Motorwagen statt. Wie die „H. N." mitteilen, beabsichtigt die Eisenbahnverwaltung in Bälde auf Nebenbahnen und auf weniger gut frequentierten Vorortstrecken zur Ersparung von Betriebskosten den elektrischen Betrieb einzuführen.

Schiffahrt.

Pionnierübungen auf der Elbe. Laut einer Kundmachung der k. k. Statthalterei in Böhmen vom 20. Februar 1903 werden vom 1. April bis 15. September 1903 die praktischen Uebungen des k. u. k. Pionnierbataillons Nr. 8 auf der Elbestrecke zwischen Krzeschitz und Leitmeritz täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 6 Uhr 30 Minuten bis 10 Uhr vormittags, ferner mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage und der Samstag-Nachmittage vom 1. bis 15. Mai und vom 1. bis 15. August 1903 auch von 2 Uhr 30 Minuten bis 4 Uhr 30 Minuten nachmittags stattfinden.

Des weiteren werden vom 1. Juni angefangen bis 15. September 1903 in den Nächten von Samstag auf Sonntag von 8 Uhr abends bis circa 1 Uhr nachts innerhalb der erwähnten Flussstrecke Uebungen im Ankerwerfen und Kriegsbrückenbau abgehalten werden.

Zur Zeit der Vornahme der vorbezeichneten Uebungen darf die Flussstrecke von Krzeschitz bis Leitmeritz weder mit Schiffen noch mit Flössen befahren werden, doch können auch während der Uebungsstunden die Schiffe und Flösse bei der Uebungsstelle vorbeigelassen werden, so oft keine Stromsignale aufgestellt sind, oder dies mit Rücksicht auf den Stand der Uebungen überhaupt möglich und zulässig erscheint, wozu sich die Schiff- und Flossführer jeweilig bei dem die Uebungen leitenden ranghöchsten k. u. k. Offizier mündlich die Erlaubnis einzuholen haben.

Vom obgenannten k. u. k. Pionnierbataillon werden während der Uebungsstunden drei Stromsignale, am Tage mit je zwei übereinander angebrachten roten Fahnen, bei Nacht mit je zwei übereinander angebrachten roten Laternen aufgestellt werden, und zwar:

1. das Stromsignal Nr. I 4000 m stromaufwärts von Böhmisch-Kopist bei dem am linken Ufer befindlichen Kilometersteine Nr. 38 gegenüber dem Ende des rechtsseitigen Leitwerkes bei Gross-Nutschnitz;
2. das Stromsignal Nr. II am linken Elbeufer in der Nähe der Podčapler Kirche;
3. das Stromsignal Nr. III circa 1200 m stromabwärts von Böhmisch-Kopist am linken Ufer gegenüber Conrad-Mühl-Antriebe bei Leitmeritz.

Das Befahren der erwähnten Flussstrecke ist bedingungslos nur dann gestattet, wenn die Signalflaggen, bezw. Signallaternen nicht aufgezogen sind. Zur Ueberwachung der letzteren Verfügung ist beim Stromsignal Nr. I eine bemannte Zille als obere Stromwache, beim Stromsignal Nr. II ein Avisoposten ohne Fahrzeug, beim Stromsignal Nr. III gleichfalls eine bemannte Zille als untere Stromwache aufgestellt und ist den Anordnungen dieser Militärmannschaft unbedingt Folge zu leisten. Die Grenzen des Pionnier-Uebungsplatzes zunächst Böhmisch-Kopist sind tagsüber während jener Zeit, wo keine Uebungen stattfinden, durch rote Fahnen markiert und ist bei Vorbeipassierung dieses Uebungsplatzes seitens der Dampfschiffe zur Schonung der am Ufer gehefteten Fahrzeuge bloss „halber Dampf" zu benützen.

Uebertretungen dieser Kundmachung werden nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, bestraft.

Verschiedene Mitteilungen.

Postnachnahmen im Eisenbahnverkehre. Ueber Wunsch der Handels- und Gewerbekammern hat das Eisenbahnministerium angeregt, dass die bei den österreichischen Staatsbahnen bestehende Einrichtung, wonach eingezahlte Nachnahmen von der Empfangsstation des Gutes im Wege der k. k. Post, bezw. der k. k. Postsparkasse an den Absender übermittelt werden können, auch auf die Privatbahnen ausgedehnt werde.

Diese Anregung ist von der Mehrheit der österreichischen Privatbahnen in der Direktorenkonferenz vom 18. November 1902 abgelehnt worden.

Es bleibt sonach die wahlweise postmässige Begleichung der Nachnahmen, von welcher Einrichtung allerdings dem Anscheine nach infolge der Einschränkung derselben auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen bisher nur ein sehr mässiger Gebrauch gemacht wurde, nach wie vor nur auf die k. k. österr. Staatsbahnen beschränkt.

Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 24. Jänner 1903 fand im Landhause in Graz unter dem Vorsitze des Präsidenten des gesellschaftlichen Verwaltungsrates, Sr. Exzell. Edmund Grafen Attems, eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Murthalbahn Unzmarkt-Mauterndorf statt. An derselben nahmen 12 stimmberechtigte Aktionäre teil, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 90 Stück gesellschaftlicher Prioritätsaktien und 1736 Stammaktien im Nominale von zusammen K 1,826.000 mit 365 Stimmen vertraten. Nach Konstatierung der ordnungsmässigen Einberufung und der Beschlussfähigkeit der Versammlung, sowie nach Ernennung des Herrn Dr. Franz Stücker zum Schriftführer und Berufung desselben und des Herrn Dr. Franz Mulli als Stimmzähler und Protokollverifikatoren wurde an die Erledigung der Tagesordnung geschritten. Auf derselben stand bloss der Bericht des Verwaltungsrates über den erfolgten Abschluss der Verhandlungen mit der k. k. Staatsverwaltung, betreffend die Abänderung der Gesellschaftsstatuten, sowie die Beschlussfassung über dieselben. Nach durchgeführter Verhandlung wurden die neuen Statuten, welche den von der Regierung gestellten Anforderungen vollkommen entsprechen, einstimmig angenommen. Nachdem die Tagesordnung hiermit erschöpft war, wurde die Generalversammlung vom Vorsitzenden geschlossen.

Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 7. Jänner 1903 fand in Lemberg die 4. (ausserordentliche) Generalversammlung der Aktionäre der „Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów“ unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates, Emanuel A. Ziffer, und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Vinzenz Dobrowolski, statt. Anwesend waren 14 Aktionäre, die im eigenen und im Vollmachtsnamen 2025 Stück Aktien mit 86 Stimmen repräsentierten. Nach Konstatierung der statutenmässigen Einberufung und Beschlussfähigkeit der Generalversammlung nahm dieselbe den Bericht des Verwaltungsrates über die am 14. Dezember 1902, R.-G.-Bl. Nr. 231, erfolgte Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von Janów nach Jaworów zur genehmigenden Kenntnis. Sodann wurden die Anträge des Verwaltungsrates, betreffend die infolge des Baues der konzessionierten Lokalbahn von Janów nach Jaworów erforderliche Erhöhung des Gesellschaftskapitales durch Ausgabe von K 1,700.000 in Prioritätsaktien und K 332.400 in Aktien II. Emission, sowie betreffend die Aenderung der Gesellschaftsfirma und der Statuten, einstimmig von der Versammlung angenommen. [E.-M.-Z. 8362 ex 1903.]

— (Firmaänderung.) Mit Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern hat die Aktiengesellschaft „Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów“ vorbehaltlich der entsprechenden Statutenänderung ihre bisherige Gesellschaftsfirma in die Firma „Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów“, polnisch „Kolej lokalna Lwów (Kleparów)-Jaworów“ abgeändert. [E.-M.-Z. 6623 ex 1903.]

Literatur.

Die Umgestaltung der Eisenbahn-Gütertarife Oesterreichs. Von Oskar Leéder und Dr. Heinrich Rosenberg. Mit einer Karte. Wien, 1903. Alfred Hölder, k. u. k. Hof- und Universitäts-Buchhändler, I. Rothenthurmstrasse 13. Sonderabdruck aus der „Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung“, als 3. Heft der I. Reihe der vom Klub österreichischer Eisenbahnbeamten herausgegebenen „Schriften über Verkehrswesen“.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten
Fabrik: VI/2, Hirschengasse 25
Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.
Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.
Illustrirte Kataloge frei. 668

Hüttig's Grassamen-Mischungen
für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.
Specialofferte und Kataloge zu Diensten.
Samenhandlung P. Hüttig
Wien, I. Weihburggasse 17.
Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc. 723

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen gelangt die **Lieferung und Aufstellung von 6 Stück Waggondrehscheiben von 6·2 m Durchmesser, 8 Stück Waggondrehscheiben von 2·5 m Durchmesser und einer Drehscheibe, System Weikum, für Bahnwagen und Rädersätze von 2·5 m Durchmesser** für den Werkstättenbahnhof in Pilsen im Offertwege zur Vergebung.

Die Herstellung und Montierung der 6·2 m im Durchmesser messenden Drehscheiben erfolgt nach dem Normalblatte Nr. 135/0 und 136/0, während die Konstruktion der übrig genannten Wagendrehscheiben von 2·5 m Durchmesser für eine Belastung von 15 t, sowie der Drehscheibe von 2·5 m Durchmesser, System Weikum, für eine Belastung von 5 t dem Offerenten freigestellt bleibt.

Die Offerte und besonderen Bedingnisse und die Normalpläne, ferner das Offertformular sind bei der Abteilung für Bau und Bahnerhaltung der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen ab 22. Februar 1903 käuflich erhältlich. Dieselbe behält sich das Recht vor, die Verteilung der Lieferung an einzelne Lieferanten stückweise vorzunehmen.

Der Vollendungstermin der Drehscheiben an Ort und Stelle wird mit dem 22. Mai 1903 gegen Pönalesicherung bedungen.

Die vollständig ausgefertigten und pro Bogen mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehenen, versiegelten und mit der Aufschrift „Offert für die Lieferung von Waggondrehscheiben des Werkstättenbahnhofes Pilsen“ bezeichneten Anbote müssen bis **12. März 1903, mittags 12 Uhr,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen einlangen.

Dem offerierten Konstruktionsplane muss eine statische und Gewichtsberechnung beigelegt werden.

Die Genehmigung der Konstruktionspläne, sowie die Annahme oder Nichtannahme der vorgelegten Anbote behält sich die k. k. Staatsbahn-Direktion nach freiem Ermessen vor.

Zu der am 12. März 1903, um 2 Uhr nachmittags, stattfindenden Offerteröffnung können die Offerenten oder deren beglaubigte Vertreter erscheinen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Einführung direkter Frachtsätze für Kleesaaten ab Budweis.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1903 wird die Station Budweis in den Ausnahmetarif Nr. 43 (für Kleesaaten etc.) des Tarifes, Teil II, Heft 1, des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafenverbandes unter Aufrechthaltung der für diesen Ausnahmetarif bestehenden Bestimmungen mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Von Budweis (k.k.St.B.) nach								
Bremen Hauptbahnhof Freibezirk		Hamburg B. Wilhelmsburg		Stettin		Warnemünde		anderen deutschen Hafenstationen
a	b	a	b	a	b	a	b	
Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
416	380	411	375	342	314	402	368	Siehe besondere Tabelle auf Seite 26 und 27 des Verbands-Gütertarifes, Teil II, Heft 1

Wien, am 3. März 1903. [205]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Bahnverwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Milano Porta Romana in den italienischen Ausnahmetarif Nr. 1.

In den Tarif, Teil II, Abt. B, sind auf Seite 99 folgende vom 11. März 1903 gültige Schnittsätze aufzunehmen:

Italienische Schnittsätze		Ausnahmetarif Nr. 1 Franken für 100 kg
Milano Porta Romana	Chiasso	0·49
	Peri	1·05

Wien, am 2. März 1903. [206]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

(Tarif-Heft III.)

Einführung von Fahrpreisen.

Mit 15. März 1903 werden von Freistadt i. S. nach Teschen und umgekehrt direkte Fahrkarten II. und III. Klasse für Personenzüge zu den nachfolgenden Preisen ausgegeben:

II. Klasse . . . . . K 1·40
III. „ . . . . . K 0·80

Budapest, am 2. März 1903. [207]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung der Dienstanweisungen Nr. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. März, bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 15. April 1903, treten zum Teil II, Heft 1, ferner zum Teil II, Heft 2, und zum Teil III des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband je eine Dienstanweisung Nr. 2 in Kraft, welche Ergänzungen und Berichtigungen von Frachtsätzen etc., enthalten.

Die Dienstanweisungen sind bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 1. März 1903. [208]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif-Heft IV.

Tarifberichtigung.

Mit 15. März 1903 werden im Tarife für den obbezeichneten Verkehr die Personenzugsfahrpreise III. Klasse für ausserdienst reisende Militärpersonen im Verkehre zwischen Lemberg—Budapest von K 10·— auf K 10·30 und zwischen Przemyśl—Budapest von K 9·80 auf K 10·10 berichtigt.

Wien, am 28. Februar 1903. [209]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Einbeziehung der Station Sinzing in den Spezialtarif III b und der Station Salzburg in die Ausnahmetarife Nr. 21, 23 und 24.

In den Tarif, Teil II, Abt. A, sind auf Seite 78, 195, bezw. 199 nachstehende ab 5. März 1903 gültige Schnittsätze für die Stationen Sinzing und Salzburg aufzunehmen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Spezialtarif III b	Ausnahmetarife Nr. 21 a	21 b	23	24 a	24 b
		Franken für 100 kg					
Sinzing	Pino	2·10	—	—	—	—	—
	Chiasso	2·24	—	—	—	—	—
	Peri	1·78	—	—	—	—	—
Salzburg (Bayer. St.B.)	Pino	—	3·17	3·50	2·23	3·86	3·40
	Chiasso	—	3·35	3·71	2·37	4·08	3·61
	Peri	—	2·08	2·33	1·54	2·58	2·33[5] / 2·04
Salzburg (Oesterr. St.B.) Pontebba		—	2·43	—	—	3·30	— / 2·58[5]

[5]) Nur gültig für Knoppern (auch orientalische), Ecker- und Ackerdoppern, sowie Valonea.

Wien, am 2. März 1903. [210]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Nachtrages II zum Tarife, Teil II, Heft 3.

In dem am 1. März 1903 in Kraft getretenen Nachtrage II zum Tarife, Teil II, Heft 3, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes werden die unter Pos. 221 für Braunkohle enthaltenen nachstehenden Frachtsätze wie folgt berichtigt:

1. Im Verkehre mit der Station Pachfurth

ad a) von 63 Heller auf 62 Heller
„ g) „ 70 „ „ 69 „

2. im Verkehre mit der Station Schönfeld-Lassee

ad a) von 73 Heller auf 74 Heller
„ e) „ 79 „ „ 80 „
„ g) „ 80 „ „ 81 „

3. im Verkehre mit der Station Maxing trs.

ad a) von 67 Heller auf 65 Heller
„ b) „ 59 „ „ 57 „
„ c) „ 63 „ „ 61 „
„ e) „ 73 „ „ 71 „
„ g) „ 75 „ „ 72 „

Wien, am 3. März 1903. [211]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Stationsbezeichnung Buchs.

Die bisherige Bezeichnung der auf der Linie Feldkirch—Buchs gelegenen Station Buchs wurde in „Buchs (Rheintal)“ abgeändert.

Innsbruck, am 27. Februar 1903. [212]

Norddeutsch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifheftes 1.

An Stelle des Tarifheftes Nr. 1 zum Norddeutsch-Sächsischen Eisenbahnverband vom 1. Februar 1896 gelangt mit 20. März 1903 ein neues Tarifheft Nr. 1 zur Einführung, welches in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von Mk. 0·75, resp. 90 Heller per Stück erhältlich.

Wien, am 2. März 1903. [213]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

2. März. Auf der Kleinbahn Neu-Łupkow—Cisna wurde mit den Zügen Nr. 5175 und 5176 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Schiffahrt.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Güteraufnahme in und nach sämtlichen gesellschaftlichen Schiffsstationen (ausgenommen Stein, Piszke, Párkány, Rácz-Almás und Ercsi) wurde am 28. Februar eröffnet.

Ausland.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einbeziehung neuer Stationen in das Tarifheft 8.) Mit Geltung vom 1. März 1903 wurden die an der Neubaustrecke Grünstadt—Altleiningen der Pfälzischen Eisenbahnen gelegenen Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim in das Tarifheft 8 des Verbandsgütertarifes einbezogen.

Nähere Auskunft über die Bildung der der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Entfernungen erteilen die Stationen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Rückvergütungen.) Die im Ausnahmetarife Nr. 24 des Tarifheftes 4 für Zement nach Konstanz transit, Singen transit und Waldshut transit vorgesehenen Frachtsätze werden im Rückvergütungswege auch dann gewährt, wenn durch Vorlage der Zollquittung die Ausfuhr der Sendung ins Ausland nachgewiesen wird.

— (Einbeziehung neuer Stationen in das Heft 1.) Die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim der am 1. März 1903 zur Eröffnung kommenden Strecke Grünstadt—Altleiningen der Pfälzischen Eisenbahnen werden vom gleichen Tage ab in das Heft 1 des Verbandsgütertarifes aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Verbandsstationen.

Ausnahmetarif 1a für Grubenholz. (Erweiterung.) Der am 1. Jänner 1903 im Versande von Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie der Reichsbahnen in Kraft getretene Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge gilt fortan auch im Versande von den Stationen Lyk und Prostken der Ostpreussischen Südbahn.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V). (Einbeziehung der Station Gera [Reuss].) Vom 1. März 1903 ab wurde die Station Gera (Reuss) Preussische Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a.M.-Hessisch-Südwestdeutscher Verbandsverkehr. (Einführung einer neuen Bestimmung) Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1903 wurde in den besonderen Tarifvorschriften (Abschnitt II B) unter „3 Ausnahmetarife" der Tarife zu a) und unter „4 Ausnahmetarife" des Tarifes zu b) folgende neue Bestimmung als vorletzter Absatz eingeführt:

„Im Verkehre von schmalspurigen Nebeneisenbahnen wird bei Ausnahmetarifen, deren Anwendung an die Ausnützung des Ladegewichtes der gestellten Wagen gebunden ist, das Ladegewicht der bei der Umladung gestellten vollspurigen Wagen der Frachtberechnung zugrunde gelegt."

Binnen- und Südwestdeutscher Verkehr. (Aenderung.) Die in den Tiertarifen, Teilen II, für den Binnenverkehr und den Südwestdeutschen Verbandsverkehr enthaltenen Bestimmungen über die Frachtberechnung für Rennpferde, Vollblutmutterpferde und Fohlen in Stallungswagen werden Ende März 1903 aufgehoben.

An ihrer Stelle werden durch den am 1. April 1903 in Kraft tretenden deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, neue Bestimmungen eingeführt, welche neben einer Frachtermässigung für Weidetiere einige Frachterhöhungen für Zuchttiere und Rennpferde enthalten.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Mannheim Industriehafen.) Am 1. März 1903 wurde die Station Mannheim Industriehafen der Badischen Staatseisenbahnen als Versandstation in die im Tarifhefte 4 bestehenden Ausnahmetarife 9 d und 9 e für Eisen und Stahl etc. einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Staatsbahnwechseltarife mit der Gruppe I und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einbeziehung der Haltestelle Thorn Uferbahn.) Am 1. März 1903 wurde die 3·7 km von Thorn Hauptbahnhof — Bahnstrecke Thorn—Insterburg — entfernt gelegene Haltestelle Thorn Uferbahn für den Wagenladungsgüterverkehr nach und von der Thorner Uferbahn eröffnet und in die oben bezeichneten Tarife einbezogen. Die Ausführung des Betriebes auf der Thorner Uferbahn erfolgt durch die Stadt Thorn gegen Erhebung einer von dieser mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung festzusetzenden Gebühr. Die Ueberführung der Sendungen nach und von der Uferbahn erfolgt zu den für Thorn Uferbahn bestehenden Frachtsätzen, im ersteren Falle jedoch nur dann, wenn die Sendungen bereits mit der Frachtbriefvorschrift „Thorn Uferbahn" in Thorn eingehen oder die Anträge auf Ueberführung vor Eingang der Sendungen in Thorn gestellt wurden.

Werden die Anträge auf Ueberführung erst nach Eingang der Güter in Thorn gestellt, so wird für die Ueberführung eines jeden beladenen Wagens eine Gebühr von 2 Mark erhoben.

Ueber die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Deutsch-Italienische Gütertarife vom 1. Februar 1898, Teil II, Abteilung A. (Ergänzung.) Mit Gültigkeit vom 5. März 1903 an wird die Station Salzburg der Bayerischen Staatsbahnen mit nachstehenden Schnittsätzen in die Ausnahmetarife Nr. 21 (Sämereien), Nr. 23 (Schwefel aus Italien) und Nr. 24 (Sumach etc. aus Italien) des obbezeichneten Tarifteiles aufgenommen:

		Ausnahmetarife Nr.				
		21		23	24	
		a	b		a	b
		Franken für 100 kg				
Salzburg (Bayer. Staatsb.)	Pino .	3·17	3·50	2·23	3·86	3·40
	Chiasso	3·35	3·71	2·37	4·08	3·61

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung neuer, bezw. ermässigter Frachtsätze.) Am 1. März 1903 traten neue, bezw. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 9 von oberschlesischen Stationen nach Hannover N. und S., Herrenhausen, Linden F. und K., Stendal und Wülfel in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach wird in der **Station St. Michael** die Adaptierung des Aufnahmsgebäudes und Vergrösserung der Restaurationsveranda zur Ausführung gelangen.

Die bezüglichen Arbeiten werden im Offertwege vergeben und beträgt die Bausumme für diese Herstellung K 70.000.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird bestimmt:

a) der **15. Juli 1903** für die neue Restaurationsveranda, Umbau und Erweiterung des ebenerdigen Pavillons gegen Leoben, Adaptierung sämtlicher Stationskanzleien, Vestibül und Verlegung der Stiege im Mittelbau, sowie die Kanalisierung;

b) der **31. Oktober 1903** für den Umbau der Warte- und Restaurationslokale, sowie der Restaurationsküche.

Die bezüglichen Offerte, mit einem 1 Krone-Stempel pro Bogen versehen, sind bis **21. März 1903, 12 Uhr mittags,** an die **k. k. Staatsbahn-Direktion Villach** versiegelt und mit der Aufschrift

„Offert für die Adaptierung des Aufnahmsgebäudes und Vergrösserung der Restaurationsveranda in der Station St. Michael"

einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 21. März 1903, um 3 Uhr nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte vier Wochen im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 Prozent der offerierten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Kaution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projektspläne, allgemeine und spezielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnung sind im Bureau der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingebrachten Offerte zurückzuweisen.

Villach, im Februar 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
908	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Güter des Spezialtarifes 1	Csorna	Böhm.-Kamnitz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Ein direkter Frachtsatz besteht nicht	286 Heller		Im Kartierungswege		
909	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Rohdachpappe aus der Pos. P – 3 b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil 1	Schlackenwerth	Brunn—Maria-Enzersdorf Monfalcone	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut a) von mindestens 5.000 kg b) „ 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür	vom 15. März 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1 und 2	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 538 Heller b) 419 „	a) 354 Heller b) 336 „	Im Kartierungswege		
910	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Werndorf	Cilli	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen zur Erhaltung ärarischer Strassen bestimmt und an die k. k. Bezirkshauptmannschaft Cilli adressiert sein. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 10. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	47	37	10	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
911	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Papier der Pos. P—1 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Vöcklabruck	Budapest-d. v. Budapest-Kelenföld Budapest-dunap. t. p. u. Budapest-Józsefváros Budapest-Angyalföld Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti p. u. Buda-Császár-fürdö-kiterö Ó-Buda-filatorigat	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender	vom 15. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	266 Heller inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		
912	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wörgl (k.k.St.B.)	Anfgabe in vollen Wagenladungen und Aufrechthaltung der diesfalls geltenden tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 1810	1660	150	Im Kartierungswege		
					Söll-Leukenthal			Kartierungs-Frachtsatz laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 137 ex 1902 unter fortlaufender Post 2473	1810	1660	150	Im Kartierungswege		

911	913	Fortlaufende Nummer	1
k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Die Publikation erfolgt: von der	2
	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	3
Banmaterialien und Gegenstände für die erste Einrichtnng	Harzleim (Harzseife)	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4
Stationen der im Abschnitt A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatshahnen, Teil II, Heft 2, angeführten Linien (exklusive Dolina-Wygoda)	Bodenbach (B.N.B.)	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Chabówka (Rabka)	Zwischenwässern	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	
Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg per Artikel und Frachtbrief unter Einhaltnng der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendnngen müssen znr Erweiterung der Heilkolonie für skrofulöse Kinder in Rabka bestimmt sein und mit an die genannte Kolonie oder an die betreffende Bauunternehmung adressierten Frachtbriefen znr Aufgabe gelangen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezemher 1903	his auf Widerruf, längstens bis 31. Dezemher 1903	Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Localgütertarif	Tarif fur die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Böhmischen Nordhahn-Gesellschaft einerseits nnd Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate hetriehenen Privat- nnd Lokalhahnen anderseits, gültig vom 1. Dezemher 1901	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8
Verschieden	454 Heller	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9
Verschieden	348 Heller	pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
50 Prozent Nachlass von den Frachtsätzen der im Abschnitt A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatshahnen, Teil II, Heft 2, enthaltenen Gebührenherechnungstahelle unter Wahlnng des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 km	106 Heller	pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	Art der Durchführung	12
Gegen Vorlage der Frachtbriefe, welche vom Empfänger his längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau zu bewirken ist		Bezeichnung der Doknmente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13
		Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
915	k. k. österr. Staatsbahnen													
	Bukowinaer Lokalbahnen		Eisenbahnbau- und Betriebsmaterialien, sowie Baurequisiten	Im lokalverkehre sämtlicher Bukowinaer Lokalbahnen		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Lokalbahn Kimpolung—Dorna-Watra mit der Abzweigung Požoritta-Lonisenthal Verwendung finden und von der Bauunternehmung bezogen werden	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	Verschieden	50 Prozent der tarifmässigen Frachtsätze aus der Gebührenberechnungs-Tabelle des Tarif-Teiles II, Heft 2, Abschnitt B, B 3 a und 3 b	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende März 1904 durch den Verwaltungsrat der Bukowinaer Lokalbahnen an die k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau zu bewirkende Vorlage der auf die Bauunternehmung als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe	
916	k. k. österr. Staatsbahnen													
	beteiligten Verwaltungen		Holz der Pos. H—18—a) und c) und H—19—a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Stationen der Strecke Grünau - Voitsdorf (inkl.)		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	ad A) = 102 Heller; ad B) für Holz der Pos. H—18—a) und c) = 161 Heller, „ „ „ „ H—19—a) = 149 Heller		Im Kartierungswege		
917	k. k. österr. Staatsbahnen													
	betbeiligten Verwaltungen		Kartoffeln (Erdäpfel) der Position K—10 der Guterklassifikation	Nagy-Ösz	Lovrin	Anfgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlnng für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Emptänger	bis anf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	188 Heller	195 Heller	191 Heller	198 Heller	Im Kartierungswege	
				Lemberg	Krakau									
				Lemberg	Krakau									

A) Korneuburg

B) Olmütz

Fortlaufende Nummer	1	918	919	920
Die Publikation erfolgt von der	2	Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
und im Namen der	3	beteiligten Verwaltungen		beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Glas gemäss der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 8 des in der 8. Rubrik angeführten Tarifes	Steine des Spezialtarifes 3	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 B
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Tepitz-Waldthor	Geiersberg	Hochstein St.E.G. Hohenstadt k.k.St.B. und St.E.G. Mähr.-Karlsdorf k.k.St.B. Mähr.-Schildberg k.k.St.B.
nach		Wien Umschlagsplatz (Praterkai)	Dohrenitz-Syrowatka Lissa	Glatz (D.-B. Breslau)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlnng für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachthrief nnd Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendnng des in der 8. Rnhrik genannten Tarifes gültigen besonderen Bestimmnngen	Anfgabe als Frachtgnt nnd Frachtzahlnng für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens nnd unter Anfrechthaltnng der allgemein gültigen Tarifbestimmnngen. Das Anf- nnd Abladen ohliegt den Parteien	Unter Einhaltung der für den Ausnabmetarif Nr. 3 B des Tarifheftes 1 enthaltenen Bedingnngen
und gilt in der Zeit	7	bis anf Widerrnf, längstens bis Ende Dezember 1903	bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	vom 10. März 1903 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Kornenbnrg, gültig vom 1. März 1902	Lokaltarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Ostdentsch-Oesterreichischer Verband, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Besteht keiner	56 Heller 39 Heller	
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 270 Centimes b) 147 „	38 Heller 23 Heller	35 in Pfennig 35 43 53
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		18 Heller 16 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Kartiernngswege	Im Kartiernngswege	Im Kartiernngswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14	Für die Schiffsstrecken finden die anf Seite 38 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes für den Ausnahmetarif Nr. 8 vorgesehenen Frachtsätze Anwendnng		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
921	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Pflastersteine		Josefstadt-Jaromĕř	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und unter Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898				Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das Bürgermeisteramt in Jaromĕř als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1904	Die Steine müssen zur Pflasterung der Stadt Jaromĕř bestimmt sein
									Heller					
				Chrast					39	33	6			
				Kuttenberg Stadtbahnhof					59	50	9			
				Prag Oe.N.W.B.					70	53	17			
				Senftenberg					45	38	7			
				Semil					40	34	6			
				Skutsch					42	39	3			
				LiehenOe.N.W.B.					69	52	17			
				Wysočan Oe.N.W.B.					68	52	16			
				Prag k.k.St.B. transit					74	58	16			
922	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter aller Art	Wien (St.B.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf), ferner Floridsdorf und Stadlau	a) Bosna-Brod, Brod, Brčka, b) Čapljina, Cavtat (Ragusa vecchia), Gravosa, Igalo, Metkovič, Mostár, Trebinje und Zelenika	Aufgabe von mindestens 5000 kg, resp. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg, resp. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder vice versa	bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1	Frachtsätze des Ausnahmetarifes II	Verschieden	ad a) 24 Heller ad b) 30 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Versender lautende Original-Aufnahmesscheine (Aufgabs-Rezepisse), bezw. Frachtbrief-Duplikate, welche bei der Direktion der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende März 1904 einzureichen sind	

Der sub b) angeführte Nachlass wird auch für jene Sendungen angewendet, welche nach Bosna-Brod in Sammelladungen von 5000 kg, resp. 10.000 kg anlangen und als Teilsendungen im Stückgutverkehre nach Capljina, Cavtat (Ragusa vecchia), Gravosa, Igaló, Metkovič, Mostar, Trebinje und Zelenika weitergesendet werden.

Die Liquidierung dieser Refaktie erfolgt in diesem Falle auf Grund der bis Bosna-Brod lautenden Original-Aufnahmsscheine (Aufgabs-Rezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate) und Original-Frachtbriefe, sowie der die Weitersendung dokumentierenden Aufnahmsscheine (Aufgabs-Rezepisse, bezw. Frachtbrief-Duplikate). Auf letzteren sind jene Daten, unter welchen die Sendungen im Sammelverkehre nach der Station Bosna-Brod anlangten, ersichtlich zu machen und wegen Richtigkeit seitens der Station Bosna-Brod zu bestätigen.

Diese Frachtbegünstigung findet auf Transporte von **gedörrtem Obst und Pflaumenmus keine Anwendung** und werden derlei Sendungen auch in das Minimalquantum **nicht** eingerechnet. Für Sendungen, bezüglich welcher ermässigte Kartierungssätze oder Ausnahmetarife oder noch weitergehende Begünstigungen Anwendung finden, wird diese Refaktie nicht liquidiert. In solchen Fällen, in welchen bei Anwendung von Ausnahmetarifen, bezw. Kartierungs-Frachtsätzen, oder bei Abfertigung der Sendungen von Bahn zu Bahn sich höhere Frachtsätze ergeben als jene, welche auf Grund der offiziellen Frachtsätze unter Berücksichtigung dieses Nachlasses resultieren, wird die sich eventuell ergebende Differenz liquidiert. In solchen Fällen sind nebst den Original-Aufnahmsscheinen, resp. Frachtbrief-Duplikaten, auch die Original-Frachtbriefe vorzulegen.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
923	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Steine der Klasse C	Skutsch Oe.N.W.B.	Chotzen Uhersko Zamrsk	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen zur Strasseurekonstruktion im Bezirke Hohenmauth bestimmt und an den Bezirksausschuss daselbst adressiert sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 40 34 37		Im Kartierungswege			
			Steine des Spezialtarifes 3		Chotzen Uhersko Zamrsk					32 26 29				
924	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Böhmischen Nordbahn	Holz des Spezialtarifes 2	Borohradek St.E.G.	Rabstein B.N.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehet kein direkter Frachtsatz	106 Heller		Im Kartierungswege		
925	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Koks zu Regiezwecken der Wiener Stadtbahn	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände via Wien-Donaukaibahnhof	Heiligenstadt	Aufgabe als Frachtgut und Zahlung der Fracht mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen und der in Rubrik 14 enthaltenen besonderen Bestimmungen. Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Bestehet kein direkter Tarif		20 Heller*)		Im Kartierungswege		Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte vom städtischen Gaswerke an der Erdbergerlände an eine Dienststelle der Wiener Stadtbahn zur Aufgabe gebracht werden. *) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 Kronen pro Wagen für den Zuschuh dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
926	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen, welche zur Neuanlage zweier Porzellanfabriksöfen bestimmt sind und in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen in der Station Dallwitz (B.E.B.) zur Abgabe gelangen, bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarifes, Teil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.													

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
13	Nr. 15 vom 5. Februar 1903	637	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Fabriks-einrichtungs-gegenstände und eiserne Maschinenteile	sämtlichen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hronov	Die 5. und 6. Zeile der Rubrik 6 erhalten folgende geänderte Fassung: Die Transporte müssen zum Baue, bezw. zur Erweiterung von Webereien in und bei Hronov bestimmt sein	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
7	Nr. 128 vom 8. November 1902	2220	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Koks zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen	Verrechnungsstelle Wien-Erdberggründe	Heiligenstadt via Wien-Donaukaibahnhof	21. März 1903	
8	Nr. 145 vom 20. Dezember 1902	3308	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Petroleum in Kessel- (Reservoir-, Zisternen-) Wagen	Triest	Radolfzell	1. Mai 1903	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 145 vom 20. Dezember 1902 unter fortl. Nr. 3308 für die in Rubrik 6 und 7 bezeichnete Relation verlautbarte Frachtsatz von Franken 2·55 tritt vom nebenbezeichneten Zeitpunkte an ausser Kraft

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
30	Nr. 22 vom 21. Februar 1903	779	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen, kgl. Eisenbahn-Direktion Erfurt	Holz des Ausnahmetarifes „"	Wolfsberg	Triptis	In den Spalten 4 und 8 soll es richtig heissen: Tarif, Teil II, Heft 2	
31	Nr. 22 vom 21. Februar 1903	781	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Beteiligte Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Troppau (K.F.N.B. oder k.k.St.B.) / Wawrowitz Zuckerfabrik	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Nestomitz (Zuckerfabrik) Schönpriesen	In der Rubrik 5 („nach") ist die hinter Schönpriesen gesetzte Klammer zu eliminieren und hinter das Wort „Zuckerfabrik" zu setzen	
32	Nr. 24 vom 26. Februar 1903	830	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Geschlachtete, ausgeweidete Schweine bei Aufgabe als Frachtgut	ungar. Stationen	Wien St. Marx	In der Rubrik 10 hat es zu lauten: Die direkten Frachtsätze der Wagenladungsklasse A aus dem Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes, bezw. aus den Kartierungsfrachtsätzen dieses Verbandes für Wien St.E.G., erhöht um 17 Heller pro 100 kg	

Central-Depositencasse und

Wechselstube des Wiener Bankverein

(Volleingezahltes Actiencapital K 80,000.000, Reservefond Ende 1901 K 22,342.701·94)

I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.

Auswärtige Filialen: PRAG, Graben 29, GRAZ, Herrengasse 9, BRÜNN, Jesuitengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 26. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15, III. Hauptstrasse 24, IV. Wiedener Hauptstrasse 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 27, IX. Nussdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 4, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Hernalser Hauptstrasse 43, XX. Wallensteinplatz 3.

An- und Verkauf von Werthpapieren und Valuten.
Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.
Verwahrung und Verwaltung von Werthpapieren.
Versicherung gegen Verlosungsverlust.
Revision von Losen und Werthpapieren. 720

Ausgabe von Einlagsbüchern Verzinsung 3½ Percent bis K 5000, 3¼ Percent über K 5000 gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

717 Centrale: Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume

Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke Actien-Gesellschaft.

Fabriken in Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und **Telephondrähte**
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.
Specialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leiteru, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 28. **Wien, 7. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt ein Prospekt der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Wien bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eröffnung der Teilstrecke Steinbach—Gross-Pertholz—Gross-Gerungs der Linie Gmünd—Gross-Gerungs der schmalspurigen Niederösterreichischen Waldviertelbahn.

Am 1. März 1903 gelangte die Teilstrecke Steinbach—Gross-Pertholz—Gross-Gerungs der Linie Gmünd—Gross-Gerungs der schmalspurigen Niederösterreichischen Waldviertelbahn mit nachstehenden Stationen und Haltestellen zur Eröffnung: Abschlag Personenhaltestelle, Bruderndorf Personenhaltestelle, Langschlag Station, Harruck Personenhaltestelle, Gross-Gerungs Station. Die Stationen sind für den Gesamtverkehr (ausschliesslich der Beförderung von Eilgütern, Leichen und explosiven Gütern), die Personenhaltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.

Den Betrieb führt das Niederösterreichische Landeseisenbahnamt.

Neuerliche Erteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Budweis.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Stadtgemeinde Budweis die mit dem Erlasse vom 24. Jänner 1900, Z. 60.644/2 ex 1899 (Verordnungs-Blatt Nr. 17 vom 13. Februar 1900), erteilte und seither wiederholt verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe im Gebiete der Stadt Budweis, und zwar: vom Aufnahmsgebäude der k. k. Staatsbahnen über den Marienplatz bis zum neuen Kommunalfriedhofe auf sechs Monate neuerlich erteilt.

Wien, am 16. Februar 1903. E.-M.-Z. 6859/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 206. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. März legte der Herr Eisenbahnminister zwei Gesetzentwürfe, betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Lemberg nach Podhajce und von Tarnopol nach Zbaraż, vor.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Dr. Bennati und Genossen, betreffend die Anbringung dreisprachiger Aufschriften auf den Bahnlinien der Eisenbahnlinie Triest—Parenzo;

2. der Abgeordneten Dr. Schalk und Genossen, betreffend die Ausgabe von ermässigten Personenfahrkarten auf der Eisenbahnlinie Marienbad—Karlsbad und betreffend die gesetzwidrige Verzögerung des Baues der Pyhrn-Bahn (Linie Klaus—Windischgarsten—Selzthal).

* * *

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 3. März unter Vorsitz seines Obmannes Freiherrn v. Schwegel in Anwesenheit Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter v. Wittek eine Sitzung. Den Gegenstand der Verhandlung bildete der Bericht des Subkomitees, betreffend die Verstaatlichung der Nordwestbahn, der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Nordbahn.

Referent Abg. Kaftan erstattet namens des Subkomitees Bericht und führt aus, dass im Subkomitee insbesondere die Nachteile des gemischten Systems hervorgehoben wurden, unter welchen grosse, industriell und landwirtschaftlich hochentwickelte Landstriche zu leiden haben. Zu den namhaften Vorteilen des einheitlichen Staatsbahnsystems gehöre insbesondere die Gleichmässigkeit der Tarife, die Vereinfachung der Tarifführung, überhaupt die bessere Anpassungsfähigkeit des Tarifwesens an die Lebensbedürfnisse der Volkswirtschaft, die Erhöhung der Aktionsfähigkeit des Staates auf dem Gebiete der Handelspolitik und die Stärkung und Erweiterung des tarifarischen Einflusses der Staatsbahnen in mehreren neuen geschlossenen Durchgangslinien, was insbesondere im Falle von Tarifkonflikten mit den benachbarten ausländischen Bahnen von keiner geringen Bedeutung sei. Ein weiterer Vorteil sei die Möglichkeit einer besseren Regelung der Tariffrage im Interesse der Frachtgeber und schliesslich die Erringung einer festen, unverrückbaren Position gegenüber Ungarn; auch liege darin das Mittel, um die zweite Reichshälfte, welche mit ihren Produkten auf den Transport nach Westen und Norden angewiesen ist, zum loyalen Einhalten der im Zoll- und Handelsbündnisse eingegangenen Verpflichtungen zu verhalten. — Was die Verstaatlichung der Nordbahn betrifft, weist Redner darauf hin, dass dadurch das grosse, ausschliesslich staatliche galizische Haupteisenbahnnetz mit dem westlichen Staatsbahnnetze in Verbindung und volle Wechselwirkung treten würde. In betreff der Einlösung der Oesterreichischen Nordwestbahn wurde dem Verwaltungsgerichtshofe genug Zeit gegönnt, einen Beschluss, betreffend die Legung des zweiten Geleises, zu fassen, und es wäre Sache der Regierung, die Erledigung dieser Angelegenheit nach einjähriger reiflicher Ueberlegung zu urgieren. Auch die Konferenzen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft hätten zu einem Abschlusse kommen können, eventuell müsste eine unüberschreitbare Frist bestimmt werden. Die Reden des Eisenbahnministers und des Ministerpräsidenten haben uns, fährt Redner fort, in der Anschauung bestärkt, dass die Verstaatlichungsaktion mit vollem Ernst betrieben und finalisiert wird. Oder sollte das Junktim zwischen der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft als Ausfluss der bekannten Personalunion in der Verwaltung weiterbestehen? Der Berichterstatter nehme als gewiss an, dass die Regierung den heute gegebenen günstigen Moment nicht unbenützt lassen und dem Eisenbahnausschusse ein klares Bild der bisherigen Verhandlungen und des gegenwärtigen Stadiums der Verstaatlichungsaktion geben werde. Die Scheu vor etwaigen Börsemachinationen treffe hier nicht zu. Durch Verstaatlichung der Privatbahnen und Schaffung eines einheitlichen Staatsbahnnetzes werde auch der Staatsbahnbetrieb ein rationellerer und durch eine entsprechende Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung wesentlich billigerer. Der Referent empfiehlt die Anträge des Subkomitees dem Ausschusse zur Annahme.

Abg. Dr. Kolischer bemerkt, man möge über das System der Privatbahnen denken, was man wolle, eines stehe fest, dass das gemischte System der Staatsbahnen und Privatbahnen ein ökonomisches Unding sei und dass die grossen Arterien des Verkehres in einem Lande, wo das Staatsbahnsystem bereits herrsche, in den Händen des Staates sein müssen. Die Volkswirtschaftspolitik werde derzeit von der Verkehrspolitik so sehr beherrscht, dass es ganz unmöglich sei, eine Volkswirtschaftspolitik zu machen, wenn man in einem Staate mit Staatsbahnen nicht über das Hauptnetz der Staatsbahnen verfüge, und auch im Verhältnisse zu Ungarn als auch im Verhältnisse zu dem Auslande sei das Staatsbahnsystem von der allergrössten Wichtigkeit. Aus allen diesen Gründen müsse man den Anträgen auf Verstaatlichung der böhmischen Bahnen sympathisch gegenüberstehen. Die Frage der Verstaatlichung der Nordbahn sei keine Frage der galizischen Postulaten-Politik. Es sei ein wirtschaftliches Unding, dass die Haupt- und Residenzstadt durch eine Privatbahn vom Osten vollständig getrennt werde, welche sich wie ein Keil zwischen Osten und Westen schiebe. Es sei unleugbar, so lange die Nordbahn Privateigentum sei, verfüge der Staat nicht über ihre Tarife, wenigstens nicht nach jenen Prinzipien, welche die Prinzipien der Staatsbahn-Verwaltung sein sollen, d. h. nach allgemein volkswirtschaftlichen. Laut der Konzessionsurkunde könne die Bahn am 1. Jänner 1904 zu einem in der Konzessionsurkunde selbst klar und präzise festgesetzten Schlüssel ohne alle Differenzen verstaatlicht werden. Deswegen habe der Polenklub seinerzeit einstimmig den Beschluss gefasst und diesen auch der Regierung notifiziert, dass er unentwegt auf der baldigen Verstaatlichung der Nordbahn verharre und bei Nichterfüllung dieses Verlangens die Konsequenzen daraus ziehen müsse. Es sei zu befürchten, dass, wenn die Nordbahn nicht sehr bald verstaatlicht werde, sie überhaupt nie verstaatlicht werden wird; denn es sei klar, dass, wenn die Kanäle in den Jahren 1914, 1915 oder 1916 in Betrieb kommen werden, dann wenigstens in der ersten Zeit eine Abnahme des Verkehres stattfinden werde, wenn auch nicht zu verkennen sei, dass der Verkehr trotz der Teilung des Verkehres nach Durchführung der Kanalbauten sowohl für den Land- als für den Wassertransport intensiver sein werde. Bevor aber die Kanäle in Betrieb kommen werden, werden in der Bauperiode zwischen 1906 und 1912 die fettesten Jahre der Einkünfte der Nordbahn liegen, und zwar deshalb, weil nach Behebung der momentanen wirtschaftlichen Depression der Verkehr sich wieder normal gestalten werde. Wenn demgemäss auch bei der baldigen Verstaatlichung mit dem Umstande zu rechnen sei, dass die Jahre 1898 und 1899 für die Nordbahn besonders fette Jahre waren und dass diese fetten Jahre vielleicht auch mit Schuld der Regierung so gut ausfielen, weil man damals sehr darauf erpicht war, Einnahmen aus dem Schlüssel über 100 Gulden für den Staatsschatz herauszuschlagen, so sei es immerhin zu bedenken, dass, wenn man in der nächsten Zeit die Nordbahn nicht verstaatlicht, eine Verschiebung ad calendas graecas zu befürchten sei. Wir verharren aber, schliesst Redner, unentwegt auf dem Standpunkte, dass im allgemein österreichischen volkswirtschaftlichen Interesse dieser Keil zwischen den östlichen und westlichen Staatsbahnen nicht bestehen darf, sondern dass einheitliche tarif- und verkehrspolitische Prinzipien gelten müssen. Deshalb darf die Gelegenheit, die Nordbahn möglichst bald in die Hand des Staates zu bringen, nicht versäumt werden.

Abg. Dr. Nitsche führt aus, man dürfe die Verstaatlichung nicht allein von dem einseitigen Standpunkte betrachten, der von den Freunden der sofortigen Verstaatlichung geltend gemacht werde, sondern müsse auch den Standpunkt der finanziellen Leistungsmöglichkeit in Betracht ziehen. Er richte an die Regierung die Frage, ob sie eine finanzielle Berechnung habe, wie sich das Eisenbahnbudget stellen werde, wenn verstaatlicht wird. Der Staatseisenbahnbetrieb sei bekanntermassen ein sehr teurer, und wenn man auch nicht mit dem verstorbenen Finanzminister Dr. Kaizl behaupten wolle, dass ein jährliches Defizit von 128 Millionen Kronen damit verbunden sei, so wisse man doch, dass das Defizit 60 bis 70 Millionen Kronen repräsentiere. Weiter richtet er die Frage an den abwesenden Finanzminister, welche Gesamtsumme durch die Konvertierung der Schuldtitel der Eisenbahnen repräsentiert werde. Man möge sich wohl überlegen, in einem Momente, wo man die Barzahlungen aufnehmen will, wo man eine grosse Konversion vorgenommen hat, wieder ein paar Milliarden auf den österreichischen Schuldenstand zu übernehmen, der heute bereits weit über 9000 Millionen betrage. Die dritte Frage sei die nationale Frage. Redner erklärt, dass die Deutschen in Böhmen entschieden darauf bestehen, dass endlich einmal mit der Errichtung deutscher Betriebsdirektionen vorgegangen werde, dass endlich einmal Fürsorge getroffen werde, dass die deutschen Beamten in den Staatseisenbahndienst in Böhmen aufgenommen und dort erhalten werden. Es möge zur Kenntnis genommen werden, dass die Deutschen in Böhmen eine weitere Verzettelung dieser Angelegenheit nicht mehr hinnehmen werden. Wenn die tschechischen Abgeordneten haben wollen, dass mau in dieser Richtung weiterkomme, mögen sie auch ihrerseits Sorge tragen, dass mit Gerechtigkeit und Billigkeit endlich einmal auf dem Wege der Administration vorgegangen werde.

Abg. Dr. Ellenbogen findet es unbegreiflich, dass die Regierung nicht die Debatte mit einer Erklärung über die von ihr zur Klärung der strittigen Rechtsfrage eingeleiteten Schritte eröffnet habe, da sie doch durch den Beschluss des Subkomitees seinerzeit dazu direkt aufgefordert wurde. Ohne diese Darlegungen sei die Debatte wertlos. Die Regierung möge daher erklären, ob sie die Lösung der Fragen angebahnt habe, und wenn nicht, warum. Er kündigt für die Spezialdebatte einen Antrag, betreffend die Beamten und Bediensteten der zu verstaatlichenden Bahnen, an. Für die Verstaatlichung der Nordbahn ist Redner unter der einfachen Voraussetzung, dass sie nicht zu teuer bezahlt wird.

Abg. Maštálka verlangt gleichfalls, der Eisenbahnminister solle das Schweigen aufgeben und die Erklärung ab

geben, welche Schritte die Regierung in der Verstaatlichungsaktion unternommen hat und was die Regierung vornehmen will, um dem allgemeinen Wunsche einer Verstaatlichung Rechnung zu tragen.

Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek bemerkt, dass, wie dem Ausschusse bekannt, die Regierung die Absicht habe, einige wichtige Privatbahnen zu verstaatlichen. Diesbezüglich sind Verhandlungen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft im Zuge und ist die Streitfrage wegen der Herstellung des zweiten Geleises auf der Oesterreichischen Nordwestbahn bei dem Verwaltungsgerichtshofe anhängig.

Die Bemerkung des Dr. Kolischer, dass bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei der Berechnung der Einlösungsrente fette Jahre mitspielen, trifft bei allen Bahnen zu. Bei allen Bahnen in Zentraleuropa ist in den letzten zwei Jahren der grosse Rückgang infolge der wirtschaftlichen Stagnation bemerkbar. Nun beruhen alle Verstaatlichungsformeln auf dem Gedanken, dass die Einnahmen, dem natürlichen Prozesse folgend, sukzessive steigen. Deshalb beruht die Einlösungsrente auf dem Durchschnitte einer Reihe von Jahren. Wird aber der natürliche Prozess unterbrochen und fallen die Erträgnisse, dann muss Aufzahlung geleistet werden. Es ist mit Grund anzunehmen und die Regierung hofft zuversichtlich, dass der Rückgang nicht andauern wird; es empfiehlt sich aber doch nicht, gerade in dem Zeitpunkte zu verstaatlichen, wo die Differenz zwischen gegenwärtigem Ertrage und der Durchschnittsrente am grössten ist.

Der Minister illustriert dies an dem Beispiele der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, wobei er konstatiert, dass kein prinzipieller Dissens über den Wert der Verstaatlichung dieser Bahn besteht, dass weiter für die Anwohner der Bahn die Tarifrage nicht von solcher Bedeutung ist, da ja die Tarife den Staatsbahntarifen gleich sind. Auch den ungünstigsten Einfluss der Kanäle auf die zukünftigen Erträgnisse hält der Minister nicht für ausschlaggebend.

Uebergehend auf die Ziffern, bemerkt der Minister, dass, wenn die Rechnung auf den 1. Jänner 1904 gestellt wird, der gegenwärtige Ertrag um $3^1/_2$ Millionen Kronen hinter der Einlösungsrente zurückbleibt. Rechnet man aber nicht auf Grund des Durchschnittes der Jahre 1896 bis 1902, sondern der Jahre 1897 bis 1903, wobei 1903 gleich 1902 angenommen wird, so sinkt die Einlösungsrente um 700.000 Kronen jährlich, was kapitalisiert einem Betrage von circa 17 Millionen gleichkommt. Wartet man noch ein Jahr länger, so ergibt sich auf Grund eines allerdings unsicheren Kalküls eine noch grössere Differenz von circa 1,337.000 Kronen. Unter diesen Umständen gibt der Minister dem Ausschusse zu erwägen, ob die Aufnahme eines fixen Termins in die Resolution opportun ist und nicht der Regierung unter ihrer Verantwortlichkeit die Wahl des Termins überlassen werden solle, wobei es sich doch nur um eine Verschiebung um ein bis zwei Jahre handeln könne. Es muss aber noch gesagt werden, dass mit der Verstaatlichung teilweise sehr kostspielige Wünsche verbunden sind, deren Erfüllung gerade durch hohe Einlösungspreise erschwert wird. Bewusst zu hohe Rente und noch weitere Zugeständnisse wären finanziell höchst bedenklich. Man wird dann der Frage der Tarifregulierung ernstlich nähertreten müssen, wenn durch die Verstaatlichung ein höheres Defizit eintritt.

Schliesslich antwortet der Minister auf eine Anfrage des Abg. Dr. Nitsche, dass die Kapitalssumme, welche im Falle der Verstaatlichung sämtlicher in Frage stehenden Bahnen bei Umtausch der Aktien und Obligationen in Staatstitres umgewandelt würde, sich auf circa 1900 Millionen Kronen belaufen wird.

Abg. Dr. Pattai hält es für wünschenswert, die Bahnen nicht so hoch einzulösen. Durch Festsetzung einer bestimmten Frist für die Regierung zur Einlösung werde die Regierung gegenüber den Unternehmen in eine Zwangslage versetzt. Er würde gern die Befreiung von dieser Schranke gewähren, wenn die Regierung ein ernsteres Bestreben nach der Verstaatlichung an den Tag gelegt hätte. Es sei richtig, dass eine Bahn nicht über ihren Wert bezahlt werden soll. Allein was ist der Wert? Nur nach dem Ertrage kann man eine Bahn nicht immer beurteilen, denn man baut ja auch neue Bahnen, von welchen man sich nur geringen Ertrag erhofft. Der Besitz der Hauptlinien ist eine Lebensfrage für die wirtschaftliche Selbständigkeit des Reiches und auch für die Residenz von Wichtigkeit; er bedeutet für sie einen Zentralismus im guten Sinne. Der blosse Umstand, dass die letzten zwei Jahre bei der Nordbahn im Ertrage ungünstiger waren, dürfe die Frage nicht ins Ungemessene hinausschieben. Bezüglich der Nordwestbahn wurde vor allem die Ausständigkeit der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes als Verzögerungsgrund angegeben. Es sei unerhört, dass der Verwaltungsgerichtshof in einer so wichtigen Frage sich nicht zur Urteilsfindung zusammensetzen kann. Möge auch Geschäftsüberhäufung vorhanden sein, so rechtfertige das nicht, dass eine Frage, an der die höchsten Interessen des Staates und der Bevölkerung hängen und die in wenigen Wochen entschieden sein kann, über ein Jahr hinausgezogen wird.

Abg. Dr. Kolischer bemerkt, dass der Eisenbahnminister nicht die Garantie übernehmen könne, dass seine Absicht, nach einigen Jahren die Nordbahn zu verstaatlichen, zur Tat werde, und zwar schon aus dem Grunde, weil Regierungen und auch die Ansichten der Regierungen wechseln. Die Hoffnung, welche der Minister ausgesprochen habe, die Nordbahn nach einigen Jahren zu einem billigeren Preise kaufen zu können, sei zwar sehr verlockend, es entstehe aber das Bedenken, dass sie dann überhaupt nicht gekauft wird. Redner stehe auch auf dem Standpunkte, dass man in einem Momente der wirtschaftlichen Depression etwas tun müsse, um dieselbe zu bannen. Wenn aber einmal feststehe, dass die Bahn in der nächsten Zeit gekauft werden wird, so werde trotz aller Ueberwachung die Nordbahn das natürliche Bestreben haben, möglichst wenig zu investieren, und es werde wieder in diesem Zustande des Hangens und Bangens zwischen Privatbahn und Staatsbahn der dritte, nämlich die Industrie, und alles, was damit im Zusammenhange ist, leiden. Die vom Minister erwähnte Zahlung des teuren Preises falle zwar ins Gewicht, es könne aber nicht vom Minister die Gewähr übernommen werden, dass man nach einigen Jahren die Nordbahn bestimmt billiger kaufen werde. Man könne aber alle Gewähr dafür geben, dass man die Nordbahn nach dieser Epoche in einem schlechteren Zustande übernehmen werde.

Abg. Stwiertnia beantragt folgende Resolution: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, auf den in der nächsten Zeit zu verstaatlichenden Privatbahnen eine besondere, strenge Kontrolle für die Bau- und Bahnerhaltung, sowie den Fahrpark, und zwar bezüglich der auf diesen Bahneu notwendigen Investitionen, einzuführen."

Es spricht noch Abg. Dr. Šilený, worauf die Verhandlung abgebrochen und die Sitzung geschlossen wird.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra. (Projekt für die Herstellung einer Niveauübersetzung samt beiderseitiger Wegverbindung zum Feldwege Parz. Nr. 1563 in Jakobeni nächst km 92·1/2: Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrate der Bukowinaer Lokalbahnen vorgelegte Projekt für die zwecks Beseitigung der von mehreren Insassen der Gemeinde Jakobeni beklagten Uebelstände bei der Durchfahrt in km 92·0/1 der Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra beantragte Herstellung einer Niveauübersetzung samt beiderseitiger Wegverbindung zum Feldwege Parz. Nr. 1563 nächst km 92·1/2 der gegenständlichen Lokalbahn unter der Voraussetzung als entsprechend befunden, dass die vom Standpunkte der hier in Betracht kommenden Lokalverhältnisse zu beurteilende Zweckdienlichkeit der fraglichen Anlagen bei der abzuhaltenden politischen Begehung erkannt wird. Unter einem wurde die k. k. Landesregierung in Czernowitz unter Uebermittlung der vorgelegten Operate beauftragt, bezüglich des gegenständlichen Projektes die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der Bestimmungen des § 18 der k. k. Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vorzunehmen und bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an den Verwaltungsrat der Bukowinaer Lokalbahnen in Czernowitz zu erteilen. [E.-M.-Z. 5782.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Pachtung der Wilhelm-Luxemburg-Bahn seitens der Reichseisenbahnen.) Dem Reichstag ist am 21. Februar der Gesetzentwurf, betreffend die weitere Pachtung der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, zugegangen. Die Vorlage enthält die Verträge, nach welchen die General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen die im Grossherzogtum Luxemburg gelegenen älteren Linien der genannten Gesellschaft, sowie einige kleinere Anschlusslinien pachtet

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 4. bis 10. März 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

4. März, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A).
Dampfer „Almissa", Kapitän V. Carmelich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

5. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

6. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Leda", Kapitän N. Tomanovich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

7. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Danubio", Kapitän S. Tominich,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

10. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Selene", Kapitän G. Bianchi,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Klasse bis Cattaro und retour, giltig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

5. März, Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } nm
9. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

4. März, um 11 Uhr vorm. (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Elektra", Kapitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

5. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

5. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Achille", Kapitän R. Signorelli,
mit Berührung von Fiume,†) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

8. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Jupiter", Kapitän . . . . . ,
mit Berührung von Fiume,†) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Kustendjè, Sulina, Varna, Galatz und Braila.

10. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Medea", Kapitän G. Knezevich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Manra und Prevesa.

12. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

5. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „China", Kapitän F. Mosca,
[von Fiume†) am 1. Februar] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Gisela", Kapitän A. Calabrese,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

Brasilien.

10. März, Dampfer „Istria", Kapitän V. Ivellich,
mit Berührung von Fiume,†) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Schiffsverkehr im Donaustruden bei Grein im Jahre 1902. Nach der von der k. k. Strombauleitung in Grein verfassten Zusammenstellung der Fahrzeuge, welche in dem Schiffahrtsjahre 1902 den Donaustruden passierten, gestaltete sich der Schiffsverkehr im Donaustruden im Jahre 1902 nachstehend:

Es verkehrten in der Talfahrt: 916 Dampfschiffe (1901: 1023), 878 angehängte Schlepper (1901: 1041), 242 Kehlheimer, Gamsen und Futterplätten (1901: 230), 169 Sechserinen, Pegeleisen und Trauner (1901: 165), 74 Tiroler und Salzburger Plätten (1901: 71), 64 beladene kleinere Fahrzeuge (1901: 39); weiters 130 unbeladene Flösse (1901: 96), 498 mit Brenn- und Bauholz beladene Flösse (1901: 528) und 13 mit verschiedenen Produkten beladene Flösse (1901: 15).

An Gegenzügen wurden verzeichnet: 919 Dampfschiffe (1901: 1049), 913 angehängte Schlepper (1901: 1011), 272 angehängte Holzzillen (1901: 215) und 14 Pferdezüge (1901: 0).

Der Gesamtverkehr zu Berg und Tal im Jahre 1902 betrug sonach 5102 Fahrzeuge (1901: 5483).

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. März d. J. dem Oberinspektor der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen Karl Breisky anlässlich der erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand den Titel und Charakter eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Wittek m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. März d. J. dem mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrates bekleideten Oberinspektor der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen Wilhelm Wraschtil taxfrei den Titel und Charakter eines Hofrates und den Inspektoren derselben Behörde Wilhelm Rodler und Karl Wurth den Titel und Charakter eines Oberinspektors der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen allergnädigst zu verleihen geruht.

Wittek m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. März d. J. den mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrates bekleideten Oberinspektor der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen Franz Perner zum General-Inspektor-Stellvertreter mit dem Titel eines Hofrates und den mit dem Titel und Charakter eines Sektionsrathes bekleideten Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Josef Freiherrn v. Beess-Chrostin zum Oberinspektor der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen, unter Belassung des Titels eines Sektionsrates, allergnädigst zu ernennen geruht.

Wittek m. p.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 — Telephon 1019
offerirt 707
Schlacken-Cement
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr.

(Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. August 1899.)

Frachtsätze für den Verkehr mit Markersdorf-Taura.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 sind im Verkehre mit Markersdorf-Taura nachstehende Frachtsätze in Wirksamkeit getreten:

Markersdorf-Taura nach und von	Eilgut	Stückgut		Spezialtarif für Stückgut		A	B	Spezialtarife					
								I		II		III	
		1	2	a	b			a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes												
Buchs (Rheinthal)	1570	756	744	720	592	615	548	457	415	457	328	340	220
Chur	1733	843	816	807	664	687	616	514	465	507	372	384	251
Glarus	1791	872	839	836	687	710	637	532	482	524	386	398	260
Landquart	1689	818	796	782	644	666	596	497	451	493	359	371	243
St. Margrethen	1434	706	701	677	607	574	509	427	387	427	305	310	202

Wien, am 2. März 1903. [214]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrage I zu dem vom 1. Juni 1901 gültigen Tarife für obbezeichneten Kohlenverkehr enthaltenen Frachtsätze nach der Station Prossnitz Lokalbahn werden mit Gültigkeit vom 15. März 1903 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 28. Februar 1903. [215]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung von Fahrpreisen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 gelangen nachstehende Fahrpreise zur Einführung:

Von	nach	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
			Schnellzug	
Dignano	Wien S.B.	K 69·30	K 50·30	K 31·80
	Graz	—	K 35·—	K 21.90
			Personenzug	
	Laibach	—	—	K 7·30
			Schnellzug	
Kitzbühel	Jenbach	K 8·—	K 5·30	K 3·10

Wien, am 4. März 1903. [216]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Herabsetzung der Auf- und Abladefrist für Wagenladungsgüter auf der Niederösterreichischen Waldviertelbahn.

Mit Rücksicht auf den durch die Eröffnung der Teilstrecke Steinbach—Gross-Pertholz—Gross-Gerungs eingetretenen zeitweiligen Wagenmangel wird gemäss Abschnitt C—IV—d—alin. 2 der gültigen Sonderbestimmungen und Tarife auf der Niederösterreichischen Waldviertelbahn die Frist für das dem Absender, bezw. Empfänger obliegende Auf- und Abladen der Güter, bis auf weiteres, von zwölf auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Wien, am 5. März 1903. [217]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Teil II, Heft 3.

In dem ab 1. Jänner 1901 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes wird auf Seite 22, in der Relation Budapest d. v. — Teplitz, der Frachtsatz der Klasse II von 646 Heller auf 656 Heller berichtigt.

Wien, am 4. März 1903. [218]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Einführung ermässigter Fahrpreise.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1903 wird in der Stationsverbindung Wien S.B.—Inzersdorf-Haltestelle oder umgekehrt der Preis der einfachen Personenzugsfahrkarten III. Klasse auf K —·30 ermässigt.

Wien, am 3. März 1903. [219]

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Einführung direkter Frachtsätze für Holz.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903 gelangen für Holz der Nomenklatur der Pos. 2 bis inklusive 6 des Ausnahmetarifes 11 im Tarife, Teil II, Heft 1 des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Von Würbenthal nach

Bremen (Hauptbahnhof, Freibezirk) . .	272	Pfennig für 100 kg
Hamburg B., Wilhelmsburg	254	
Stettin	155	
Warnemünde	213	

Hinsichtlich des Verkehres nach anderen deutschen Hafenstationen siehe besondere Tabelle auf Seite 22 und 23 des Tarifes, Teil II, Heft 1.

Diese Frachtsätze sind nur gültig zum Export aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete.

Wien, am 4. März 1903. [220]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Floridsdorf.

Die im Oktober v. J. kundgemachte, mit Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Oktober v. J., Z. 44.346/16, genehmigte Herabsetzung der lagergeldfreien Abnahmefrist für in Floridsdorf anlangende, in gedeckt gebauten Wagen zu befördernde Frachtgüter tritt mit 9. März 1903 ausser Kraft.

Wien, im März 1903. [221]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

4. März. Infolge Dammrutschung in km 0·385 der Verbindungsstrecke zwischen Ung.-Hradisch St.E.G. und Ung.-Hradisch K.F.N.B. wurde der Güterverkehr in dieser Strecke auf circa 48 Stunden eingestellt.

Ausland.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Neues Tarifheft Nr. 1.) Am 1. März 1903 trat ein neues Tarifheft Nr. 1 für den obgenannten Verbandsgüterverkehr in Kraft. Es trat an Stelle des Norddeutsch-Sächsischen Tarifheftes Nr. 1 vom 1. Augnst 1896, sowie der dazu erschienenen Nachträge I—XII und umfasst den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover nnd Münster, der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Bentheimer Kreisbahn, der Farge-Vegesacker, der Hoyaer Eisenbahn, der Georgsmarienhütter Eisenbahn, der Meppen-Haselünner Eisenbahn, der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, der Teutoburger Wald-Eisenbahn, der Westfälischen Landeseisenbahn, sowie den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen Alstätte, Bentheim, Gildehaus, Schüttorf und Wessum der Holländischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Reichenberg der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anderseits. Durch den neuen Tarif traten neben Frachtermässigungen auch einige geringfügige Frachterhöhungen ein, die vom 1. Mai 1903 an gelten. Abdrücke des Tarifes können von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittlung der Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 wurden die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim der Pfälzischen Eisenbahnen in den Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Nachtrag V zum Tarifheft B 4.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 gelangte zu dem Tarifheft B 4 der Nachtrag V zur Einführung, enthaltend hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn.

Durch den Nachtrag wurde das Württembergisch-Südwestdentsche Tarifheft 5 vom 1. November 1896 nebst sämtlichen Nachträgen aufgehoben.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. April 1903 ab gültig.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Anhang zum Gütertarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Vereinfachte Abfertigung mit Markenverwendung für Eil- und Frachtstückgüter.) Vom 1. März 1903 ab traten besondere Tarifvorschriften für eine vereinfachte Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern auf Eisenbahngüterkarte im gegenseitigen Verkehre der nachbezeichneten Stationen in Kraft:

Breslau Märk.-Freibg. Bbf., Breslau O.-S. Bhf., Breslau Odertorbhf., Brieg, Freiburg i. Schl., Glatz, Görlitz, Hirschberg i. Schl., Langenbielau, Lauban, Liegnitz, Neisse, Ober-Langenbielau, Oels und Reichenbach i. Schl.

Hiernach können Eil- und Frachtstückgütern im gegenseitigen Verkehre der genannten Stationen an Stelle des Frachtbriefes Eisenbahngüterkarten beigegeben werden. Die Fracht etc. kann sowohl auf der Versand- wie auch auf der Empfangsstation entrichtet werden. Auf der Versandstation kann die Zahlung entweder in bar oder durch auf die Eisenbahngüterkarten zu klebende Marken erfolgen. Anf der Empfangsstation müssen die Frachten etc. in bar erlegt werden. Der Verkauf von Marken findet bei den vorgenannten Güterabfertigungsstellen statt, woselbst auch die Eisenbahngüterkarten — vorläufig kostenlos — abgegeben werden. In der Frachtberechnung tritt eine Aenderung nicht ein. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Eröffnung von Wassernmschlagstellen.) Die Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz und Maltsch, Oderhafen, wurden am 25. Februar 1903 eröffnet.

ROBERT KERN, WIEN
I. Wallfischgasse 12.
BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.
Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.
Alle Sorten schmiedeiserne Röhren und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner gusseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzeuge der Werkzeugfabrik Blau & Co.
Lager in Wien, Budapest und Krosno. 719

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
927	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Eisenerz laut Pos. E—21 der Güterklassifikation	Vareš	Trzynietz	Nachweisung eines Minimalquantums von 6000 Tonnen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Anrechnung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Das Anf- und Abladen hat der Absender, bezw. Empfänger zu besorgen	vom dritten Tage der Publikation auf ein Jahr	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen		206 Heller		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Original-Frachtbrief-Duplikate, welche nach Ablauf der Gültigkeitsdauer dieser Begünstigung innerhalb drei Monaten an die Direktion der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen in Sarajevo vorzulegen sind	An Umladegebühr in Bosna-Brod wird die im Lokaltarife, Teil II, der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen enthaltene Gebühr separat berechnet
928	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kiele	Siehe untenstehende Tabelle *)		Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil III, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 20. August 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle *)		Im Kartierungswege		

*) Tabelle.

Nach	Von		
	Barcs	Eszék (Osiek)	Szolnok-teher p. u.
	Centimes für 100 kg		
Bregenz transit	310	364	372
Buchs (Rheinthal) transit			
Feldkirch transit			
Lindau transit	—	—	372
St. Margrethen transit	315	369	375
Basel (S.B.B. u. Bad. B.)	380	434	423
Basel-St. Johann			
Konstanz (S.B.B. u. Bad. B.)	343	397	395
Romanshorn	328	382	390
Rorschach	332	386	392
Schaffhausen (S.B.B. u. Bad. B.)	354	408	398
Singen (S.B.B. u. Bad. B.)	351	405	392

Fortlaufende Nummer	1	929	930
Die Publikation erfolgt von der	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3		Leoben-Vordernberger Eisenbahn
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 und E—6, lit. c und d, des Tarif-Teiles I, Abteilung B	Banmaterialien aller Art
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Schönbronn — Mähr.-Ostrau	Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Marchegg	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. b) Bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Sendungen müssen zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Leoben-Vordernberger Eisenbahn bestimmt und an eine Dienststelle der Südbahn adressiert sein. Hinsichtlich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der Instruktion der Südbahn-Gesellschaft über die Tarifierung und Behandlung der Regietransporte
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	8	Lokalgütertarif	Localtarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	130 Heller — 132 Heller	Verschieden
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	118 Heller — 118 Heller	ad a) 0·4 Heller ad b) 0·2 Heller } pro 100 kg und 1 m
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	12 Heller — 14 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	931	932	933
Die Publikation erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publikation erfolgt: und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Cilli-Wöllan	
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Chamottezlegel (Chamottesteine), Chamottemörtel	Schnittholz der Pos. H—18, c), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend, der Pos. E—12, lit. a), der Güterklassifikation des Tarifes, Theil I
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Krummussbaum	Rletzdorf a/P.	Wien-Matzleinsdorf
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Triest / Pola / Fiume	Fiume	Monfalcone
Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe der genannten Artikel als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Transporte müssen für Regiezwecke der „Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane" bestimmt sein und unter deren Adresse zur Aufgabe gelangen
Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 16. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 16. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 10. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, bezw. 2	Lokaltarife	Lokaltarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	166 / 181 / 191 Heller bei Fiume auch inkl. ungar. Transportsteuer	Besteht kein direkter Frachtsatz	
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	137 / 150 / 167 Heller	127 Heller inkl. ungar. Steuer	57·37 Kronen per Achse
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	29 / 31 / 24 Heller		
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Hierdurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 135 vom 25. November 1902 unter fortl. Nr. 2360 enthaltene Verlautbarung gegenstandslos		

Fortlaufende Nummer	934	935	936
1			
Die Publikation erfolgt — von der	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
2			
Die Publikation erfolgt — und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
3			
Das Zugeständnis wird gemacht — für Artikel	Alte, gebrauchte Eisenbahnschienen; altes, gebrauchtes Kleinmaterial	Roheisen	Zuckerrüben
4			
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. loco und transit	Csetnek / Kuntaplocza	Bohnszlavicz
5			
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Lužec / Jenschowitz	Blansko	a) Ung.-Ostra b) Bisenz-Pisek transit, Ung.-Hradisch transit, Ung.-Hradisch (Zuckerfabrik) und Rohatetz
6			
Das Zugeständnis wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Transporte müssen zum Bane eines Moldau-Lateralkanales von Wrahan nach Hořin bestimmt sein	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien
7			
Das Zugeständnis wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Lokaltarif, bezw. Oesterreichischer Eisenbahnverbandstarif	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokaltarife
9			
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	131 Heller / 121 Heller	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Verschieden
10			
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	107 Heller / 97 Heller	198 / 203 Heller	Verschieden
11			
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	24 Heller / 24 Heller		ad a) 2·6 Heller ad b) 3·6 Heller
12			
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
13			
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente gescheben muss	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, einzusenden bis längstens Ende Februar 1904		Anf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1904 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refaktieansprnch erlischt
14			
Besondere Bemerkungen			

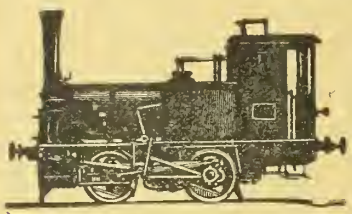
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Lignidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
937	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Glas der Pos. G—11 der Güterklassifikation	Zieditz	Budapest	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Besteht kein direkter Frachtsatz	264 Heller		Im Kartierungswege		Der Frachtsatz findet auf nachbenannte Budapester Bahnhöfe Anwendung, und zwar: Angyalföld, dunaparti teherpályaudvar, fővámház, főrakodó közraktárak, Józsefváros, kitérő, Lipótváros, nyugoti pályaudvar, Kelenföld, déli vasut, Ó-Buda flatorigát, Buda-Császárfürdő-kitérő

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

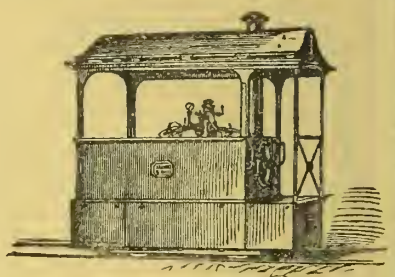
Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

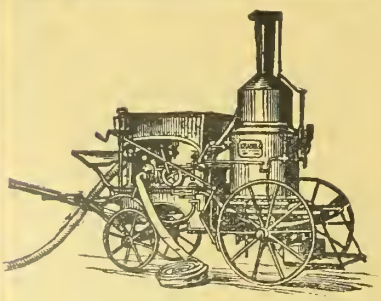
711



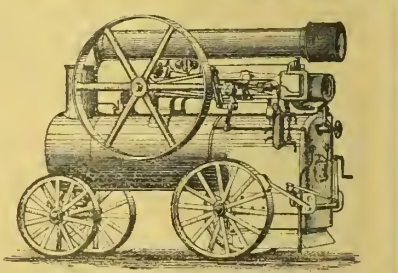
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,



LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.



Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.



Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
k. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 29. **Wien, 10. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Der Beurteilung nach § 337 St.-G. unterliegt unter den Voraussetzungen des § 335 St.-G. auch das Schliessen der Türe eines Eisenbahnwaggons, wenn es die schwere körperliche Beschädigung eines Menschen herbeiführt.

(Entscheidung vom 18. Oktober 1902, Z. 4267.)

Am 16. Juli 1901 war der von Bakov kommende Zug auf dem Bahnhofe in Jungbunzlau angelangt. Die Reisende Marie F. trat in die offene Türe des Waggons, um nach einem Wasserträger auszublicken. Sie stützte sich dabei mit der rechten Hand an den Türpfosten. In diesem Augenblicke stiess von der dem Perron abgewendeten Seite her, ohne ein Warnungszeichen zu geben, der Wagenaufseher Josef B. in die Türe, um sie wegen bevorstehender Waggonverschiebungen zu schliessen. Dabei wurden der Marie F. zwei Finger eingequetscht, wodurch sie eine schwere körperliche Beschädigung erlitt. Auf Grund dieses Sachverhaltes erkannte das Kreisgericht in Jungbunzlau mit Urteil vom 5. Februar 1902 den Josef B. des in den §§ 335 und 337 St.-G. bezeichneten Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens schuldig. Die Nichtigkeitsbeschwerde des Verurteilten wurde vom Kassationshofe verworfen, auch insofern sie den Nichtigkeitsgrund des § 281, Z. 10, St.-P.-O. geltend macht.

Gründe:

Der Nichtigkeitsgrund der Ziffer 10 des § 281 St.-P.-O. soll nach den Ausführungen des Nichtigkeitswerbers deshalb vorliegen, weil die Bestimmung des § 337 St.-G., wonach Handlungen und Unterlassungen in Beziehung auf die in den §§ 85, lit. c, 87 und 89 St.-G. bezeichneten Gegenstände einer strengeren Behandlung als nach § 335 St.-G. unterliegen, doch nur in der mit den Handlungen und Unterlassungen in bezug auf Eisenbahnbetriebsmittel verbundenen grösseren Gefahr ihren Grund haben könne, mit dem Zuschlagen der Türe eines Eisenbahnwaggons aber keine grössere Gefahr verbunden sei als mit dem Zuschlagen jeder anderen Türe, z. B. jener eines Stellwagens. Allein die Ueberprüfung des Ausspruches des Gerichtshofes in der angeführten Richtung liess nicht wahrnehmen, dass die demselben zugrunde gelegte Tat durch unrichtige Gesetzesauslegung einem Strafgesetze unterzogen wurde, welches darauf keine Anwendung findet.

Denn der Tatbestand des im § 337 St.-G. vorgesehenen Vergehens besteht darin, dass eine nach § 335 St.-G. als Verschulden zuzurechnende Handlung oder Unterlassung entweder in Beziehung auf die in den §§ 75, lit. c, 87 und 89 St.-G. bezeichneten Gegenstände oder unter den dort besonders erwähnten gefährlichen Verhältnissen begangen wurde, weshalb bei einer nach § 335 St.-G. als Verschulden zuzurechnenden Handlung oder Unterlassung in bezug auf ein Eisenbahnbetriebsmittel nicht erst eine konkrete Gefahr für die körperliche Integrität erfordert wird, hier vielmehr an und für sich eine Gefahr für die körperliche Integrität als gegeben anzusehen ist. Gegenüber der Bestimmung des § 337 St.-G. lässt sich somit das ohne vorheriges Warnungssignal erfolgte Zuschlagen einer Waggontüre keineswegs dem Zuschlagen einer anderen Türe gleichstellen, und kann daher von einer Subsumtion der dem Angeklagten zur Last gelegten Tat unter ein Strafgesetz, welches darauf keine Anwendung findet, nicht die Rede sein. Die Richtigkeit dieser Anschauung wird aber auch noch in anderer Richtung bestätigt, und zwar dadurch, dass § 432 St.-G. jedes unter die Bestimmung der §§ 335 und 337 St.-G. fallende Verschulden einer bei dem Betriebe von Eisenbahnen oder anderen im § 85, lit. c., St.-G. bezeichneten Werken oder Unternehmungen angestellten Person in ihrem Dienste mit strengem Arreste in der Dauer von drei Tagen bis zu drei Monaten und bei sehr erschwerenden Umständen bis zu sechs Monaten bedroht, Nichtigkeitswerber danach die Strafe des strengen Arrestes auch dann verwirkt hätte, wenn aus seinem Vorgehen kein Schaden entstanden wäre, er also nunmehr, nachdem hierdurch Marie F. schwer verletzt worden ist, denn doch unmöglich nach § 335 St.-G. zu einer Strafe des einfachen Arrestes von einem bis zu sechs Monaten

verurteilt werden kann, wenn nicht bewusst in das Gesetz ein Widerspruch hineingetragen werden soll.

Dem Gesagten zufolge stellt sich somit vom Standpunkte des Gesetzes das Zuschlagen der Türe eines Eisenbahnwaggons schon an und für sich als eine Gefährdung der körperlichen Integrität im Sinne des § 337 St.-G. dar, weshalb die Nichtigkeitsbeschwerde als unbegründet verworfen werden musste.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1903, Nr. 2769.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 208. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. März interpellierten die Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Lage der Bediensteten der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses setzte am 5. März unter Vorsitz des Obmannes Freiherrn v. Schwegel die Beratung über die Anträge des Subkomitees in der Verstaatlichungsfrage fort.

Abg. Dr. Šyleny hebt hervor, dass man die Verstaatlichung der drei Eisenbahngruppen als ganzes behandeln möge. Der Einlösungsbetrag für alle diese Bahnen werde mit 1900 Millionen Kronen angegeben. Der Eisenbahnminister wehrt sich gegen die Verstaatlichung der Nordbahn mit Anfang des Jahres 1904, weil unter die letzten sieben Jahre, deren Betriebsresultate als Grundlage der Berechnung des Einlösungspreises dienen sollen, zwei fette Jahre (1896, 1897) fallen; wenn man ein oder zwei weitere Jahre mit der Verstaatlichung warte, werde der Einlösungspreis nach Ansicht des Ministers um $3^1/_2$ Millionen Kronen, respektive 17 Millionen Kronen sich niedriger stellen. Dies sei aber nicht von Belang, da man 1904 die Nordbahnbaulichkeiten in gutem Zustande übernehmen könnte, was später nicht der Fall sein werde. Bei einer späteren Einlösung werde man dieselben in einem desolaten Zustande finden und gezwungen sein, Investitionen mit einem Betrage vorzunehmen, welcher die jetzt notwendige Einlösungsdifferenz übersteigen werde.

Abg. Dr. Sylvester drückt seine Freude aus, dass dem Stillstande, der seit dem Jahre 1896 in bezug auf die Verstaatlichung eingetreten sei, durch die neuerliche Aktion ein Ende gemacht wurde. Was die Nordwestbahn betreffe, so wäre in erster Linie die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes zu beschleunigen. Damit aber der Regierung ein zeitlicher Spielraum zur Verstaatlichungsaktion gegeben werde, so beantrage er, die Regierung zu beauftragen, von der Kündigung nicht am 1. Jänner 1904, sondern sobald als möglich Gebrauch zu machen. Zugleich befürwortet er auch die Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Bahn, welche insbesondere gegenüber der ungarischen Relation von hoher Bedeutung wäre. In gleicher Weise bringt er auch die Verstaatlichung der Südbahn wieder in Anregung und ersucht, dem Gedanken nahezutreten, ob es nicht möglich wäre, die vorläufige Inbetriebnahme der Südbahn in Aussicht zu nehmen. Zum Schlusse befürwortet er die vom Abg. Dr. Nitsche eingebrachte Resolution, betreffend die Errichtung von deutschen Staatsbahn-Direktionen in Böhmen, sowie die Ernennung deutscher Staatsbahnbeamten in deutschen Bezirken.

Abg. Kliemann hält die Verstaatlichung für unbedingt notwendig zur Erweiterung unseres Staatseisenbahnnetzes, weil nur die Verbindung mit dem Westen in den Händen des Staates sei, während die Hauptlinien gegen Osten, Norden und Süden, und zwar die Küstenverbindungen mit der Adria, der Nordsee, der Ostsee und dem Elbehafen in Böhmen, im Besitze von Privatgesellschaften seien. Dieser Umstand hindere den Staat an einer einheitlichen Tarifpolitik. Es sei ferner notwendig, dass die Verbindungen Wien—Bruck, Wien—Marchegg und Wien—Oedenburg in die Hände des Staates kommen. Für die Deutschen sei die Verstaatlichung in nationaler Beziehung sehr bedenklich, da die Staatsbahnverwaltung in Deutschböhmen slavisiert habe. Redner erklärt schliesslich, dass nationale Gründe seine Partei aber nicht hindern können, aus volkswirtschaftlichen Gründen in die grosse Verstaatlichungsaktion einzutreten. Die Deutschen werden hoffentlich so viel Kraft haben, ihre nationalen Forderungen durchzusetzen.

Abg. Dr. Nitsche überreicht folgenden Resolutionsantrag: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, mit Rücksicht auf die schon dermalen bestehenden Verhältnisse, umsomehr aber bei fortschreitender Verstaatlichung der in Böhmen bestehenden Privatbahnen mit der Errichtung deutscher Staatsbahn-Betriebsdirektionen in diesem Lande vorzugehen, für die Schaffung eines deutschen Beamtenstatus, vor allem in den deutschen Teilen Böhmens, nachhaltig Sorge zu tragen, endlich überhaupt Verfügungen zu treffen, welche in den deutschen Bezirken zu den natürlichen Rechten des deutschen Volkes nicht in Widerspruch stehen."

Abg. Dr. Dötz bespricht den Inhalt der Resolution und bemerkt, dass der Tenor derselben vor allem in der Zustimmung des Hauses zur Fortsetzung der Eisenbahn-Verstaatlichungsaktion liege, für welche auch er eintrete. Er glaube aber, dass durch die Annahme der Resolution die wirkliche Einlösung der mehrerwähnten drei Bahnen der Durchführung nicht näher gekommen sei, und erscheine ihm infolge der Erklärung der Regierung die Frage derzeit noch nicht aktuell. Er könne daher der Annahme der Resolution keine besondere Bedeutung beilegen. Es scheine ihm nicht anzugehen, der Regierung die sofortige Durchführung der Verstaatlichung aufzutragen oder ihr hierfür auch nur eine Frist zu setzen. Der Finanzminister habe die Verantwortung, dass er zu der Zeit einlöse, in welcher die Bedingungen für die Einlösung günstige sind, in welcher er auch in der Lage ist, ein Zwei-Milliarden-Kapital zu mobilisieren, was für die Verstaatlichung der drei Bahnen notwendig ist. Auch müsse Redner ebenso wie die Abgeordneten Nitsche und Sylvester hervorheben, dass die Uebernahme der Nordbahn in die Verwaltung des Staates die Bevölkerung in Mähren aus nationalen Gründen beunruhigen würde, weil dieselbe darin eine Gefahr für den nationalen Besitzstand, namentlich in den gemischten Städten, welche die Bahn berührt, erblickt. Im Anschlusse an die Resolution Nitsche beantragt er folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, im Falle der Uebernahme weiterer Eisenbahnlinien in die Staatsverwaltung entsprechende Vorkehrungen zu treffen, dass durch dieselbe keine Verschiebung der nationalen Verhältnisse stattfindet und dass der nationale Besitzstand insbesondere durch Versetzung von slavischen Beamten in deutsche Gegenden in Mähren und Schlesien nicht geschädigt werde."

Im weiteren Verlaufe seiner Rede erklärt Redner, dass er für die Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion bis zur Einlösung aller Bahnen sei, da das gemischte System für die Zukunft unhaltbar wäre. Was die Verstaatlichung der Nordbahn selbst anbelangt, so erklärt Redner, dass die Bevölkerung an der Nordbahn die Verstaatlichung nicht allzu sympathisch aufnehme, weil sie mit der Verwaltung der Nordbahn in jeder Richtung einverstanden sei und befürchte, dass im Falle der Uebernahme der Bahn in den Staatsbetrieb die Beamten sich nicht jener Kulanz befleissen werden, welche der Bevölkerung bisher zuteil wurde, weil weiter die Tarife der Nordbahn nicht höher seien, als die Tarife der Staatsbahnen, ja vielmehr die Gefahr bestehe, dass das Staatsbahn-Bareme zur Deckung des Ausfalles anlässlich der Herabsetzung der Tarife auf der Nordwestbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft noch erhöht wird. Er halte daher die Verstaatlichung für nicht dringend, aber die sofortige Verstaatlichung nach dem Begehren des Polenklubs sogar nicht im Interesse der österreichischen Staatsfinanzen gelegen. Er stimme mit der Regierung überein, dass noch zugewartet werden könne, da eine Ermässigung der Einlösungsrente in ein oder zwei Jahren sicher zu erwarten sei und es nicht angehe, den Aktionären eine um 700.000 Kronen, beziehungsweise 1,337.000 Kronen höhere Einlösungsrente zu gewähren.

Auf Antrag des Abg. Dr. Steinwender wird die Debatte geschlossen.

Abg. Dr. Ellenbogen bemerkt, die Erklärungen des Eisenbahnministers seien nicht überzeugend gewesen. Was die Nordbahn betrifft, sei die Vorsicht bezüglich einer Ueberzahlung zu billigen, doch dürfe dies nicht bis zu einer vollständigen Lahmlegung der Verstaatlichungsaktion gehen. Je länger dieses dilatorische Verfahren dauere, desto mehr könne die betreffende Privatbahn durch künstliche Bilanzen u. dgl. die Absichten der Regierung durchkreuzen, wie dies bei der Nordwestbahn der Fall gewesen sei. Die Forderung des Abg. Dr. Götz, der Regierung die Wahl des günstigsten Momentes zu überlassen, bedeute eine Abdikation des Parlaments. Der Vorschlag des Abg. Dr. Sylvester, so bald als möglich zu verstaatlichen, bedeute eine Verschiebung ad calendas graecas. Redner ist höchstens für die Verschiebung bis 1. Jänner 1905 und stellt einen entsprechenden Eventualantrag. — Was die Staatseisenbahn-Gesellschaft betreffe, habe der Minister nur gesagt, dass Verhandlungen

eingeleitet worden seien, aber nicht, welches Resultat diese Verhandlungen gehabt haben. Redner fragt, wie es mit der Einlösungsrente, dem Uebereinkommen vom Jahre 1882, dem Anheimfalle des Fahrparkes und der Rückzahlung der Garantievorschüsse stehe und ob die Regierung für den Fall, dass die Verhandlungen zu keinem Resultate führen, durch Provozierung von gerichtlichen Entscheidungen der strittigen Frage vorgesorgt habe. Redner beklagt, dass die nationale Frage in diese rein wirtschaftliche Angelegenheit hineinspiele und erklärt sich entschieden gegen die gleichzeitige Verstaatlichung der drei Bahnen, da für jede andere Bedingungen vorhanden seien. Redner verweist schliesslich auf die Beamten und Bediensteten der Privatbahnen, die jedesmal zittern, wenn eine Verstaatlichung bevorstehe. Er stellt daher, um deren Ansprüche nach jeder Hinsicht zu wahren, folgenden Antrag: „Die im Augenblicke der Verstaatlichung bei den zu verstaatlichenden Bahnen im Dienstverhältnisse stehenden Beamten und Bediensteten mit einem gesamten Einkommen von 6000 Kronen abwärts dürfen bei der Uebernahme der Bahnen in die Verwaltung des Staates in dem Fortbezuge ihres gesamten, aus ihrem Dienstverbältnisse fliessenden Einkommens, sowie aus dem Fortbestande ihrer Avancements- und Pensionsansprüche, soweit diese höher sind, als die der gleichen Dienstkategorien bei den k. k. Staatsbahnen, in keiner Beziehung verkürzt werden; soweit sie jedoch geringer sind, sollen sie mindestens auf die Höhe jener der gleichen Kategorien der k. k. Staatbahnen erhöht werden."

Abg. Dr. Ritter v. Niementowski erklärt, dass sein Klub unentwegt auf der am 18. November 1902 einstimmig beschlossenen Resolution und auf dem einstimmigen Beschlusse des galizischen Landtages vom 30. Dezember 1902 beharre, dringend zu fordern, dass von dem Einlösungsrechte der Nordbahn mit 1. Jänner 1904 Gebrauch gemacht werde. Redner konstatiert, dass von allen Seiten des Ausschusses, als auch von seiten des Eisenbahnministers die Richtigkeit des Verstaatlichungsprinzips und Verwerflichkeit des gemischten Systems anerkannt wurde. Die Behauptung, dass die Nordbahn, wenn man sie jetzt einlösen würde, mindestens 17 Millionen, vielleicht 34 Millionen mehr kosten würde, als wenn man sie ein oder zwei Jahre später einlöst, scheine nicht unbedingt richtig zu sein. Die Nordbahn habe nämlich gar viele Mittel, um die Netto-Ertragsfähigkeit noch zu steigern. Die Personentarife seien bereits gestiegen und es bestehe seit längerer Zeit die Absicht, die Frachttarife zu steigern. Den diesbezüglichen Prozess mit der Staatsverwaltung könne die Nordbahn gewinnen, wodurch natürlich die Nettoeinnahmen ganz bedeutend steigen würden. Wenn man bedenke, dass bei der Nordbahn die Betriebsausgaben fast 15 Millionen Kronen jährlich betragen, so sei es ja sehr leicht, etwas weniger für die Instandhaltung der Bahn jährlich zu verwenden und dadurch mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Bahn in einem, zwei oder drei Jahren ohnehin dem Staate anheimfallen wird, den momentanen Nettoertrag zu erhöhen. Natürlich würde sich dies ganz besonders rächen, wenn die Staatsbahnverwaltung die Bahn übernehmen würde, weil sie ja das Versäumte durch grössere Investitionen einbringen müsste. Redner beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, ehebaldigst eine Gesetzesvorlage wegen Einlösung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem im Gesetze vom 1. September 1888 vorgesehenen Einlösungstermine vom 1. Jänner 1904 dem Reichsrate vorzulegen.

Abg. Dobernig bemerkt, bei einer Verstaatlichungsaktion im grossen Stile, wofür sich so ziemlich alle Parteien erklärt haben, dürfe der wichtigsten südlichen Privatbahn, der Südbahn, nicht vergessen werden, deren Einlösung die Vertreter der Alpenländer zu fordern haben. Auch hier gebe es Schwierigkeiten bei der Einlösung, insbesondere wegen der ungarischen Strecke und Italien. Allein die werden immer bestehen und gewiss noch grösser sein, wenn die im Zuge befindliche Sanierungsaktion erfolgreich abgeschlossen werden sollte. Er stellt folgenden Zusatzantrag: „Die Regierung wird aufgefordert, die nötigen Vorbereitungen zu treffen, um im Zusammenhange mit der Verstaatlichung der übrigen Bahnen die Uebernahme des Betriebes auf der k. k. priv. Südbahn seitens des Staates durchführen zu können."

Abg. Dr. Steinwender stellt folgenden Zusatzantrag zur Resolution des Subkomitees: „Hierbei ist darauf Bedacht zu nehmen, dass durch die Verstaatlichung keine erhebliche Belastung der Staatsfinanzen eintreten oder eine solche durch eine rationelle Regelung der Tarife aufgehoben werde."

Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek: greift zuerst auf die vorgestrige Debatte zurück und wendet sich gegen die Bedenken des Abg. Stwiertnia, dass die von der Verstaatlichung betroffenen Bahnen mit ihrer Investitionstätigkeit nachlassen. Er führt an, dass die betreffenden vier Bahnen in den Jahren 1900 und 1901 13½ Millionen und 14½ Millionen Kronen für Investitionen verausgabt haben, dass pro 1902 circa 17 Millionen zur Verwendung in Aussicht genommen sind und für 1903 bis 1905 auch schon genehmigte Investitionsprogramme vorliegen. Unter diesen Investitionen ist auch das von einem Redner besprochene zweite Geleise auf der Nordbahnstrecke Oświęcim—Trzebinia. Von den grossen Bahnen sind für 1903 bis 1905 für die Eisenindustrie allein 18 Millionen Kronen in Aussicht genommen.

Auf die Bemerkung des Abg. Dr. Šilený, dass 700.000 Kronen Differenz gegenüber den Interessen der beteiligten Länder wenig in Betracht kommen, bemerkt der Minister, dass die Frage eben dahingehe, ob diese Interessen nicht ohne die Aufzahlung von 700.000 Kronen jährlich gewahrt werden können.

Auf die heutige Beratung übergehend, konstatiert der Minister vorerst, dass der von ihm vertretene Standpunkt der Regierung durch die Ausführungen mehrerer der Herren Redner, namentlich der Herren Abgeordneten Dr. Sylvester, Dr. Götz und Dr. Steinwender, eine wertvolle Unterstützung erfahren habe. Mit Rücksicht auf den grossen Umfang der vorliegenden Aktion glaube er jedoch, sich enthalten zu sollen, denselben durch Eingehen auf die Anregungen bezüglich der Südbahn und der Kaschau-Oderberger Bahn noch zu erweitern.

Betreffs der Klagen über ungenügende Berücksichtigung des deutschen Elementes führt der Minister aus, dass die Staatsbahnen wirtschaftliche Institutionen sind und vor allem dem Verkehre zu dienen haben. Der Staatsbahnverwaltung muss die wirtschaftliche Verkehrsaufgabe in erster Reihe stehen und ihr Wirken den verschiedenen Völkerstämmen des Reiches gleichmässig zugute kommen. Hierbei werden nebst der unbedingt festzuhaltenden einheitlichen Dienstsprache auch die sprachlichen Bedürfnisse nach Möglichkeit berücksichtigt. Bei der Vergrösserung des Bahnnetzes wird sich eine Aenderung der Direktionsbezirke und die Errichtung neuer Direktionen von selbst ergeben, wobei es dann Sache der Verwaltung sein wird, die verschiedenen Wünsche und Bedürfnisse zu erwägen.

Auf die Ausführungen des Abg. Dr. Ellenbogen bemerkt der Minister, dass alle auf die Zukunft gerichteten Kalkulationen ein Element der Unsicherheit in sich tragen, dass aber anderseits doch die Erfahrungen gewisse, und zwar die einzig verwendbaren Anhaltspunkte liefern. Der Minister hält es auch für keinen Widerspruch, wenn er, sofern der Regierung nicht ganz freie Hand gelassen werden will, sich für einen tunlichst erweiterten Termin ausgesprochen hat.

Rücksichtlich der Verhandlung mit der Staatsbahn-Gesellschaft lehnt der Minister es ab, die verlangten näheren Aufklärungen zu geben. Der Minister erklärt ferner, dass die Verwaltung sich stets die sorgfältigste Wahrung der erworbenen Rechte neu übernommener Bediensteten, aber auch gleiches Wohlwollen gegenüber dem schon im Dienste befindlichen Personale zur Pflicht macht.

Gegenüber dem Abg. Dr. Ritter v. Niementowski hebt der Minister hervor, dass die bestehende Kontrolle eine willkürliche Verschiebung der Bahnerträgnisse sicher hintanzuhalten imstande ist. Der Minister schliesst mit dem Hinweise auf die beachtenswerten Ausführungen des Abg. Dr. Steinwender, welcher den ernsten Willen des Hauses, vor der Notwendigkeit von Tariferhöhungen bei den Staatsbahnen im Falle der Verstaatlichung nicht zurückzuschrecken, als eine im Interesse der Staatsfinanzen unabweisliche Voraussetzung für die Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion bezeichnet hat.

Die Verhandlung wird hierauf abgebrochen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. (Projekt für Aenderung der Anlage des Parallelweges in km 13·6 bis km 15·2: Anberaumung der politischen Begehung.) Auf Grund des k. k. Eisenbahnministerial-Erlasses vom 30. Jänner 1903, Z. 849, hat die k. k. Statthalterei in Wien rücksichtlich des vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegten Projektes für die Aenderung der Anlage des Parallelweges in km 13·6 bis km 15·2 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal die Vornahme der politischen Begehung für den 17. März 1903 anberaumt. [E.-U.-Z. 9015.]

Projektierte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Herstellung einer elektrischen Kraftübertragungsanlage von der bestehenden Wasserkraftanlage an der Nordseite des Wocheiner Tunnels bei Wocheiner Feistritz bis zur Südseite des bezeichneten Tunnels bei Podbrdo:

Anordnung der politischen Begehung.) Die von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Assling vorgelegten Projektsbehelfe, betreffend die für den Bau des Wocheiner Tunnels im Zuge der Projektslinie Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest-St. Andrae (Art. I, Punkt 2, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63) auszuführende Anlage der elektrischen Kraftübertragung von der bestehenden Wasserkraftanlage an der Nordseite des Wocheiner Tunnels bei Wocheiner Feistritz bis zur Südseite des bezeichneten Tunnels bei Podbrdo, erscheinen vom fachlichen Standpunkte als entsprechend. Die gegenständlichen Projektsbehelfe wurden prinzipiell genehmigt und an die k. k. Landesregierung in Laibach, bezw. an die k. k. Statthalterei in Triest mit der Einladung übermittelt, bezüglich derselben die politische Begehung im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vorzunehmen. Die vorbezeichneten Landesbehörden werden den Zeitpunkt der angeordneten Amtshandlung im beiderseitigen Einvernehmen derart zu bestimmen haben, dass dieselbe nach Abschluss der Kommission auf krainischem Verwaltungsgebiete tunlichst anschliessend im Küstenlande stattfinden soll. [E.-M.-Z. 9121.]

Projektierte Eisenbahnlinie Schwarzach - St. Veit—Möllbrücken (Tauernbahn). (Herstellung einer Wasserkraftanlage für den Bau des Tauerntunnels auf der Nordseite im Anlauftale bei Böckstein: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat auf Grund des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 13. Februar 1903, Z. 7522, hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Schwarzach i. Pongau vorgelegten Projektes, betreffend die Herstellung einer Wasserkraftanlage für den Bau des Tauerntunnels auf der Nordseite im Zuge der projektierten Eisenbahnlinie Schwarzach-St. Veit—Möllbrücken (Tauernbahn) [Art. I, Punkt 1, des Gesetzes vom 6. Juni 1901], die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, dann des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, sowie des salzburgischen Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 32, auf den 17. März 1903 anberaumt.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Villach: Eröffnung der Haltestelle Steindorf am Ossiachersee für den beschränkten Gepäcksverkehr.) Am 1. März 1903 wurde die bisher nur für den Personenverkehr und für die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege eingerichtet gewesene Haltestelle Steindorf am Ossiachersee der Linie Amstetten—Pontafel auch für den Gepäcksverkehr mit der Beschränkung eröffnet, dass daselbst die Aufnahme und Abfertigung von Reisegepäck, Expressgut und Hunden nach allen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, insoweit nicht fremde Bahnen dazwischen liegen, stattfindet.

— (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Abänderung der Stationsbezeichnung Buchs.) Die bisherige Bezeichnung der auf der Linie Feldkirch—Buchs gelegenen Station Buchs wurde in „Buchs (Rheintal)“ abgeändert.

Ausland.

Preussen. (Versuche mit der Engkuppelung der Eisenbahnwagen im Vorortsverkehre [Berlin].) Die Engkuppelung der Eisenbahnwagen, welche — dem „B. B.-C.“ zufolge — versuchsweise bei einzelnen Zügen im Berliner Vorortsverkehre eingeführt ist, hat sich vorzüglich bewährt und wird infolgedessen in erweitertem Umfange fortgesetzt werden. Bisher waren in einzelnen Zügen nur 2 bis 3 Wagen mit der Engkuppelung versehen, doch sollen nunmehr ganze Züge in dieser Weise eingerichtet werden. Die Widerstandskraft der Hohlpuffer ist eine recht bedeutende, wodurch bei dem Anrücken der Züge auch eine erhebliche Milderung der hierbei nicht zu vermeidenden Stösse stattfindet. Falls sich das neue System auch fernerhin bewähren sollte, wird es zur allgemeinen Einführung gelangen, wodurch eine Verlängerung der einzelnen Trains um 2 bis 3 Wagen und somit bedeutend bessere Verkehrsverhältnisse geschaffen werden.

Schweiz. (Jura-Simplon-Bahn: Genehmigung des Rückkaufsvertrages.) Der Bernische Grosse Rat genehmigte einstimmig den Vertrag über den Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn. Damit haben alle schweizerischen Kantone, die Beiträge zum Baue des Simplontunnels gezahlt haben, den genannten Vertrag genehmigt.

Italien. (Mittelmeerbahn.) Wie die „H. N.“ mitteilen, unterbreitete die Mittelmeerbahn der Regierung die Pläne wegen Einführung des elektrischen Betriebes auf den römischen Sekundärbahnen, deren Pächterin sie ist. Unabhängig hiervon studiert der Bautenminister die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der geplanten direkten Verbindung Rom—Neapel, sowie auf den zwischen beiden Städten bereits bestehenden Linien.

Dänemark. (Betriebseröffnung der Bahnstrecke Soro—Vedde.) Am 1. Februar wurde die Bahnstrecke Soro—Vedde der Dänischen Staatsbahnen eröffnet.

Schiffahrt.

Provisorische Hafenordnung für den Freudenauer Hafen in Wien. Das k. k. Handelsministerium hat mit dem Erlasse vom 29. Jänner 1903, Z. 1952, die provisorische Hafenordnung für den Freudenauer Hafen in Wien mit Gültigkeit bis 1. Juli 1903 genehmigt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. Jänner 1903 Allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Sekretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Dr. Bruno Ritter Frankl v. Hochwart in Wien den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden dritter Klasse,

der Inspektor der österreichischen Staatsbahnen und Bahnbetriebsamtsvorstand in Triest Moriz Hofmann v. Aspernburg den königlich preussischen Roten Adler-Orden vierter Klasse,

der Hafen-Vizekapitän in Antivari Alexander v. Zambelli den kaiserlich ottomanischen Osmanié-Orden vierter Klasse, den fürstlich bulgarischen nationalen Zivil-Verdienst-Orden vierter Klasse und die fürstlich montenegrinische Goldene Medaille für Eifer,

der Ingenieur und Vorstand des Bahnstationsamtes in Snyatin Anton v. Moczydłowski das päpstliche Ehrenkreuz „Pro ecclesia et pontifice“,

der Inhaber der ersten konzessionierten Attersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung in Kammer Ferdinand Peratoner das Ritterkreuz des königlich rumänischen Kronen-Ordens,

der Inspektor der österreichischen Staatsbahnen und Bahnamtsvorstand in Leoben Anton Holzinger den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden vierter Klasse,

der Kapitän d. R. und Agent des österreichischen Lloyd in Gravosa Franz Goll die französische Dekoration eines „Officier d'Académie“ und den fürstlich bulgarischen nationalen Zivil-Verdienstorden fünfter Klasse,

der Oberoffizial der österreichischen Staatsbahnen und Vorstand des Bahnbetriebsamtes in Pontafel Martin Lacina den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden fünfter Klasse, annehmen und tragen dürfen.

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH

WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines Spezialtarifes für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus.

Mit Schiffahrtsbeginn 1903 gelangt ein neuer Spezialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus zur Einführung.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom Vorjahre aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind kostenfrei bei der Direktion in Wien erhältlich.

Wien, am 6. März 1903. [222]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Donau-Orientverkehr via Galaz.

Mit Gültigkeit vom Schiffahrtsbeginn 1903 gelangt ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und Stationen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des „Oesterreichischen Lloyd“ anderseits zur Einführung.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom Schiffahrtsbeginn 1901 aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind kostenfrei bei der Direktion erhältlich.

Wien, am 6. März 1903. [223]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung des Tarifes, Teil IV, Heft 3, vom 1. August 1900.

Am 30. April 1903 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif vollständig ausser Kraft.

Die Einführung eines Ersatztarifes mit um 2 bis 7 Pfennig pro 100 kg erhöhten Frachtsätzen wird besonders verlautbart werden.

Wien, am 6. März 1903. [224]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Deutsch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Oderberg und Oświęcim.

Aenderung der mit Fahrkarten III. Klasse benützbaren Zugsgattung.

Die im obgenannten Verkehre zwischen Ungarn, sowie Ancona (Hafen) und Venedig (Hafen) einerseits, dann Deutschland anderseits über Oderberg bestehenden Fahrkarten III. Klasse haben auf den ungarischen und österreichischen Strecken für Personenzüge und auf den deutschen Strecken für alle Züge Gültigkeit.

Wien, am 7. März 1903. [225]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Direkter Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits (via Oesterreich-Ungarn).

Einführung eines Nachtrages II zum Betriebsreglement.

Zu dem vom 1. Mai 1898 gültigen Betriebsreglement für den direkten Verkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits, sowie für den direkten Verkehr der drei letztgenannten Ländergebiete untereinander tritt am 1. April 1903 der Nachtrag II in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen enthält.

Wien, am 6. März 1903. [226]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr.

Titeländerung.

Die bisher unter dem Titel „Galizisch-Ungarischer-Gemeinschaftsverkehr“ zur Ausgabe gelangten Tarife, bezw. unter diesem Titel erschienenen Veröffentlichungen werden von nun an unter dem Titel „Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband“ herausgegeben.

Dementsprechend sind die Ueberschriften der nachbenannten Tarife und der dazugehörigen Nachträge, und zwar:

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1900
„ „ II, „ 2 „ 1. Jänner 1898
„ „ II, „ 3 „ 1. Jänner 1897
„ „ II, „ 4 „ 1. Jänner 1901

von „Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr“ auf „Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband“ abzuändern.

Wien, am 2. März 1903. [227]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Tarif für den Verkehr zwischen Genftransit, Verrières transit und Delle transit einerseits und Reichenberg, Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 finden die im Tarife für den Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900, sowie im I. Nachtrag zu diesem Tarife vom 1. November 1902 für Reichenberg (Sächs.St.B.) vorgesehenen Frachtsätze gleichwie für Reichenberg (S.N.D.V.B.) auch im Verkehre mit Reichenberg, Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Anwendung.

Wien, am 5. März 1903. [228]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swoleňowes-Smečna.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der in dem vom 1. Jänner 1902 gültigen Ausnahmetarife auf Seite 21 enthaltene Frachtsatz für die Relation Schwaz-Kuttowitz—Klattau von 756 Heller auf 656 Heller pro Tonne berichtigt.

Wien, am 5. März 1903. [229]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung von in einer Verkehrsrichtung bereits bestehenden Fahrpreisen auch in der Gegenrichtung.

Mit 15. März 1903 gelangen einfache Personenzugsfahrkarten II. nnd III. Klasse zu den im Tarife für den direkten Personenverkehr zwischen den k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1903 im Verkehre von Bärn-Stadt nach Sternberg über Olmütz vorgesehenen Fahrpreisen von K 3·50 für die II. und K 2·— für die III. Wagenklasse auch in der Richtung von Sternberg nach Bärn-Stadt über die gleiche Route zur Ausgabe.

Wien, am 7. März 1903 [230]

Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für raffiniertes Petroleum etc. von Pardubitz (S.N.D.V.B.) nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie für leere Petroleumfässer in umgekehrter Richtung.

Mit 1. Mai 1903 tritt ein neuer Ausnahmetarif für raffiniertes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blau- und Grünöl, Gasöl (Gasteeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser und Mineralteer von der Station Pardubitz (S.N.D.V.B.) nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer aller Art in umgekehrter Richtung in Kraft.

Der gleichnamige Ausnahmetarif, gültig vom 1. April 1901, tritt mit Ende April 1903 ausser Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 10 Heller erhältlich.

Wien, am 4. März 1903. [231]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu den Kartierungsfrachtsätzen für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern.

Zu dem im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande mit 1. März 1903 unter der Bezeichnung „Kartierungsfrachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern“ zur Einführung gelangten Tarifhefte wird ein Berichtigungsblatt ausgegeben, durch welches einzelne Frachtsätze berichtigt werden.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes können bei den beteiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 7. März 1903. [232]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.

Einführung eines Nachtrages zu den Ausnahmetarifen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt der Nachtrag II zu den vom 1. Juli 1900 gültigen Ausnahmetarifen für den Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen.
II. Ergänzungen der Tariftabellen.
III. Berichtigung des Verzeichnisses der Lieferfristen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 3. März 1903. [233]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

5. März. In der Verbindungsstrecke Ung. Hradisch St.E G. und Ung. Hradisch K.F.N.B. wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

7. März. Infolge Felssturzes bei km 12·5/6 der Strecke Kennelbach—Doren wurde auf der Bregenzer Waldbahn der Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt. — Der Personen- und Eilgutverkehr wird mittels Umsteigen, bezw. Uebertragen aufrecht erhalten.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 669
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707
Schlacken-Cement
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
938	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz laut Nomenklatur sub I des Artikel-Tarifes 17 A Buchenbolz laut Nomenklatur sub II des Artikel-Tarifes 17 A des in der 8. Rubrik bezeichneten Verkehres	Lodygowice, Station der K.F.N.B.	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Artikel-Tarif 17 A für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Juni 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	I. } 42 Heller II. }		Im Kartierungswege		
939	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schnittholz laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	sämtlichen Tarifstationen	Buchs (Rheinthal) loko	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, sowie der Vorschriften über die Anwendung der Exporttarife, enthalten im Tarife, Teil II, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 (Ziffer III der „Besonderen Bestimmungen" auf Seite 11 und 12)	vom 25. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil IV, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 5 Centimes pro 100 kg an die für den Verkehr nach Buchs transit bestehenden Frachtsätze, welche der in der 8. Ruhrik bezeichnete Tarif enthält		Im Kartierungswege		
940	k. k. österr. Staatsbahnen		Folgende Artikel laut Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes: Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5, sofern dieselben nach Ausnahmetarif II a), b) und c) tarifiert werden; Geräte, landwirtschaftliche der Pos. G—5 b 1), c 2) und d); Maschinen und Maschinenteile der Pos. M—14 a) und c); Metallwaren der Pos. M—20)	Teschen, Station der K.F.N.B.	Brody (Bhf.) trs. Gránica trs., bezw. Szczakowa trs. Nadbrzezie Landungsplatz trs.*) Nowosielitza (Bhf.) trs. Podwołoczyska (Bhf.) trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) unter 5000 kg b) mindestens 5.000 kg c) „ 10.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr; gültig vom 1. Juni 1901		Heller a) 203 b) 167 c) 143 a) 55 b) 45 c) 39 a) 161 b) 124 c) 106 a) 272 b) 224 c) 192 a) 237 b) 195 c) 167	Heller a) 180 b) 155 c) 132 a) 49 b) 42 c) 36 a) 147 b) 117 c) 99 a) 240 b) 208 c) 176 a) 209 b) 181 c) 153	Heller a) 23 b) 12 c) 11 a) 6 b) 3 c) 3 a) 14 b) 7 c) 7 a) 32 b) 16 c) 16 a) 28 b) 14 c) 14	Im Kartierungswege		Hierdurch wird die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 111 vom 30. September 1902 unter fortl. Nr. 1900 enthaltene Verlautbarung gegenstandslos

* Die Frachtsätze nach Nadbrzezie Landungsplatz trs. finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarif-Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
941	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisen der Pos. E—8 und 9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Boryslaw Chrzanów Czernowitz Friedrichshütte Gorlice Hatna Jaroslan Jasło Kalwarya Kolomea Krakau Krasne Lemberg Neu-Sandec Oświęcim Podgórze-Płaszów Przemyśl Przeworsk Radymno Sanok Saybusch-Żywiec Słotwina Stryj Szczakowa Tarnopol Tarnów Zagórzany	T r z y n i e t z	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 155 53 202 47 109 222 123 113 69 189 66 159 149 93 47 78 131 121 125 127 42 89 157 59 177 96 109		Im Kartierungswege		
942	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Brettchen aus Nadelholz der Pos. H—19, f, b) Bretter aus Pos. H—18, c/2 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Stanislau	Nestomitz (Zuckerfabrik) Schönpriesen St.E.G.	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901		Heller a) b) 240 319 240 —		Im Kartierungswege		
943	k. k. österr. Staatsbahnen		Stamm- und Stangenholz der Pos. H—18 a und H—19 a der Güterklassifikation des gemeinsamen Tarif-Teiles I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	Stationen des Abschnittes A des Lokaltarifes, Teil II, Heft 1, der k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenstein	Die Sendungen müssen an ein auf bayerischem Gebiete gelegenes Etablissement adressiert sein und von demselben bezogen werden	vom 10. März 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Die Frachtsätze des Exportansnahmetarifes Nr. IX des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe und der bezüglichen Zolldokumente, aus welchen die erfolgte Einfuhr der Holzsendungen in Deutschland zu ersehen ist. Die genannten Belege müssen spätestens innerhalb 4 Wochen nach Ankunft der Sendungen in der Station Eisenstein der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen eingereicht werden	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
944	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Marienbad-Karlsbad und Rakonitz-Pladen-Petschau mit Abzweigung Petrowitz-(Luditz)-Buchau	Kohlen, mineralische	Karlsbad B.E.B. trs.	Buchau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Frachtbriefe haben auf ein Industrie-Etablissement in Taschwitz oder Giesshübel als Empfängerin zu lauten, wohin auch die Sendungen vom Bahnhofe in Buchau per Achse abgeführt werden müssen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Heller pro Tonne 570	400	170	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe durch den Empfänger bis längstens Ende Februar 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen	
				Karlsbad C.B.					560	400	160			
945	k. k. österr. Staatsbahnen		Aluminium	Lend-Gastein	Feldkirch Buchs St. Margrethen Bregenz Eger Pontebba Wien	Aufgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) " " " 10.000 " " " " " Einhaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Diese Frachtsätze gelten für die Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete nach Massgabe der Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife unter A—V des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, sowie der Bestimmungen im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A sub II A 8	vom 24. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	ad a) Klasse I ad b) Ausnahmetarif III a ad c) Ausnahmetarif III b	ad a) Klasse II ad b) Klasse A ad c) Ausnahmetarif III c	Verschieden	Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	946	947	948
Die Publikation erfolgt von der Verwaltung und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	des Ausnahmetarifes 33 b (Ton, auch Schieferton etc.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Schwefelkies	Floretseide a) als Eilgut, b) als Frachtgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Nürschan (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)	Margitfalu, Station der Kascbau-Oderberger Eisenbahn	Sagrado
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Meissen-Triebischthal / Meissen (Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen)	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Görz Einsiedel Hradsko (L.B. Starkenbach- Rochlitz) Königinhof Raspenau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Ruhrik genannten Tarifes	Aufgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg
und gilt in der Zeit	vom 14. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 15. März 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Bezeichnung des Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband Tarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Juni 1897	Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Juni 1901	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Bestehen keine direkten Frachtsätze	93 Heller	Bestehen keine direkten Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	83 Pfennig / 83 Pfennig	88 Heller	Heller ad a) 1475 b) 744 1418 722 1341 676 1475 744 1453 752 1396 710 1319 664 1453 732
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		5 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	949	950
1		
Die Publikation erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn
und im Namen der	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
für Artikel	Porzellanerde (Kaolin, Chinaclay)	Porzellan, gewöhnliches, zum Hausgebrauche, ferner Porzellan-Isolatoren, in beliebiger Verpackung	Milch bei Aufgabe als Eilgut
Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Dallwitz	Dallwitz	Wernstadt
nach	Peri trs.	Pontebba trs.	Peri trs.	Pontebba trs.	Bodenbach (B.N.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zur Aufgabe gelangen. Die Frachtsätze ad a) gelten bei Aufgabe von mindestens 5000 kg genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür, jene ad b) gelten bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannter Artikel pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Instradierung der Transporte erfolgt: Im Verkehre über Peri trs. via Tirschnitz—Eger—Rosenheim—Kufstein. Im Verkehre über Pontebba trs. via Tirschnitz—Eger—Bodweis—Tarvis	Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Lokaltarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Besteht kein direkter Frachtsatz
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 5·19 b) 3·41	a) 5·34 b) 4·03	b) 2·22	b) 1·91	100 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Franken				
Art der Durchführung	Kartierung	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 1 vom 1. Jänner 1903 unter fortlaufender Nummer 43 enthaltene Verlautbarung wird hierdurch gegenstandslos	

Fortlaufende Nummer	951	952		953	
1					
Die Publikation erfolgt	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn		Oesterr. Nordwestbahn	
von der Namen und im der	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen		beteiligten Verwaltungen	
für Artikel	Ziegel laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes 6 des Lokalgütertarifes der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Roheisen des Ausnahmetarifes Nr. 36 A		Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 A des in Rubrik 8 genannten Tarifes	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Schattau	Morgenroth	Schwientochlowitz	Kunowitz-Lonczka und Rajnochowitz	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wien Nordwestbahnhof	Stockerau		Dresden-Elbkai	Schönpriesen-Umschlag / Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Unter Einhaltung der im Ausnahmetarife Nr. 36 A enthaltenen Bedingungen		Bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende Dezember 1903	vom 15. März 1903 bis auf Weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903		14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokalgütertarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899		Elbenmschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	33 Heller				
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	30 Heller	102 Pfennig	101 Pfennig	142 Pfennig	112 Pfennig *) / 117 Pfennig *)
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	3 Heller				
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege		Im Kartierungswege	
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss					
Besondere Bemerkungen					

*) in diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 Pfennig, im übrigen 10 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9·5 Pfennig für 100 kg

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
954	**Oesterreichischen Nordwestbahn**		a) Steine der Klasse C b) Steine des Spezialtarifes 3	Melnik	Lissa	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt de Partelen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Heller a) 25 b) 21	Heller a) 21 b) 17	Heller a) 4 b) 4	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Neu-Benatek als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe längstens bis Ende Februar 1904	Die Steine müssen zur Beschotterung von Bezirksstrassen bestimmt sein
				Jungbunzlau	Wikawa			a) 17 b) 14	a) 14 b) 12	a) 3 b) 2			
955	**Buschtěhrader Eisenbahn**	k. k. österr. Staatsbahnen	a) Mauer- und Dachziegel (Pfannziegel), Verblend-, Kanal- und Kaminziegel, Backsteine, Pflastersteine und Trottoirplatten aus Chamotte oder feuerfestem Ton, Chamottesteine, sämtliche vorgenannte Artikel nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert, nicht glasiert und nicht verpackt; b) Lehmziegel, ungebrannt, ferner Manerziegel, Verblendziegel, Lochziegel, Pflasterziegel, sowie Pflasterplatten aus gewöhnlichem Ziegelmaterial und Dachziegel, auch gedämpft oder geteert, sofern diese Artikel Erzeugnisse der Tonwarenindustrie und nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert und nicht glasiert sind, jedoch mit Ausnahme der feuerfesten Ziegel und der Klinkersteine; ferner Schlackenziegel	Obermitz (k.k.St.B.)	Altkladno Brandeisl Buschtěhrad Duby Hostiwitz Jenč Kladno Kralup (B.E.B.) Rusin Smečna-Sternberg Unhoscht Weleslawin Wotwowitz Zakolan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife						
					Lana Neustraschitz Renč			Es bestehen keine direkten Tarif-Frachtsätze						
					Rakonitz (B.E.B.)			ad a) — Heller ad b) 33 Heller	ad a) — Heller ad b) 43 Heller	ad a) 60 Heller ad b) 43 Heller	Im Kartiernngswege		
				via Saaz (B.E.B.)									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
956	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gasteeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineralteer, Petroleumteer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkoks und Petroleumkoks, für sämtliche Artikel in Fässern oder in Zisternen- (Reservoir-) Wagen	Drösing	Prag (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	Frachtgutmässige Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg per Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen tarifmässigen Bestimmungen. Nachweisung eines von den Absendern der in Spalte 4 angeführten Artikel während der Gültigkeitsdauer dieses Frachtzugeständnisses bezogenen, die Verfrachtung ab Drösing um 11% (Prozent) übersteigenden Quantums von Rohpetroleum aus Galizien nach Drösing	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Jänner 1899	228 Heller	114 Heller	114 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate für den Versand ab Drösing, sowie auf dieselbe Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohpetroleums nach Drösing. Die Vorlage der bezeichneten Frachtdokumente hat spätestens bis Ende März 1904 zu erfolgen	
957	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rübenschnitze, getrocknet, der Position Z—10	Siebenbrunn-Leopoldsdorf St.E.G.	Drösing	Anfgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg, b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Bei Inanspruchnahme der mit *) bezeichneten Frachtsätze obliegt das Anf- und Abladen dem Absender, bezw. dem Empfänger; bei Inanspruchnahme der mit **) bezeichneten Frachtsätze obliegt bloss das Anfladen dem Absender	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a)	Heller b)	Im Kartierungswege		
					Dürnkrut					63	27*)			
					Gänserndorf					57	25*)			
										44	22*)			
			Zuckerrübenschnitte, getrocknet, der Position Z—11		Drösing					63	46**)			
					Dürnkrut					57	42**)			
					Gänserndorf					44	33**)			

Fortlaufende Nummer	1	958	959	960
Die Publikation erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Böhmischen Commercialbahnen
von der Namen und im der	3	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatshahnen und der Bozen-Meraner Bahn	
für Artikel	4	Eisenbahnschwellen der Pos. H—19 d der Güterklassifikation	Eilgüter,	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Haas Selzthal Rottenmann	ermässigte und besonders ermässigte: Ischi gewöhnliche: Ischi	Oberschlesische Kohle und Koks: sämtlichen Versandstellen des direkten Tarifes vom 1. November 1897 via Mittelwalde—Königgrätz-Sadowa Niederschlesische Kohle und Koks: Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode, Möhlten: sämtlichen Versandstellen exklusive Ludwigsdorf, Rubengrube, Neurode und Möhlten
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Jenbach	und vice versa: Meran	des direkten Tarifes vom 1. November 1897 via Tinischt—Königgrätz
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der Achenseebahn bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Kohle und Koks bestehenden Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1903	vom 15. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1904	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Bezeichnung	8	Lokaltarife	Lokalgütertarife	Obersch. Kohle und Koks: Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. Niederschl. Kohle und Koks: Tarif vom 1. November 1897 für Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionbezirkes Breslau nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc.
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	8			
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Es besteht kein direkter Frachtsatz	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	58 Heller 69 Heller 70 Heller	815 Heller 1280 Heller	
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11			Obersch. Kohle und Koks: 70 Heller Niederschl. Kohle und Koks: 32 Heller 80 Heller per Tonne à 1000 kg
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13			Auf die reklamierende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1904 vorzulegen sind
Besondere Bemerkungen	14			Gutwasser

Fortlaufende Nummer	1	962	963	964
Die Publikation erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen und im der	3	beteiligten Verwaltungen		beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4	Holzstoff, Holzzellstoff (Zellulose) etc. laut Nomenklatur im Ausnahmetarife Nr. 15 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Stroh aus der Pos. H—11 der Güterklassifikation	Soda der Pos. S—44 b; Soda der Pos. S—44 a; Soda der Pos. S—44 a und S—44 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Hallein	Nussdorf transit	Szczakowa
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach		Pernsbach	Pisek; Pilsen; Nemětkau-Welhartitz; Budweis	Unter-Polaun
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bezug der Sendungen durch eine Papierfabrik. Das Abladen obliegt dem Empfänger	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg; 5000 kg; für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger; Das Aufladen obliegt dem Absender
und gilt in der Zeit	7	vom 15. März 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903
Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif-Teil II, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Lokaltarif	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Abteilung Ia . . . . Mark 1·76 „ Ib . . . . „ 2·47 „ Ic . . . . „ 2·43	Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes I bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	273 Heller; 264 Heller; 292 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
964	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische	Münchhof	Alt-Rohlau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen obliegt dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	140 Heller pro Tonne	90 Heller pro Tonne	50 Heller pro Tonne	Im Kartierungswege		Die Kohlensendungen müssen ab der Station Alt-Rohlau mit Strassenfuhrwerk abgeführt werden
965	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Bier in Fässern der Pos. B—13	Zeltweg	Cervignano loko	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	245 Heller		Im Kartierungswege		
					Cormons loko					241 Heller				
966	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung von Rataj nach Kácow	Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter, aus der Position S—55, a)	Sternberg a. d. Sazawa	Cerčan-Pišely transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen hat der Absender auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
									20	17	3			
					Kolin St.E.G. transit				29	26	3			
					Kolin Oe.N.W.B. transit				31	26	5			
			Steine mit geradlinigen Flächen (einschliesslich Steinplatten), roh behauen, mit Ausnahme von Bord-, Pflaster-, Saumsteinen und Pflasterplatten, aus der Pos. S—55, b) der Güterklassifikation		Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken			124	119	5			
			Steine, einfach glatt behauen oder gesägt, der Position S—55, c)						137	126	11			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7		8	9
14	Nr. 1 vom 1. Jänner 1903	97	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Holzstoff, Holzzellstoff etc.	Hopfgarten	Mühlhausen Nord Mühlhausen Wanne	Die Frachtsätze der Abteilung c werden ab 1. Mai 1903 von Mk. 1·75 auf Mk. 1·76 auf Mk. 1·94 Mk. 1·95 per 100 kg erhöht	
15	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3720	K. k. österr. Staatsbahnen		Holz	Diversen Stationen		In Rubrik 13, letzte Zeile des Textes, ist „20. September 1903“ auf „20. September 1902“ abzuändern	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7		8	9
9	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3487	K. k. österr. Staatsbahnen		Aluminium	Leoben-Gastein	Buchs St. Margrethen Bregenz Eger Pontebba Wien	24. März 1903	
10	Nr. 137 vom 29. November 1902	2472	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft	Petroleum in Fässern aus Pos. O—4 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, vom 1. Jänner 1902	Gödinger transito	Holics loko und transito (letzteres für Sendungen nach Szakolcsa, Egbell, Székelyfalu-Bur-Szt. György, Nagy Lévárd, Malaczka, Detrekö-Csütörtök, Zobor, Dévényfö und Stomfa)	25. März 1903	
11	Nr. 110 vom 27. September 1902	1885	K. k. österr. Staatsbahnen		Spinnereimaschinen	Frankfurt a. M. Hafen Gustavsburg trs. Mainz Hafen Kastel Hafen Ludwigshafen trs. Mannheim trs.	Schlan	15. April 1903	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
12	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3412	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Drainröhren	Hliboka	Czudin	Sofort	
		3427			Buchenholzabfall etc.	Lukawetz a. S.	Hlihoka transit		
		3446				Lukawetz a. S.	Kolomea		
		3450			Fassdauben aus Buchenholz	Bobrka-Chlebowice etc.	Itzkany transit		
		3471		Ostgalizische Lokalbahnen, Bukowinaer und Neue Bukowinaer Lokalbahnen	Steinplatten	Trembowla	Gnrahnmora	1. April 1903	
		3474		Bukowinaer Lokalbahnen	Steine aller Art etc.	Kalinowszczyzna	Kimpolung		
		3504			Stall- und Strassendünger	Prag etc.	Dušnik etc.		
		3510		Lokalbahn Manthausen-Grein	Güter der Klassen I, II und A	Linz	Grein (Bad Kreuzen)		
					Salz	Ebensee			
		3515		Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Garne etc.	Grünthal	Josefsthal-Maxdorf		
					Holz etc.	Reichenberg	Gablonz-Brandl		
					Güter der Klassen I und II	Unter-Polann	Reichenberg		
		3549			Glas etc.	Erdweis, Suchenthal	Eger		
		3556			Eisenbahnschwellen etc.	diversen Stationen	Bilin	Sofort	
		3600		Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische	Wels	Unter-Rohr loko und transit		
		3617			Bagagewagen	Smichow	Pontafel		
		3640		Lokalbahn Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenitz-Dohříš	Bruchsteine etc. Pflastersteine	Čerčan-Pišely etc.	Prag (St.B.) etc.		
		3655		Lokalbahn Chrudim-Holitz	Bruchsteine etc.	Morawan transit	Platenitz etc.		
		3659			Porzellanerde etc., Chamotteziegel, Chamottemörtel	Stadt Weidenau	Jägerndorf, Troppau		
		3666		Lokalbahn Kolin-Čerčan	Kalk und Ziegel	Sedlischt	Sazau-Bnda		
		3671		Lokalbahn Beneschan-Wlaschim	Zucker	Beneschan	Wlaschim		
		3701			Pflastersteine etc.	diversen Stationen	den Stationen südlich von Czernowitz	1. April 1903	
		3723		Welser Lokalbahn-Gesellschaft	Holzstoff, Pappe, Säcke, gebranchte	Unter-Rohr etc.	Wels loko und transit etc.	Sofort	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
33	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3512	k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenwaren der Pos. E—6 c) und d) und Schnittholz der Pos. H—18 der Güterklassifikation	Neuberg	Münzenschlag	In Rubrik 4 („für Artikel"), I. Abteilung, ist die Nomenklatur „Eisenwaren der Pos. E—6 c) und d) und Schnittholz der Pos. H—18" zu berichtigen auf: „Eisen und Stahl der Pos. E—5. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 c) und d) und Schnittholz der Pos. H—18"	
34	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3508	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Güter der Klassen A, B, C und der Spezialtarife 1, 2 und 3	Tannwald-Schumburg transit	Antoniwald etc.	In Rubrik 7 ist der Gültigkeitsbeginn vom „1. Juli 1903" auf „1. Jänner 1903" richtig zu stellen	
	Nr. 22 vom 21. Februar 1903	784	Oesterr. Nordwestbahn		Thomasroheisen, Zaggeln und Billets der Pos. E—7 des Tarifes, Teil I, für die Elbe-Umschlagsverkehre	Königshof	Aussig-Landungsplatz	In Rubrik 10 ist unter b) der Frachtsatz von 41 Pfg. einzustellen	
	Nr. 28 vom 7. März 1903	930	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Baumaterialien aller Art	Stationen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn		In der Rubrik 10 soll es richtig heissen: ad a) 0·4 Heller ad b) 0·2 Heller pro 100 kg und 1 km	

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Hüttig's Grassamen-Mischungen

für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.

Specialofferte und Kataloge zu Diensten.

Samenhandlung P. Hüttig

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc. 723

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 30. **Wien, 12. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 27. Jänner 1903,*) wirksam für das Erzherzogtum Oesterreich unter der Enns, betreffend die finanzielle Sicherstellung einer schmalspurigen Lokalbahn von der Station Kirchberg an der Pielach der bestehenden Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg an der Pielach-Mank nach Maria-Zell.

Ueber Antrag des Landtages Meines Erzherzogtums Oesterreich unter der Enns finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Das Land Niederösterreich übernimmt die Reinertragsgarantie hinsichtlich der Verzinsung und Tilgung einer Prioritätsanleihe im Höchstbetrage von Nominale K 8,100.000, welche zur Bestreitung des erforderlichen Aufwandes für die Herstellung der schmalspurigen Lokalbahn von Kirchberg an der Pielach nach Maria-Zell verwendet werden kann.

§ 2.

Dieses Prioritätsanlehen ist mit höchstens vier Prozent zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, rückzuzahlen.

§ 3.

Der Text der Prioritätsobligationen ist vom niederösterreichischen Landesausschusse im Einvernehmen mit der k. k. Staatsverwaltung festzusetzen.

§ 4.

Das Land Niederösterreich übernimmt die im § 1 dieses Gesetzes ausgesprochene Garantie unter der Voraussetzung, dass die Interessenten der Lokalbahn Kirchberg an der Pielach—Maria-Zell durch Uebernahme von Stammaktien zum vollen Nennwerte oder durch Leistung von Beiträgen à fonds perdu mindestens K 900.000 dem Unternehmen zuwenden.

§ 5.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Mein Eisenbahnminister und Mein Minister des Innern beauftragt.

Wien, am 27. Jänner 1903.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Wittek** m. p.

*) Enthalten in dem am 24. Februar 1903 ausgegebenen VI. Stücke des Landes-Gesetz- und Verordnungsblattes für das Erzherzogtum Oesterreich unter der Enns unter Nr. 14.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Schimitz nach Lösch.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Landesadvokaten und Reichsratsabgeordneten Dr. Josef Kondela in Brünn im Vereine mit dem Vizepräsidenten des mährischen Landeskulturrates Dr. Cyrill Seifert in Brünn die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Schimitz über Julienfeld nach Lösch mit einem Verbindungsgeleise zur Personenhaltestelle Schimitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 19. Februar 1903. E.-M.-Z. 5295/2.

Eröffnung der Teilstrecke Steinbach—Gross-Pertholz—Gross-Gerungs der Linie Gmünd—Gross-Gerungs der schmalspurigen Niederösterreichischen Waldviertelbahn.*)

Am 1. März 1903 gelangte die Teilstrecke Steinbach—Gross-Pertholz—Gross-Gerungs der Linie Gmünd—Gross-Gerungs der schmalspurigen Niederösterreichischen Waldviertelbahn mit nachstehenden Stationen und Haltestellen zur Eröffnung: Abschlag, Personenhaltestelle; Bruderndorf, Personenhaltestelle; Langschlag, Station; Harruck, Personenhaltestelle; Gross-Gerungs, Station. Die Stationen sind für den Gesamtverkehr (ausschliesslich der Beförderung von Expressgütern, Leichen und explosiven Gütern), die Personenhaltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet.

Den Betrieb führt das Niederösterreichische Landeseisenbahnamt.

*) Richtiggestellter Abdruck der in der Nr. 28 veröffentlichten Kundmachung.

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 206. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. März (siehe Vrdgs.-Bl. Nr. 28) eingebrachten Gesetzentwürfe haben folgenden Wortlaut:

I.

Gesetz

vom . . . . . ,

betreffend

die Herstellung einer Lokalbahn von Lemberg nach Podhajce.*)

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Lokalbahn herzustellenden Eisenbahn von einem geeigneten Punkte der bestehenden Bahnlinien nächst Lemberg über Winniki, Przemyślany, Brzeżany und Potutory nach Podhajce durch Konzessionsertheilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Erteilung der Konzession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, die Garantie eines Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nominalbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 12,000.000 in barem erforderlich ist, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgnis der vorgenannten Bahn den für dieselbe garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Artikel III.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass von dem Königreiche Galizien aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Beitrag von mindestens K 3,500.000 in barem zu den Kosten der Ausführung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinie geleistet wird.

Die im vorstehenden behandelte Beitragsleistung kann in Prioritäts- oder Stammaktien der für die genannte Eisenbahn zu bildenden Aktiengesellschaft refundiert werden, wobei für diese zum vollen Nennwerte zu berechnenden Titres Interkalarzinsen während der Bauzeit nicht zu bezahlen sind.

Die Konzessionserteilung für die im Artikel I bezeichnete Lokalbahn hat erst in jenem Zeitpunkte stattzufinden, in welchem nach dem Ermessen der Staatsverwaltung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baukapitale ausreichend gesichert und die Zeichnung der sämtlichen von den Interessenten zu übernehmenden Aktien, sowie die Einzahlung der auf diese Aktien in baarem zu leistenden Beträge unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten erfolgt sein wird.

Artikel IV.

Bei der Ausführung des Artikels II haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbstalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Conponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für das aufzunehmende Darlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige, an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel V.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss längstens binnen drei Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, ausgeführt und muss die fertige Bahn bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Konzessionäre nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Artikel VI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewertung der gegen Uebernahme von Stammaktien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat seitens der Staatsverwaltung im Einvernehmen mit den Interessenten und, falls ein Einvernehmen nicht erreicht werden sollte, durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel VII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung

*) Der Motivenbericht wird in einer der späteren Nummern nachfolgen.

der Konzessionäre geführt werden und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch die Konzessionäre zu vergüten sein.

Hierbei bleibt der die Betriebsführung auf der konzessionierten Bahn übernehmenden Staatseisenbahnverwaltung, insolange die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Artikel VIII.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

II.

Gesetz

vom . . . . . ,

betreffend

die Herstellung einer Lokalbahn von Tarnopol nach Zbaraż.*)

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Lokalbahn herzustellenden Eisenbahn von der Station Tarnopol der Staatshahnen nach Zbaraż durch Konzessionserteilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Erteilung der Konzession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerecbnet, die Garantie eines Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nominalbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 1,635.000 in harem erforderlich ist, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgnis der vorgenannten Bahn den für dieselbe garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Artikel III.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass von dem Königreiche Galizien ans Landesmitteln und von den Interessenten zusammen oder von einem dieser Teile allein ein Beitrag von mindestens K 855.000 zu den Kosten der Ausführung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinie geleistet wird.

Die im vorstehenden behandelte Beitragsleistung kann in Stammaktien der für die genannte Eisenbahn zu bildenden Aktiengesellschaft refundiert werden, wobei für diese znm vollen Nennwerte zu berechnenden Titres Interkalarzinsen während der Bauzeit nicht zu bezahlen sind.

Die Konzessionserteilung für die im Artikel I bezeichnete Lokalbahn hat erst in jenem Zeitpunkte stattzufinden, in welchem nach dem Ermessen der Staatsverwaltung nnd nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baukapital ausreichend gesichert und die Zeichnung der sämtlichen von den Interessenten zu übernehmenden Aktien, sowie die Einzahlung der auf diese Aktien in barem zu leistenden Beträge unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten erfolgt sein wird.

Artikel IV.

Bei der Ausführung des Artikels II haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für das aufzunehmende Darlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel V.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss längstens binnen zwei Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, ausgeführt und die fertige Bahn muss bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung hat der Konzessionär nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Artikel VI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewertung der gegen Uebernahme von Stammaktien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat seitens der Staatsverwaltung im Einvernehmen mit den Interessenten und, falls ein Einvernehmen nicht erreicht werden sollte, durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel VII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeicbneten Eisenbahn soll während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung des Konzessionärs geführt werden, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch den Konzessionär zu vergüten sein.

Hierbei bleibt der die Betriebsführung auf der konzessionierten Bahn übernehmenden Staatseisenbahn-Verwaltung, insolange die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Artikel VIII.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmacbung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollznge desselben sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beaufiragt.

In der 208. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. März beantwortete der Herr Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek Interpellationen wie folgt:

In der 169. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. November 1902 haben die Herren Abgeordneten Laurenz Hofer und Genossen an mich eine Interpellation, betreffend die Ernennung eines Offizials der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum Stationskassier bei dem Bahnbetriebsamte Wien I gerichtet, welche ich mich in nachfolgendem zu beantworten beehre:

Um die im Konkurswege ausgeschriebene Stelle des Stationskassiers bei dem k. k. Bahnbetriebsamte Wien I kompetierten 29 Bewerber. Für dieselbe wurde seitens der hierzu berufenen k. k. Staatsbahn-Direktion Wien der im Range an höchster Stelle stehende und sohin ernannte Bewerber in Vorschlag gebracht. Der Genannte erschien für diese Stelle infolge seiner vielfachen und langjäbrigen Verwendung im Material-, Rechnungs- und Kassadienste, sowie auch deshalb besonders geeignet, zumal er schon seit nahezu einem Jahre substitutionsweise den fraglichen Posten für seinen erkrankten Vorgänger anstandslos versehen hatte und seine Ernennung auch darnach angetan war, die wünschenswerte Stabilität in der Versehung dieses wichtigen und verantwortungsvollen Postens für längere Zeit hinaus zu verbürgen.

Für das Eisenbahnministerium bestand kein Anlass, bei Entscheidung über den obbezeichneten Konkurs dem gedachten Vorschlage die Genehmigung zu versagen, da einerseits der in Rede stehende Offizial vermöge seiner tadellosen Qualifikation, seiner bisherigen, den Konkursbedingnngen entsprechenden Verwendung und seines hohen Ranges im Status als geeignet befunden werden musste, anderseits die ihm im Range vorangehenden Mitbewerber teils wegen ihrer geringeren Qualifikation, teils wegen ihres vorgerückten Dienstalters oder sonstiger minderer persönlicher Eignung eine Berücksichtigung nicht erfahren konnten.

*) Der Motivenbericht wird in einer der späteren Nummern nachfolgen.

Der in dem der Interpellation zugrunde liegenden Zeitungsartikel betonte Umstand, dass der erwähnte Offizial nicht sämtliche vorgeschriebenen Fachprüfungen abgelegt hat, konnte nicht als ein Hindernis für die Zuerkennung der fraglichen Stelle an den Genannten angesehen werden, da ja zahlreiche ältere Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen, welche zu einer Zeit zu Beamten ernannt wurden, zu welcher die Ablegung der Fachprüfungen noch nicht obligatorisch war, diese letzteren nachzuweisen ausserstande sind, und es wohl zu einer ungerechtfertigten Härte führen würde, solche Bedienstete in ihrem Vorwärtskommen ein- für allemal zurückzustellen, obzwar sie im übrigen ihre Eignung für höhere Dienstposten durch ihre praktische Verwendung ausreichend dargetan haben.

In diesem Sinne wird grundsätzlich bei der Besetzung von Beamtenposten im Konkurswege vorgegangen und somit in bezug auf erprobte Beamte, deren Dienstzeit in eine ältere Periode zurückreicht, über den Mangel eines oder des andern der gegenwärtig postulierten Erfordernisse hinweggesehen.

Der aus Anlass der besprochenen Stellenbesetzung erhobene Vorwurf, dass hierbei nach Protektionsrücksichten und nicht nach den geltenden Dienstvorschriften vorgegangen worden sei, trifft demnach in keiner Weise zu und muss ich denselben nachdrücklichst zurückweisen.

In der 184. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Dezember 1902 haben die Herren Abgeordneten Wilhelm und Genossen unter Hinweis auf den ab 1. Jänner d. J. gültigen neuen Lokal-Personentarif der Südbahn an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, auf die Südbahnverwaltung in der Richtung einzuwirken, damit dieselbe ausser den gegenwärtig zur Ausgabe gelangenden Zeitkarten für die Benützung des ganzen österreichischen Netzes auch noch wie früher Teilstreckenkarten mit Gültigkeit für Entfernungen bis zu 200, 500, 1000, 1500 km und darüber zur Einführung bringe.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Gelegentlich der Einführung des durch die Einrechnung der Fahrkartensteuer bedingten neuen Personentarifes sah sich die Südbahn auch zu einer Reform des Zeitkartenwesens, und zwar aus dem Grunde veranlasst, weil die früheren Tarifbestimmungen über Zeitkarten insbesondere wegen Ausschluss der Benützbarkeit der Fernverkehrskarten innerhalb der engeren Wiener Lokalstrecken zu fortwährenden Beschwerden und Anständen Anlass gegeben hatten.

Der Zweck der durchgeführten Reform des Zeitkartenwesens ging somit dahin, die in Frage stehende Beschränkung zu beseitigen und sonach die Preise der Fernverkehrszeitkarten derart zu bilden, damit dieselben ausser im Fernverkehre auch im Wiener Lokalverkehre in uneingeschränktem Masse benützt werden können.

Die in dieser Richtung von der Verwaltung der Südbahn angestellten Studien haben ergeben, dass die gleichzeitige Benützbarkeit der Fernverkehrszeitkarten für tägliche Fahrten in den Wiener Lokalstrecken einen Preis dieser Karten bedingt, welcher dem Preise der früheren Fernverkehrskarten für 1500 km entspricht.

Die früheren Teilstreckenkarten für Entfernungen bis zu 250, 600 und 1000 km gelangten daher zur Aufhebung und wurde dagegen eine einheitliche, für das ganze österreichische Netz der Südbahn gültige Fernverkehrszeitkarte eingeführt, deren Preis nach Abschlag der eingerechneten Fahrkartensteuer mit jenem der bisherigen, für Entfernungen bis zu 1500 km gültigen Zeitkarte übereinstimmt, deren Gültigkeit sonach nicht nur hinsichtlich des Feruverkehres auf das ganze österreichische Netz, sondern überdies auch noch auf den Verkehr in den Wiener Lokalstrecken ausgedehnt wurde.

Dass dieses geänderte Zeitkartensystem im Publikum Anklang findet, geht daraus hervor, dass der Gesamtabsatz an Jahreskarten im heurigen Jahre gegenüber dem Vorjahre bedeutend zugenommen hat.

Es sind nämlich bis Ende Jänner des laufenden Jahres 906 solcher Karten verausgabt worden, während bis zum gleichen Zeitpunkte des Vorjahres, von allen Kategorien der Zeitkarten der Südbahn zusammengenommen, nur 730 abgesetzt wurden.

Ich werde übrigens nicht ermangeln, die Angelegenheit im Auge zu behalten, und behalte mir vor, im Gegenstande auf die Verwaltung der Südbahn entsprechenden Einfluss zu nehmen, falls die weiteren Erfahrungen rücksichtlich des neuen Zeitkartensystems hierzu einen Anlass bieten sollten.

In der 188. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 17. Dezember 1902 haben die Herren Abgeordneten Huber, Mayer und Genossen eine Interpellation in Angelegenheit der Schnellzugsbenützung auf den Linien Wien—Bruck a. d. Leitha und Wien—Marchegg mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, bei der Verwaltung der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft mit allem Nachdrucke dahinzuwirken, dass den Schnellzügen auf diesen Linien wenigstens je ein Wagen dritter Klasse angehängt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause bekanntzugeben, dass die im Gegenstande einvernommene Verwaltung der Staatseisenbahn-Gesellschaft erklärt hat, bei den Schnellzügen der genannten Linien die Führung von Wagen dritter Klasse nicht in Aussicht nehmen zu können, weil diese Züge dermal schon mit einer Belastung verkehren, welche im Hinblicke auf die bedeutende Fahrgeschwindigkeit nicht mehr erhöht werden kann.

Da diese Begründung zutrifft und somit eine Einstellung von Wagen dritter Klasse mit einer gleichzeitigen Verringerung der Zahl der Waggons höherer Klassen Hand in Hand gehen müsste, eine solche Reduktion aber nach den gegebenen Verkehrsverhältnissen nicht möglich ist, bedaure ich lebhaft, weitere Schritte in dem von den Herren Interpellanten gewünschten Sinne nicht unternehmen zu können.

In der 208. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. März wurden die Regierungsvorlagen, betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Lemberg nach Podhajce und betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Tarnopol nach Zbaraž dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

In der 209. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. März interpellierten die Abgeordneten Choc und Genossen den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Ausdehnung des Notstandstarifes für Futter und Streumittel auf den Bezirk Schlan in Böhmen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Genehmigung der Abänderung des konsentierten Projektes für die Teilstrecke „von der Innstrasse durch die Dresdnerstrasse bis zur Stromstrasse“ der Linie Konz.-Nr. 94.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt über Wunsch der Bezirksvertretungen des II. und XX. Wiener Gemeindebezirkes gestellten Ansuchen, dass an Stelle der im konsentierten Projekte für die Teilstrecke „von der Innstrasse durch die Dresdnerstrasse bis zur Stromstrasse“ der konzessionierten Linie Nr. 94 der Wiener elektrischen Strassenbahnen kommissionell bestimmten Betriebsausweiche bei der Donaueschingenstrasse zwei Ausweichen, und zwar eine bei der Traisengasse und die andere bei der Kampstrasse errichtet werden können, Folge gegeben. [E.-M.-Z. 7022.]

Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze mit einer Schleppbahn zum Zentralfüllhause der Landeskuranstalt in Sauerbrunn. (Detailprojekt: Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie Feststellung der feuersicheren Herstellungen: Erteilung des Baukonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den von der k. k. Statthalterei in Graz mitgeteilten Bericht über das Ergebnis der in der Zeit vom 9. bis 20. September 1902 durchgeführten politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen bezüglich des Bahnprojektes Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze mit einer Schleppbahn zum Zentralfüllhause der Landeskuranstalt in Sauerbrunn, sowie die von der genannten Landesbehörde auf Grund des anstandslosen Resultates dieser Amtshandlungen unterm 16. Oktober 1902, Z. 43.148, erfolgte Erteilung des Baukonsenses für die auf steiermärkischem Gebiete begangenen Strecken zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 46.902.]

Projektierte Lokalbahn Troppau-Grätz. (Genehmigung des Projektes für die Weichen- und Signalsicherungsanlage bei der Abzweigung in km 2·691 der Lokalbahn Troppau-Grätz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Einvernehmen mit der Stadtgemeinde Troppau vorgelegte Projekt für die Weichen- und Signalsicherungsanlage bei der Abzweigung der projektierten Lokalbahn Troppau-Grätz in km 2·691 der Lokalbahn Troppau-Bennisch zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 5961.]

Elektrische Kleinbahn Brüx - Johnsdorf. (Detailprojektsvorlage für die Fortsetzungsstrecke Johnsdorf—Obergeorgenthal—Niedergeorgenthal — Maltheuern — Kopitz: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Stadtgemeinde in Brüx vorgelegte Detailprojekt für die Fortsetzungslinie Johnsdorf—Obergeorgenthal—Niedergeorgenthal—Maltheuern—Kopitz der bestehenden elektrischen Kleinbahn Brüx-Johnsdorf im allgemeinen als geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Unter einem wurde die k. k. Statthalterei in Prag unter Uebermittlung der vorgelegten Operate beauftragt, die Trassenrevision, Stationskommission und politische Begehung rücksichtlich der projektierten Kleinbahnlinie nach dem abgekürzten Verfahren durchzuführen und über deren Ergebnis dem k. k. Eisenbahnministerium zu berichten. [E.-M.-Z. 53.687 ex 1902.]

Lokalbahn Janów-Jaworów. (Genehmigung der Typenpläne für den Unterbau.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jawarów vorgelegten Typenpläne für den Unterbau der in Bauausführung gelangenden Lokalbahn Janów-Jaworów nach Massgabe besonders hierfür vorgeschriebener Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6293.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Baukonsens für die auf Bahngrund fallenden Teile des Projektes einer Wasserleitung für die Gemeinde Klein-Kunstschitz a. O. im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 9888.]

Ausland.

Preussen. (Ein neuer Personenwagentyp der Preussischen Staatsbahnen.) Im Anschlusse an die Aeusserungen des Preussischen Eisenbahnministers im Abgeordnetenhause über die Versuche, einen ruhigeren Gang der Personenwagen in Schnellzügen zu erreichen, wurden, wie der „B. G.-A." mitteilt, auch Versuche hinsichtlich des Baues verbesserter Personenwagen eifrig betrieben. Massgebend für die Richtung, die dabei verfolgt wird, sind die Konstruktionsprinzipien, welche dem Baue der neuen Güterwagen mit vermehrter Tragfähigkeit zugrunde gelegt sind. Durch die Herstellung des Untergestelles aus gepresstem Materiale können die Wagen ganz andere Dimensionen erhalten, als dies bei Verwendung von gewalzten Trägern möglich wäre, die viel zu hoch und zu schwer ausfallen müssten. Bekanntlich sind die kürzlich vergebenen 160 Personenwagen vierachsig mit zwei Drehgestellen zu bauen, da die Verwendung derart grosser Wagen in Schnellzügen den Gang derselben günstig beeinflusst. Die Modelle des neuen Personenwagentyps sehen noch eine erhebliche Verlängerung des Personenwagens vor. Der Wagen soll auf sechs Achsen ruhen, wahrscheinlich werden je drei Räderpaare mit einem Drehgestelle angeordnet werden. Es ist wahrscheinlich, dass in allernächster Zeit bereits einige Fabriken mit dem Baue solcher neuer Personenwagen, von denen zunächst eine beschränkte Anzahl in Betrieb zu stellen beabsichtigt wird, betraut werden.

— (Gesetzentwurf, betreffend den Bau von Eisenbahnen.) Im preussischen Abgeordnetenhause wurde von der Regierung unterm 25. Februar d. J. ein Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die weitere Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn-Gesellschaft und an dem Baue von Kleinbahnen eingebracht. Dem Gesetzentwurfe zufolge wird die Regierung zur Verwendung folgender Summen ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für diese erforderlichen Betriebsmittel . .	Mk.	72,476.000 —
II. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahnen	„	6,006.000·—
III. zur weiteren Beteiligung des Staates an dem Unternehmen der Altdamm-Kolberger Eisenbahn-Gesellschaft durch Uebernahme von Mk. 104.000 neuer Stammaktien	„	115.630·40
IV. zur Förderung des Baues von Kleinbahnen	„	5,000.000·—
Insgesamt . . .	Mk.	83,597.630·40

Amerika. (Mastsignal mit Kohlensäurebetrieb auf der Illinois-Zentraleisenbahn.) Wie die „Oesterr. Eisenbahn-Zeitung" mitteilt, ist seit einem Jahre bei der Illinois-Zentraleisenbahn ein durch Kohlensäure betriebenes Mastsignal in Verwendung. Im Sockel des Mastes ist eine galvanische Batterie und ein Kohlensäurebehälter untergebracht. Letzterer ist für einen Druck von 844 kg auf das Quadrat-Centimeter berechnet und besitzt ein Druckminderventil, durch welches der Druck auf 1·5 bis 3·5 kg vermindert werden kann. Das Ventil wird durch ein Solenoid (schraubenförmiger, als Magnet dienender Draht) bedient, das vom Batteriestrom durchflossen wird. Die freigegebene Kohlensäure strömt in einen Zylinder und hebt dort einen Kolben, der mit dem Signalarm in Verbindung steht. Nach den Angaben der das Signal bauenden Firma, der „Hall Company" in Chicago, reicht das im Behälter befindliche Gas für 13.000—15.000 Bewegungen aus, d. h. bei Zehnminutenverkehr für etwa 100 Betriebstage. Die Kosten für den Betrieb dieses Signales sollen nur ein Viertel der für die pneumatisch betriebenen Signale betragen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Frühjahrsfahrplan für die Strecken Engelhartszell—Linz und Melk—Krems.) Nach dem diesjährigen Frühjahrsfahrplane findet die erste Fahrt zwischen Linz und Engelhartszell am 7. März (im Vorjahre am 9. März) statt, während das erste Schiff von Engelhartszell nach Linz am 8. März abgeht. Das Schiff geht in der Richtung von Linz nach Engelhartszell von ersterer Stadt um 1 U. ab und langt nach Berührung der Stationen Wilhering, Brandstatt, Aschach, Neuhaus, Obermühl, Wesenufer und Niederranna um 7 U. 40 M. abends in Engelhartszell ein. Von Engelhartszell geht das Schiff um 5 U. 35 M. ab und langt nach Berührung der gleichen Stationen in Linz um 8 U. 20 M. ein. Auch auf der Strecke Melk—Krems findet die erste Fahrt, u. zw. von Krems nach Melk am 7. März, die erste Frühfahrt ab Spitz nach Krems dagegen am 8. März statt. Das Lokalschiff verlässt Krems um 11 U. vormittags und langt nach Berührung der Stationen Stein, Mautern, Rossatz, Dürnstein, Weissenkirchen, Arnsdorf, Spitz, Aggsbach und Emmersdorf um 2 U. 20 M. in Melk ein, in umgekehrter Richtung verlässt das Schiff Melk um 4 U. 20 M. und langt um 6 U. 5 M. in Krems ein. Das zweite Lokalschiff verlässt Spitz um 6 U. 30 M. früh, trifft um 7 U. 30 M. in Krems ein und kehrt von hier um 6 U. 30 M. zurück, worauf es in Spitz um 8 U. 10 M. abends einlangt. Der Fahrplan gilt vom 7. März bis auf weiteres, längstens bis Ende April 1903 und wird auf demselben bemerkt, dass die Fahrten bei ungünstigen Witterungs- und Wasserstandsverhältnissen entsprechend länger dauern. Sämtliche angeführte Fahrten finden täglich statt; die Eröffnung der Station Stein wird separat verlautbart werden.

Prager Moldau- und Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Böhmen. (Fahrplan für die Strecke Prag—Stěchowitz und umgekehrt.) Vom März 1903 bis auf weiteres verkehren die Dampfer der Prager Moldau- und Elbe-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in der Strecke Prag—Stěchowitz und umgekehrt nachstehend:

In der Bergfahrt. Jede halbe Stunde ein Dampfer von Prag-Smichow (Schittkauer Anschwemme) nach Zlichow-Branik mit Berührung der Station Podol-Dworec. Erste Abfahrt von Prag-Smichow (Schittkauer Anschwemme) um 5 U. 30 M. früh, letzte Abfahrt um 7 U. abends.

Nach Königsaal-Zavist gehen Dampfer von Prag (Palackykai) ab um 8 U. früh, 12 U. mittags, 2 U. 30 M. und 5 U. 30 M. nachmittags und 6 U. abends. Bei der Fahrt werden die Stationen Zlichow-Branik, Hodkovička-Kuchelbad und Modřan angelaufen.

Nach Stěchowitz — mit Berührung sämtlicher Zwischenstationen — gehen Dampfer von Prag (Palackykai) ab um 10 U. vormittags und 2 U. nachmittags. Die Ankunft in Stěchowitz erfolgt um 2 U. nachmittags, bezw. 6 U. abends.

In der Talfahrt. Jede halbe Stunde ein Dampfer von Branik-Zlichow nach Prag-Smichow (Schittkauer Anschwemme) mit Berührung der Station Dworec-Podol. Erste Abfahrt von Branik-Zlichow um 5 U. früh, letzte Abfahrt um 7 U. abends.

Von Zavist-Königsaal gehen Dampfer nach Prag (Palackykai) ab um 5 U. 30 M. früh, 9 U. 30 M. vormittags, 1 U. 30 M. und 4 U. nachmittags und 6 U. abends. Bei der Fahrt werden die Stationen Modřan, Kuchelbad-Hodkovička und Zlichow-Branik angelaufen.

Von Stěchowitz nach Prag (Palackykai) — mit Berührung sämtlicher Zwischenstationen — gehen Dampfer ab um 5 U. 45 M. früh und 5 U. nachmittags. Die Ankunft in Prag (Palackykai) erfolgt um 8 U. früh und 7 U. 15 M. abends.

Verschiedene Mitteilungen.

Eintragungen in das Handelsregister. Aenderungen und Zusätze wurden eingetragen bei nachstehenden Firmen:

Niederösterreich:

Wien, I. Elisabethstrasse 9
„Unterkrainer Bahnen".

Dr. Josef Suppan als Mitglied des Verwaltungsrates über Ablehen gelöscht. Dr. Anton Ritter v. Schoeppl, Amtsdirektor und Rechtskonsulent der Krainischen Sparkassa in Laibach, als von der Krainischen Sparkassa ernanntes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 3. Februar 1903.

Wien, XV. Westbahnhof
„Erste ungarisch-galizische Eisenbahn".

Moriz Westermayer als Mitglied des Verwaltungsrates über Ableben gelöscht. Wien, 10. Februar 1903.

Wien, I. Herrengasse 13
„Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs".

Franz Klug, k. k. Hofrat und Oberinspektor der General-Inspektion der österreichischen Staatseisenbahnen in Pension in Wien, als vom k. k. Eisenbahnministerium entsendetes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 13. Februar 1903.

Wien, I. Schottenbastei 5
„K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Berghau-Gesellschaft".

Hans Reitzes, Prokurist der Firma S. & M. Reitzes in Wien, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 17. Februar 1903.

Wien, XIX. Zahnradbahnstrasse 3
„Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft System Rigi".

Karl Prenninger und Walter Gerhardus über Ableben als Mitglieder des Verwaltungsrates gelöscht. Dr. Wilhelm Schneeberger, Hof- und Gerichtsadvokat in Wien, und Adolf Lazar, Direktor der Lokaleisenbahn-Gesellschaft in Wien, als kooptierte Mitglieder des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 17. Februar 1903.

Wien, I. Schwarzenbergplatz 3
„Priv. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft".

Koloman Graf Náko über Ableben als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Wien, 17. Februar 1903.

Wien, I. Volksgartenstrasse 3
„Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt".

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die infolge Beschlusses der Generalversammlung vom 26. April 1902 teilweise (und zwar in den Art. 5, 8, 15, 16, 17, 19, 43, 44, 46 und 47) geänderten, mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Jänner 1903, Z. 1481, genehmigten Statuten. Karl Stögermayer, Direktor des Wiener Bankvereines in Wien, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Der Prokurist Simon Landau, bisher Sekretär der Gesellschaft, ist nunmehr Direktor derselben. Wien, 20. Februar 1903.

Galizien:

(Lemberg) Lwów
„Wschodnio-galicyjskie koleje lokalne — Ostgalizische Lokalbahnen".

Wstąpili jako członkowie rady zawiadowczej: Stanisław Brykczyński, zamianowany członkiem rady zawiadowczej przez Wydział krajowy i Stanisław Kułakowski, kooptowany przez radę zawiadowczą. Zmarli: członkowie rady zawiadowczej hr. Włodzimierz Baworowski i hr. Augnst Łoś. (Lemberg) Lwow, 3. Februar 1903.

Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus. (Generalversammlung.) Am 22. Februar fand in Prag unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Franz Schoen sen. die diesjährige (2.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus statt. Bei derselben waren 12 Aktionäre erschienen, welche 1865 Aktien mit 373 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 1,396.349 q (+ 85.527 q = 6·52 Prozent) verfrachtet und stellten sich die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre auf K 143.626 (gegen K 132.089), die verschiedenen Einnahmen auf K 6066 (gegen K 4815), die Gesamteinnahmen sohin auf K 149.692 (gegen K 136.904). Die Betriebsausgaben bezifferten sich mit K 42.182 (gegen K 38.768), so dass also ein Betriebsüberschuss von K 107.509 (gegen K 98.136) resultierte. Nach Abzug der Annuität für das bei der Landesbank aufgenommene Hypothekardarlehen, sowie der Zinsen der schwebenden Schulden verblieb ein Betrag von K 72.637 zur Verfügung der Aktionäre. Die Generalversammlung beschloss aus diesem Betrage K 3184 als Tantieme für den Verwaltungsrat zuzuweisen, K 1253 in den allgemeinen Reservefonds zu hinterlegen und eine Dividende von 7 Prozent an die Aktien zur Verteilung zu bringen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Theodor Hoffmann und Franz Schoen jun. wurden wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung.

[E.-M.-Z. 9574.]

Verlosungen.

Am 15. Februar:

Ofner Bergbahn. Aktien (Rückzahlung ab 1. März).

Am 1. März:

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. März:

Mährische Grenzbahn. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Mährisch-schlesische Centralbahn. 4proz. Prioritäten v. J. 1895 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ostrau-Friedlander Bahn. 5proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Vorarlberger Bahn. 4proz. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Generalversammlungen.

Im Monate März:

12. (Budapest.) Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft.
14. (Wien.) Grazer Waggon- und Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft, vormals Joh. Weitzer.
14. (Linz.) Kremsthalbahn-Gesellschaft.
14. (Innsbruck) Innsbrucker Mittelgebirgsbahn.
14. (Innsbruck.) Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol.
21. (Wien.) Wiener Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft.
30. (Budapest.) Verstaatlichte Ungarische Westbahn.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Offert-Ausschreibung.

Die Installation der elektrischen Beleuchtungsanlage in dem nördlichen Eck- und Flügelgehäude des Neubaues des Aufnahmsgebäudes am Bahnhofe Prag K.F.J.B. gelangt im Offertwege an einen Unternehmer in Vergebung.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare und Bedingnisse, liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag (Telegraphen-Kontrolle), die Projektspläne im Baubureau des neuen Aufnahmsgebäudes im Bahnhofe Prag K.F.J.B., I. Stock, während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens den **26. März 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu überreichen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung des von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzutun vermögen, und das sich des weiteren die k. k. Staatsbahnverwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Prag, im März 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. März 1903 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes und dem hierzugehörigen Anhange, ferner in den vom 1. März 1903 gültigen Kartierungsfrachtsätzen für den direkten Verkehr zwischen den Stationen Wien etc. einerseits und ungarischen Stationen anderseits werden mit sofortiger Gültigkeit die nachstehenden Druckfehler berichtigt, und zwar:

a) Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903.

Auf Seite	Von oder nach	Nach oder von	Tarifklasse	Zu berichtigen	
				von	auf
				Heller pro 100 kg	
58	Csongrád	Wien K.F.N.B., Wien St.E.G.	ermässigtes Eilgut	474	494
60	Érsekujvár	„ „	Spezialtarif 2	80	70
77	Óhat-Kócs	„ „	Spezialtarif 1	266	226
78	Petrozsény	„ „	besonders ermäss. Eilgut	826	827
84	Székely-Keresztur	„ „	„ „ „	971	961
88	Tompa	„ „	Spezialtarif 3	146	145
90	Uj-Szt. Anna	„ „	ermässigtes Eilgut	426	628
90	Ujvidék	„ „	„ „	628	604
90	Ujvidék-Dunapart	„ „	„ „	604	614
90	Uj-Zichyfalva	„ „	„ „	614	790
90	Uj-Zsolna	„ „	„ „	790	342
90	Uj-Zsombolya	„ „	„ „	342	633
90	Ulma	„ „	„ „	633	763
90	Ungvár	„ „	„ „	763	674
90	Upor	„ „	„ „	674	644
90	Utvin	„ „	„ „	644	676
90	Uzon	„ „	„ „	676	1130
90	Uzovics	„ „	„ „	1130	443
91	Vásárhely-Kutas	„ „	I	525	625
96	Battonya	Floridsdorf K.F.N.B., Stadlau St.E.G.	I	669	696
103	Érdököz	„ „	B	320	220
103	Érsekujvár	„ „	Spezialtarif 2	78	68
110	Késmárk	„ „	Spezialtarif 1	167	267
113	Lajosmajor	„ „	Spezialtarif 2	509	209
116	Mitrovicz-Szávapart	„ „	sperrig	1123	1023
118	Nagy-Talmács	„ „	gewöhnliches Eilgut	1693	1963
119	Nógrád-Kövesd	„ „	„ „ „	835	838
122	Podolin	„ „	ermässigtes Eilgut	683	633
122	„	„ „	besonders ermäss. Eilgut	584	594
124	Rimabánya	„ „	gewöhnliches Eilgut	1065	1095
126	Szegimalom	„ „	„ „	1125	1225
130	Tecső	„ „	I	800	805
133	Utvin	„ „	Spezialtarif 1	224	244
136	Zólyom-Lipcse	„ „	Spezialtarif 2	148	149
160	Pozsony-Dynamitgyár	Wien K.F.N.B.	Kilometer	74	65
160	„ „	Wien St.E.G.	„	74	65
160	„ „	Floridsdorf K.F.N.B.	„	73	64
160	„ „	Stadlau St.E.G.	„	64	55
160	Pozsony fiókpályaudvar	Wien K.F.N.B.	„	65	74
160	„ „	Wien St.E.G.	„	65	74
160	„ „	Floridsdorf K.F.N.B.	„	64	73
160	„ „	Stadlau St.E.G.	„	55	64

Weiters wird auf Seite 41 die Postnummer 50 auf **59** berichtigt und auf den Seiten 56 und 99 das † Zeichen bei der Station Budapest-Ferenczváros marhavásártér eliminiert.

b) Anhang von 1. März 1903 zu dem Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes.

Im deutschen Texte der Postnummer 12 des vom 1. März 1903 gültigen Anhanges zum Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes sind in der Rubrik „Artikel“ nach dem Worte Schotter die Worte „und **Thon**“ aufzunehmen.

c) Kartierungsfrachtsätze für den direkten Verkehr zwischen Wien etc. einerseits und ungarischen Stationen anderseits.

Auf Seite	Schnitt-Tariftabelle D	Tarifklasse	Zu berichtigen von	Zu berichtigen auf
14	Csongrád	ermässigtes Eilgut	181	192
18	Karczag	gewöhnliches Eilgut	41	411
29	Tasnád-Szántó	Spezialtarif 3	88	86
30	Töke	gewöhnliches Eilgut	504	472

Wien, am 9. März 1903. [234]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal. K. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn. Lokalbahn Melnik-Mšeno. Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Mai 1903 tritt ein neuer Tarif, Teil II, für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal, k. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn, Lokalbahn Melnik-Mšeno und der Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auschau anderseits, sowie zwischen Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn untereinander über Strecken der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn in Wirksamkeit.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1903 aufgehoben.

Wien, am 10. März 1903. [235]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Gütertarife, Teil III.

Mit Gültigkeit vom 19. März a. St./1. April n. St. 1903 tritt der Nachtrag IV zu dem vom 19. Juni a. St./1. Juli n. St. 1898 gültigen Gütertarife, Teil III (Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs, Hanf, sowie Flachs- und Hanfflocken, Flachs- und Hanfheede [Werg]), enthaltend:

1. Aenderung der Bezeichnung des Tarifes und
2. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen

in Kraft.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. März 1903. [236]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Achenseebahn.

Tarifneuauflage.

Die Sonderbestimmungen und Tarife vom 1. Mai 1902 werden mit Gültigkeit vom 1. April 1903 teilweise abgeändert und ergänzt.

Richtiggestellte Druckexemplare sind zum Stückpreise vom 50 Heller bei der Direktion in Salzburg erhältlich.

Salzburg, im März 1903. [237]

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Verschiebung des Termines für die Einführung des Nachtrages V zum Tarife.

Der Nachtrag V zu dem ab 1. Mai 1900 gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits gelangt nicht, wie publiziert wurde, am 1. März 1903, sondern am 1. April 1903 zur Einführung.

Wien, am 7. März 1903. [238]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. Februar 1900.

Erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Frankfurt a. M. (Hauptbahnhof), Hanau (Nordbahnhof und Westbahnhof).

Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1903 werden die Frachtsätze für Holz (Abschnitt A, Abteilung II), ferner für Borke (Abschnitt C, Abteilung I und II), sowie für Eisenbahnschwellen (Abschnitt D) für die Stationen Frankfurt a. M. Hauptbahnhof (E.-D. Frankfurt a. M. und Main-Neckar-Bahn), Hanau Nordbahnhof und Hanau Westbahnhof der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. wie folgt erhöht:

		Mark für 100 kg
Frankfurt a. M. Hauptbahnhof (E.-D. F. und M.N.B.)	um	0·02
Hanau Nordbahnhof	„	0·02
Hanau Westbahnhof	„	0 01

Sendungen nach Frankfurt a. M., bezw. Hanau ohne nähere Bahnhofsbezeichnung werden aus-

schliesslich auf Frankfurt a. M. Hauptbahnhof, bezw. Hanau Ostbahnhof zu den für diese Stationen bestehenden Frachtsätzen abgefertigt.

Wien, am 7. März 1903. [239]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

9. März. Auf der Bregenzerwaldbahn wurde mit dem Zuge Nr. 612 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Tarifierung von Malzwein auf den k. k. österr. Staatsbahnen. Vom 20. Februar 1903 angefangen wird der Artikel „Malzwein" auf jenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, bezüglich welcher die im Hefte 1 und 2 des Lokalgütertarifes enthaltene besondere Güterklassifikation gilt, wie folgt tarifiert:

Malzwein { in Flaschen . . . . . II—A—Ausn.-T. III/c
in anderer Verpackung . A—A—Ausn.-T. III/c

Deutsche Gauausstellung für Handel, Industrie und Landwirtschaft in Schluckenau. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anlässlich der in der Zeit von Anfang August bis Anfang September 1903 in Schluckenau stattfindenden deutschen Gauausstellung für Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft finden für die Beförderung der hierzu bestimmten Gegenstände und Tiere auf jenen österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, gültig ist, die im gemeinsamen Tarif, Teil I, Abt. B, Abschnitt C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Offert-Ausschreibung.

Die Lieferung und Aufstellung dreier normaler Blechbrücken in km 9·7/8, Fahrbahn oben, km 19·2/3, Fahrbahn versenkt, und km 37·4/5, Fahrbahn oben, der Linie Lemberg—Itzkany von, beziehungsweise 3·40 m, 10·90 m und 5·49 m Stützweite gelangen im Offertwege zur Vergebung. Die approximativen Kosten der gegenständlichen Lieferungen belaufen sich auf K 7000.

Die näheren Bestimmungen für die Anbringung der Offerte, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die Detailpläne der Construction können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau, Abteilung für Bahnerhaltung und Bau, eingesehen und daselbst auch die Offertformulare, deren Benützung im vorliegenden Falle vorgeschrieben wird, behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf die Lieferung der Eisenkonstruktionen in km 9·7/8, km 19·2/3 und km 37·4/5 der Linie Lemberg—Itzkany" versehen, spätestens am **20. März 1903, 12 Uhr Mittags, Stadtzeit,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau einzureichen. Die Offerteröffnung, zu welcher die Angebotsteller oder deren Bevollmächtigten zugelassen werden, findet an demselben Tage um 3 Uhr nachmittags statt.

Die Offerenten bleiben mit ihren Angeboten bis zum 1. April 1903 im Worte.

Offerte, welche nicht zum vorbezeichneten Termine eingebracht werden oder in denen eine gänzliche oder teilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden nicht berücksichtigt.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hoflieferanten.
Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.
Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.
Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668
Illustrirte Preislisten frei.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Bau-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck kommen von der geplanten Wasserversorgungsanlage des Bahnhofes Salzburg die Herstellung der Wasserfassung, der Filteranlage, der Reinwasserbassins und des 1700 m³ Inhalt fassenden Hochreservoirs, und zwar die hierbei erforderlichen Erd- und Mauerwerksarbeiten, die Beton- und Betoneisenbauten, sowie Nebenarbeiten im Offertwege zur Vergebung.

Der Anbotsteller ist verpflichtet, auf Grund des von der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck ausgearbeiteten generellen Projektes und unter Berücksichtigung der Baubeschreibung, der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung und Ausführung von Bauarbeiten der k. k. Staatseisenbahnverwaltung und der besonderen Bedingnisse für die Ausführung des Unterbaues bei Staatseisenbahnbauten, Detailprojekte nebst Kostenüberschläge für seine Konstruktionsausführung auszuarbeiten.

Ausdrücklich wird bemerkt, dass die Ausführung dieses Projektes an die wasserrechtliche Genehmigung der k. k. Landesregierung von Salzburg gebunden ist, und dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen und in der Lage sind, Ausweise (Atteste) beizubringen, aus denen zu entnehmen sein muss, dass sie bereits gleiche oder ähnliche nach der vorgeschlagenen Bauweise hergestellte Beton- oder Betoneisenbauten zur Ausführung gebracht haben.

Bei der Bauausführung sollen, soweit nicht besonders geschulte Arbeiter notwendig sind, nach Tunlichkeit einheimische Arbeitskräfte in Verwendung kommen.

Die Offertformulare, die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Bedingnisse und die Pläne liegen bei der k. k. Bahnerhaltungssektion Salzburg, woselbst auch nähere Auskünfte erteilt werden, während der Amtsstunden zur Einsichtnahme auf und können daselbst auch bezogen werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte, welchen das obgedachte Detailprojekt samt Kostenüberschlag anzuschliessen ist, sind in einem versiegelten, mit der Aufschrift „Offert auf die Ausführung der Wasserfassung, der Filteranlage, der Reinwasserbassins und des Hochwasserreservoirs der herzustellenden Wasserversorgungsanlage des Bahnhofes Salzburg" versehenen Kuvert, spätestens bis **10. April 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen, woselbst am selben Tage, 3 Uhr nachmittags, die Offerteröffnung stattfindet.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, über die Annahme der Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche Angebote abzulehnen.

Innsbruck, im Februar 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezlehungsweise Ronte) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
967	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisen-Schlacken u. s. w. laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 57 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Zöptau	Benthen O.S.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Anschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht, sowie Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 15. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. März 1899	Besteht keiner	Pfennig 56		Im Kartierungswege		
					Bobrek					55				
					Borsigwerk					55				
					Chorzow					57				
					Friedrichshütte					58				
					Gleiwitz					53				
					Königshütte O.S.					56				
					Lanrahütte					58				
					Lndwigsglück					54				
					Morgenroth					55				
					Rosdzin					58				
					Schwientochlowitz					56				
					Jarnowitz					58				
					Zabrze					54				
968	k. k. österr. Staatsbahnen	hetelligten Verwaltungen	a) Magnesit (Bitterspat), roh, auch gebrannt oder gemahlen b) Magnesitröhren c) Magnesitziegel nnd Magnesitsteine	Wartberg-Mürzthal, Station der Südbahn-Gesellschaft	Andun-le-Roman loko	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den einzelnen Eisenbahnwagen nnd Frachtbrief. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grnnd der reglementarischen Bestimmnngen, enthalten im Tarif-Telle I, Abteilng A, nnd auf Grnnd der Tarif-Vorschriften, enthalten im Tarif-Teile I, Abteilung B, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes	vom 1. Aprll 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil I, Abteilung B, bezw. Tarif-Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes, vom 1. April 1902		Zugestandener Frachtsatz Francs Gold pro 1000 kg Ad a) 31·75		Im Kartierungswege		Hierdurch werden die korrespondierenden Frachtsätze für Wartberg Mürzthal der Gruppen 42, 42 d und 45 a der in der Rubrik 8 angeführten Tarife aufgehoben und ersetzt
					Batilly loko					31·30				
					Belfort loko und transit					26·90				
					Carlgnan transit					34·50				
					Dieulouard					31·90				
					Givet					37·—				
					Hirson transit					36·80				
					Homécourt-Joeuf					32·40				
					Laon transit					36·45				
					Mohon					35·60				
					Paris (La Villette-Donane und Reuilly)					36·90				
					Saint-Dizier					33·10				
					Villernpt-Mlcheville					34·10				

Fortlaufende Nummer	1	969	970	971
Die Publikation erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen
von der Namen der	3	Lokalbahn Kolin-Čerčan mit der Abzweigung Rataj-Kácow	beteiligten Verwaltungen	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad und Lokalbahn Schönwehr-Elbogen
für Artikel	4	Güter der Klasse C und der Spezialtarife 1, 2, 3	Eisen (Roh-) der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Bauмaterialien und Einrichtungsgegenstände
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Bečwar und umgekehrt	Kuntaploza Csetnek	Marienbad
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Kolin St.E.G. transit Kolin Oe.N.W.B. transit	Bielitz	Elbogen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen obliegt dem Absender	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—IV (Ausnahmetarif VI)
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 15. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	vom 17. Februar 1903 bis zum Tage der erlangten Benützungsbewilligung, längstens bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarif	Lokaltarife	Verschieden
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Verschieden	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	18 Heller	Heller 156 151	50prozentige Ermässigung von den ungekürzten Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle des betreffenden Lokaltarifes
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden		
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13			Die Liquidierung erfolgt gegen bis Ende März 1904 zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe
Besondere Bemerkungen	14			Das Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen für den Bau der Mälzerei des Dr. Anton Thum in Elbogen bestimmt sein

1	Fortlaufende Nummer				
2	Die Publikation erfolgt	von der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		
3		und im Namen der			
4	Das Zugeständnis wird gemacht	für Artikel	Regie- und Materialgegenstände der k. k. österr. Staatsbahnen, sofern Beförderung auf Kosten der letzteren erfolgt, u. zw.: Gewöhnliche Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel, alte, bereits gebrauchte, auf eigenen Rädern laufend, bei Aufgabe in unbeladenem Zustande als Frachtgut			
			a) Lokomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	a) Lokomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	a) Lokomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen	a) Lokomotive b) Tender c) Personenwagen d) Güterwagen
5		für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Olmütz K.F.N.B. transito	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito		Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito
		nach	Oświęcim	Olmütz K.F.N.B.	Sternberg K.F.N.B.	Oświęcim
			bezw. vice versa	bezw. vice versa	bezw. vice versa	
6		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Erscheinen der k. k. österr. Staatsbahnen oder einer ihrer Dienstesstellen auf den Frachtdokumenten als Absender und Empfänger			
7		und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903			
8	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	Bezeichnung	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899			
9		Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg				
10	pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	89·76 Mark pro Stück 33·66 „ „ „ 22·44 „ „ „ 11·22 „ „ „	100·32 Mark pro Stück 37·62 „ „ „ 25·08 „ „ „ 12·54 „ „ „	107·04 Mark pro Stück 40·14 „ „ „ 26·76 „ „ „ 13·38 „ „ „	168·48 Mark pro Stück 63·18 „ „ „ 42·12 „ „ „ 21·06 „ „ „
11		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)				
12	Art der Durchführung		Im Kartierungswege			
13	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss					
14	Besondere Bemerkungen		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich			

972

Fortlaufende Nummer	973	974	975
Die Publikation erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der		Leoben-Vordernberger Eisenbahn	
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Kohle, mineralische, u. zw. Braunkohle (Lignit und Glanzkohle)	Eisenbahnfahrzeuge der Pos. E—12, a), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Legnolith-Zement, in Fässern, u. zw. rob gebrannt, gemahlen und ungemischbt, sowie gebrannt, gemahlen und gemischt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Csáktornya	Leoben S.B.	Triest
nach	Bruneck	Vordernberg	Wien-Matzleinsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen in Bruneck bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger daselbst gemieteten Lagerraume eingelagert werden.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung nach dem faktischen Gewichte. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	vom 16. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif	Lokaltarif	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	130 Heller inkl. ungar. Steuer	25 Heller	342 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	115 Heller inkl. ungar. Steuer	13 Heller	236 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15 Heller	12 Heller	106 Heller
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	976	977
Die Publikation erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publikation erfolgt und im Namen der		k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt der Pos. E—5, sowie Dampfkessel der Pos. D—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B	Holz zu Grubenzwecken der Pos. H—20 a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Graz S.B.	Wolfsberg St. Stefan Reichenfels-St. Peter Mösel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest	Sagor Hrastnigg und Trifail Sagor Hrastnigg und Trifail Sagor Hrastnigg Sagor Hrastnigg und Trifail
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe von mindestens 10.000 kg der genannten Artikel per Frachtbrief und Wagen oder Frachtzalung hierfür. Die Sendungen müssen zur See nach dem Auslande (aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Export gelangen. Das Anfladen obliegt dem Absender. Bezüglich des Abladens gelten die Bestimmungen des Tarifes, Teil I, Abteilung B, Abschnitt A—VI	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	vom 15. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 20. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1	Lokaltarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	146 Heller	Bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	121 Heller	91 88 89 86 106 103 88 92 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	25 Heller	
Art der Durchführung	Nach Massgabe der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII ersichtlichen Bestimmungen im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der in den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ unter VIII bezeichneten Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
Besondere Bemerkungen	Siehe auch Verordnungs-Blatt Nr. 144 ex 1902, Post 3260 und 3264	

Fortlaufende Nummer	978	979	980
1			
Die Publikation erfolgt	**Südbahn-Gesellschaft**	**Oesterr. Nordwestbahn** als betriebsführende Verwaltung der k. k. Lokalbahn Caslau—Zawratetz-Třemoschnitz, Časlau—Močowitz	**Oesterr. Nordwestbahn**
2			
von der Namen der	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	
3			
für Artikel	Stroh aus der Pos. H—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	A. Kalksteinmehl / B. Kalksteine	Güter der Wagenladungsklassen: B / A 1
4			
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Polgardi	Zawratetz-Třemoschnitz	Königinhof S.N.D.V.B.
5			
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Graz S.B. und Gratwein	Časlau transit für ausländische Stationen bestimmt	Rawitsch (D.-B. Posen) sowie umgekehrt
6			
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Die Decken sind vom Absender beizustellen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens: bei A für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, bei B für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufladen obliegt der Partei	Bei Aufgabe und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg rücksichtlich der Klasse A 1, für mindestens 10.000 kg rücksichtlich der Klasse B pro Wagen und Frachtbrief
7			
und gilt in der Zeit	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	vom 15. März 1903 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903
8			
Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif	Lokaltarife	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899
9			
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden	18 / 21	
10			
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	94 Heller inkl. ungar. Transportsteuer	B. 10·4 / A. 10·4 Heller	Klasse B 166 Pfennig / Klasse A 1 182 Pfennig
11			
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	7·6 / 10·6	
12			
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
13			
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
14			
Besondere Bemerkungen		Die Sendungen müssen mit direkten, nach ausländischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
981	k. k. österr. Staatsbahnen		Hen aus Pos. H—11 der Güterklassifikation	allen in den Abschnitt A des Heftes I des Lokalgütertarifes, Teil II, fallenden Stationen	Zell am See	a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. b) Die Sendungen müssen ao eine der nachfolgenden, im Gerichtsbezirke Mittersill gelegenen Gemeinden: Bramberg, Hollersbach, Krimml, Mittersill-Land, Mittersill-Markt, Neukirchen, Niedernsill, Stuhlfelden, Utendorf oder Wald adressiert sein und in einer der Stationen der Pinzgauer Lokalbahn von Niedernsill (inkl.) bis Krimml (inkl.) bezogen werden. c) Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Mai 1903	Lokaltarif	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I	Frachtsätze des Aosnahmetarifes II	Verschieden	Im Kartierungswege		
982	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Packpapier der Position P—1/a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Eisenberg a. d. March k.k.St.B.	Schönpriesen St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 233 Heller b) 196 „	Verschieden	Im Kartierungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung im Verordnungs-Blatte veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
13	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3720	K. k. österr. Staatsbahnen		Holz	diversen Stationen		24. März 1903	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 31. **Wien, 14. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Februar 1903, Z. 5578, betreffend ungültig gewordene Zertifikate anspruchsberechtigter Unteroffiziere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unteroffiziere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichnis

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unteroffiziere erteilten Zertifikate, deren Gültigkeit erloschen ist.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurteilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
13957	Tomasini Viktor	.	.	.	.	.	1*
14628	Fellner Josef	1	.	.	.	.	1
15058	Matzka Josef	1	.	.	.	.	1
15470	Grotke Karl	.	.	.	1	.	1
15837	Malinovský Wenzel	1	.	.	.	.	1
16273	Wand Wenzel	1	.	.	.	.	1
16397	Svačinka Cyrill	1	.	.	.	.	1
16765	Zwetko Franz	1	.	.	.	.	1
17167	Križanić Viktor	1	.	.	.	.	1
17284	Pollak Karl	1	.	.	.	.	1
17433	Niedziałkowski Stanislaus	1	.	.	.	.	1
17558	Bezruč Franz	1	.	.	.	.	1
17749	Klahr Sigismund	1	.	.	.	.	a
17773	Kulich Adolf	1	.	.	.	.	1
17859	Dwořak Johann	1	.	.	.	.	1
17900	Kauper Anton	1	.	.	.	.	1
18017	Heger Peter	1	.	.	.	.	1
18053	Drumbl Johann	1	.	.	.	.	1
18065	Schaffer Vinzenz	1	.	.	.	.	1
18093	Gross Anton	1	.	.	.	.	1
18113	Novotný Josef Hermann	1	.	.	.	.	1
18129	Herzig Salomon	1	.	.	.	.	1
18144	Pechhold Heinrich	1	.	.	.	.	1
18168	Fontana Josef	1	.	.	.	.	1
18204	Nykiel Adalbert	1	.	.	.	.	1
18232	Girsik Josef	1	.	.	.	.	1
18234	Kotyk Josef	1	.	.	.	.	1
18314	Rimpel Gustav	1	.	.	.	.	1

*) Diener-Zertifikat infolge Beteilung mit Beamten-Zertifikat seitens des k. k. Ministeriums für Landesverteidigung erloschen

a) Zertifikat in Verlust geraten.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	strafgerichtlicher Verurteilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
18364	Sajewicz Konstanty	1					1
18399	Konstantin Friedrich	1					1
18405	Christel Thomas				1		a
18417	Gleissner Wenzel	1					1
18447	Cetinski Anton	1					1
18451	Prokopp Karl	1					1
18459	Javansky Wenzel	1					1
18469	Prášek Heinrich	1					1
18491	Hannsky Rudolf	1					1
18496	Zemann Franz	1					1
18564	Opelz Johann	1					1
18605	Rupp Josef	1					1
18633	Sozánski Alexander	1					1
18635	Heitzer Anton	1					1
18685	Makorn Johann	1					1
18700	Tham Wilhelm	1					1
18712	Thanhäuser Josef	1					1
18745	Härtl Johann				1		1
18761	Svejcar Josef	1					1
18775	Panenka Josef	1					1
18776	Stojaw Fidelius	1					1
18781	Vogl Ferdinand	1					1
18812	Kohlruss Ludwig	1					1
18816	Haas Eduard	1					1
18846	Prochira Paul	1					1
18858	Lepkowski Leon Josef	1					1
18869	Eichler Franz	1					1
18958	Ferina Anton	1					1
18986	Rattner Simon	1					1
18994	Krystofek Andreas	1					1
19014	Novák Rudolf	1					1
19020	Biegański Julian Sylvester	1					1
19022	Fassl Josef	1					1
19048	Lahner Julius	1					1
19144	Kogler Johann	1					1
19152	Schulz Johann	1					1
19164	Ronnert Wilhelm	1					1
19166	Figer Konrad	1					1
19167	Wycpalek Karl	1					1
19174	Mühlberger Anton	1					1
19199	Buttner Franz				1		1
19206	Sadek Adalbert	1					1
19233	Grünwald Adolf	1					1
19234	Vyhlidal Franz	1					1
19241	Höber Franz	1					1
19249	Taut Franz Alois	1					1
19257	Rajský Karl	1					1
19270	Klvaňa Franz	1					1
19305	Časlava Josef	1					1
19323	Posejpal Wilhelm	1					1
19333	Klein Heinrich	1					1
19338	Kuśnierz Johann	1					1
19345	Buryn Andreas	1					1
19387	Tischer Josef	1					1
19398	Tymczak Ludwig Michael	1					1
19408	Swiechowicz Franz	1					1
19477	Kopaczyński Julian	1					1
19479	Pompe Wilhelm	1					1
19492	Mascha Rudolf	1					1
19493	Marko Johann	1					1
19496	Friedrich Reinhold	1					1
19503	Stéckiewicz Michael	1					1
19508	Sorglechner Rudolf	1					1
19543	Kreipl Wenzel	1					1
19546	Jindra Lorenz	1					1
19552	Matejka Wilhelm	1					1
19557	Jurkiewicz Stanislaus	1					1
19568	Silbernagl Josef	1					1
19573	Mühlbauer Josef	1					1
19581	Stražičić Paul	1					1
19589	Grela Franz	1					1
19592	Kasprzyk Johann	1					1
19596	Sebesta Anton	1					1
19611	Wegscheider Johann	1					1
19634	Cikl Theodor Karl	1					1
19645	Friedrich Hubert	1					1
19646	Jaworski Felician	1					1
19657	Schmidl Gabriel	1					1
19661	Zitter Karl	1					1
19686	Plachy Karl	1					1
19700	Pinter Johann	1					1
19705	Sobusiak Johann	1					1
19706	Ziąber Leon	1					1
19714	Schleicher Martin	1					1
19720	Bujanowski Ignaz	1					1
19727	Paryla Michael	1					1
19730	Lucyk Sawka	1					1
19740	Skodlar Franz	1					1
19758	Kocourek Franz	1					1
19772	Issel Wilhelm	1					1
19782	Kleid Michael	1					1
19808	Wink Philipp	1					1
19820	Baier Michael	1					1
19822	Prachař Karl	1					1
19853	Berger Egon	1					1
19858	Čvančura Franz	1					1
19869	Petránek Alois	1					1
19893	Heilpern Abel	1					1
19900	Hradetzky Johann	1					1
19902	Zischka Oskar	1					1
19930	Engel Philipp	1					1
19938	Orel Josef	1					1
19942	Süss Sylvester	1					1
19982	Danda Anton	1					1
19990	Ditrich Johann	1					1
19996	Didunyk Roman	1					1
20022	Zdarsky Emanuel	1					1
20063	Zips Maximilian	1					1
20064	Perucki Kasimir Anton	1					1
20077	Mokrejš Johann	1					1
20085	Zumański Viktor	1					1
20117	Pružina Josef	1					1
20129	Kander Karl	1					1
20135	Plihal Franz Josef	1					1
20136	Klein Ferdinand	1					1
20141	Krček Josef	1					1
20145	Dobosch Josef				1		1
20206	Kikel Michael	1					1
20228	Jirsa Josef	1					1
20240	Srb Leopold				1		1
20251	Erben Robert	1					1
20255	Uplaznik Vinzenz	1					1
20264	Klestil Johann	1					1
20285	Tollrian Josef	1					1
20286	Breyer Leopold	1					1
20313	Kremser Johann	1					1
20317	Strasser Johann	1					1
20327	Dangl Franz	1					1
20328	Zimmermann Wenzel	1					1
20348	Schilder Johann	1					a
20365	Tabor Johann	1					1
20366	Kolař Josef	1					1
20410	Poudera Anton	1					1
20413	Baierl Anton	1					1

a) Zertifikat in Verlust geraten.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 208. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. März beantwortete der Herr Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek Interpellationen wie folgt:

In der 101. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. März 1902 haben die Herren Abgeordneten Choc und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, für die Verwirklichung der in der Interpellation angeführten, die Wohnungsverhältnisse betreffenden Wünsche der Eisenbahnbediensteten in Böhmen Sorge zu tragen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich zunächst hinsichtlich der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen dem Abgeordnetenhause mitzuteilen, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung ihre besondere Aufmerksamkeit der Herstellung geeigneter Wohnungen für das ihr unterstehende Personal fortgesetzt zuwendet und zu diesem Zwecke jährlich bedeutende Summen sowohl für die Herstellung von Wohngebäuden mit gesunden und geräumigen Wohnungen als auch zur Beseitigung der vorhandenen Wohnungsmängel widmet.

Im Jahre 1901 haben auf allen Linien der österreichischen Staatsbahnen 714 Wohngebäude für Beamte, Unterbeamte, Diener und Arbeiter mit einer verbauten Fläche von 150.274 m² und 6514 Wächter- und Portierhäuser auf einer verbauten Fläche von zusammen 324.700 m² bestanden. Ausserdem sind für die Unterbringung von Arbeitern in gesunden und billigen Wohnungen Arbeiterhäuser erbaut worden, deren Anzahl sich dermalen auf 153 beläuft. Dieselben besitzen Gärten und bieten für 624 Familien Raum.

Auch in dem Gesetze des Jahres 1901, betreffend die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahn-Verwaltung sind zum Zwecke der Herstellung von Wohnhäusern für Bedienstete in 35 Stationen 3,389.000 Kronen eingestellt.

Aus dieser Darstellung geht hervor, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung fortwährend bestrebt ist, die Wohnungsverhältnisse für das Personal zu verbessern.

Ebenso ist die Staatseisenbahn-Verwaltung stets bestrebt, die von den Bediensteten gegründeten Baugenossenschaften nach Massgabe der ihr zur Verfügung stehenden Mittel zu unterstützen. Es wurde in dieser Richtung der Baugenossenschaft für Arbeiterhäuser in Laun eine Spende von 1000 Kronen bewilligt und ferner gestattet, dass die Kanäle ihrer Häuser in die für die Station Laun von der Staatseisenbahn-Verwaltung herzustellende Kanalisation einbezogen werden.

Was die angestrebte Erhöhung des Quartiergeldes anbelangt, die hauptsächlich mit der herrschenden Teuerung begründet wird und in der Beschwerde ausklingt, dass die berufenen Faktoren den die Bediensteten betreffenden wirtschaftlichen Fragen nicht die nötige Aufmerksamkeit schenken, so erscheint dieser Hinweis insofern unrichtig, als die Staatsbahnbediensteten durch die im Jahre 1899 vorgenommene Regulierung ihrer Bezüge und durch die nicht unbedeutende Erhöhung des Quartiergeldes hinsichtlich der untersten Dienerklassen eine Besserung ihrer wirtschaftlichen Lage erfahren haben. Im allgemeinen glaube ich rücksichtlich des Quartiergeldes der Staatseisenbahnbediensteten bemerken zu müssen, dass dasselbe ausserhalb Wiens schon jetzt fast durchwegs höher ist als die Aktivitätszulage der Staatsbediensteten. Eine weitere Erhöhung der Quartiergelder der Staatseisenbahnbediensteten würde somit die bereits gegenüber den Aktivitätszulagen der Staatsbediensteten bestehende Differenz noch vergrössern und könnte schon aus diesem Grunde schwer in nähere Erwägung gezogen werden. Dazu tritt noch der finanzielle Effekt der angeregten Massnahme. Da nämlich für alle Städte mit über 10.000 Einwohnern ein Quartiergeld wie für Wien in der Interpellation gefordert wird und auch für alle übrigen Orte dieser Bezug mindestens 60 Prozent des Wiener Quartiergeldes betragen soll, würde sich der gegenwärtige diesfällige Aufwand um mindestens ein Drittel steigern und für den Staatseisenbahnbetrieb allein um rund 5,000.000 Kronen erhöhen. Ganz abgesehen davon, dass die allgemeinen budgetären Verhältnisse eine derartige Steigerung oder auch eine allgemeine Erhöhung des bestehenden Quartiergeldes absolut nicht gestatten, bin ich nach dem mir vorliegenden Materiale fest überzeugt, dass die in dieser Richtung erhobenen Forderungen der Bediensteten weit über die tatsächlichen Bedürfnisse hinausgehen. Einen Beleg hierfür bietet die Forderung, das geringste Quartiergeld mit 60 Prozent des für die k. k. österreichischen Staatsbahnen bestehenden Wiener Ausmasses zu bemessen, indem die behördlichen Ausweise über die Höhe der Mietzinse den Beweis liefern, dass die gegenwärtige niedrigste Quartiergeldklasse — 40 Prozent des Wiener Quartiergeldes — in unzähligen Ortschaften zur Bezahlung einer entsprechenden Wohnung mehr als genügt.

Trotzdem will ich nicht verkennen, dass seit der letzten Einreihung der Dienstorte in die Quartiergeldklassen in manchen Orten sich die Verhältnisse zu Ungunsten der Bediensteten geändert haben, doch hat in derlei Fällen die Erfahrung gezeigt, dass es fast unmöglich ist, den Schwankungen der Mietzinspreise durch Regulierung der Quartiergelder, die nach dem geltenden Schema ausserhalb Wiens höchstens 80 Prozent des Wiener Ausmasses betragen können, gerecht zu werden. In dieser Erwägung wird seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung in Aussicht genommen, dort, wo es dem Personale schwer möglich ist, mit dem Quartiergelde das Auslangen zu finden, den Bau von Wohnhäusern ins Auge zu fassen.

Bezüglich des im Taglohne verwendeten Personales beehre ich mich zu bemerken, dass — insofern hier die k. k. österreichischen Staatsbahnen in Frage kommen — die Regelung des Taglohnes in den Wirkungskreis der Staatsbahn-Direktionen fällt und seitens dieser im allgemeinen stets der ortsübliche Taglohn als Grundlage der Entlohnung der Arbeiter genommen wird. In dieser Entlohnung ist daher der für die Unterkunft notwendige Aufwand vorgesehen, und wäre somit die Anordnung einer Erhöhung des Taglohnes aus dem gedachten Titel nicht gerechtfertigt.

Die definitive Anstellung der Arbeiter kann nur im Rahmen der verfügbaren freien Stellen erfolgen und wird durch die bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen vorzunehmende sukzessive Vermehrung dieser Stellen einem allzu langen Provisorium der Arbeiter begegnet werden.

Anlangend die erhobene Forderung, dass dem Personale der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft eine erhebliche Quartiergeld-Aufbesserung zuteil werde, beehre ich mich zu bemerken, dass die Regelung der Bezüge der Bediensteten in den eigenen Wirkungskreis der genannten wie jeder anderen selbständigen Privatbahnverwaltung fällt, wogegen anderseits die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen kraft des ihr obliegenden Aufsichtsrechtes darüber zu wachen hat, dass die beigestellten Dienstwohnungen und sonstigen Unterkünfte den zu stellenden Anforderungen entsprechen.

In der 160. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 21. Oktober 1902 haben die Herren Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen an den Herrn Minister für Landesverteidigung und an mich eine Interpellation gerichtet, welche die Verabreichung verdorbener Esswaren an einen Militärtransport in der Bahnhofrestauration Beneschau betrifft.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich im Einvernehmen mit dem Herrn Minister für Landesverteidigung dem hohen Hause auf Grund der gepflogenen Erhebungen folgendes mitzuteilen:

Der Militärzug, mit welchem am 8. September 1902 447 Reservisten des 91. Infanterieregimentes von Budweis nach Prag befördert wurden, hatte in der Station Beneschau einen fahrplanmässigen Aufenthalt von 31 Minuten, und wurden während dieses Aufenthaltes nebst Bier hauptsächlich Würstel an die Reservisten verkauft. Der Bahnhofrestaurateur hatte die Würstel von zwei Beneschauer Selchern, bei welchen er den Bedarf an Selchwaren seit Jahren deckt, bezogen, und wurden zuerst Würstel von der unmittelbar vor Ankunft des Militärzuges eingelangten Sendung des einen Selchers, dessen Erzeugnisse sich eines guten Rufes erfreuen, an die Reservisten verabreicht.

Nachdem circa 50 bis 60 Paar dieser Würstel verkauft waren, führten einige Reservisten beim Transportkommandanten darüber Klage, dass die Ware verdorben und ungeniessbar sei.

Auf die Intervention des Stationsvorstandes wurde der Weiterverkauf dieser Partie sofort eingestellt und wurden nur Selchwaren anderer Lieferanten verabfolgt.

Anlangend die Preise, wurden für ein Paar Würstel nicht 20 Heller, sondern 12 Heller, und für einen halben Liter Bier bei Rückgabe des Glases 14 Heller eingehoben.

Eine Uebervorteilung der Reservisten hat somit nicht stattgefunden. Auch trifft — wie durch Erhebungen festgestellt erscheint — den Restaurateur bezüglich der verabreichten Esswaren kein Verschulden.

In der 160. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 21. Oktober 1902 haben die Herren Abgeordneten Fresl und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob mir die Avancementsverhältnisse der Arbeiter der

k. k. österreichischen Staatsbahnen bei der Staatsbahn-Direktion Pilsen bekannt seien und ob ich geneigt sei, anzuordnen, dass in der Stabilisierung der Arbeiter der Gerechtigkeit entsprechend fortgefahren werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich zunächst rücksichtlich der bei der Werkstätte der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Pilsen bestehenden, in der Interpellationsbegründung erwähnten Personalverhältnisse hervorzuheben, dass bei der gedachten Werkstätte am 1. Juli 1895 51 Werkmänner in der Gebaltsstufe von 900 Kronen und 91 Werkmänner in jener von 800 Kronen stabilisiert wurden. Die Einreihung dieser Werkmänner in die verschiedenen Gehaltsstufen erfolgte gemäss den aus Anlass der Arbeiterstabilisierung erlassenen Durchführungsbestimmungen entsprechend der früheren Entlohnung nach dem Grundsatze, dass kein Arbeiter durch seine Stabilisierung an seinem Einkommen Verlust erleiden dürfe.

Von den erwähnten Werkmännern sind seither aus verschiedenen Gründen — Dienstwechsel, Ableben, Ruhestandsversetzung u. dgl. — 38 entfallen, so dass nunmehr 39 seinerzeit mit dem Gehalte von 900 Kronen und 65 seinerzeit mit dem Gehalte von 800 Kronen stabilisierte Werkmänner erübrigen.

Sämtliche mit dem Gehalte von 900 Kronen stabilisierte Werkmänner — bis auf einen einzigen, welcher disziplinar behandelt wurde — stehen gegenwärtig im Gehalte von 1200 Kronen und beziehen das entsprechende Quartiergeld.

Hinsichtlich der im Juli 1895 mit 800 Kronen stabilisierten Werkmänner muss ich vor allem bemerken, dass auf Grund der bestehenden Vorschriften deren Vorrückung in die Gehaltsstufe von 900 Kronen erst nach dreijähriger Frist, d. i. am 1. Juli 1898, erfolgen konnte, sowie, dass deren Bezüge durch die im Jahre 1899 erfolgte Gehaltsregulierung auf 1000 Kronen erhöht wurden, so dass sie gegenwärtig — insofern sie seither nicbt befördert worden sind — jährlich 1000 Kronen Gehalt und 280 Kronen Quartiergeld, zusammen daher 1280 Kronen, und nicht, wie es in der Interpellation angeführt erscheint, 1180 Kronen beziehen.

Die Beförderung dieser Bediensteten in die dritte Kategorie konnte und kann nur im Rahmen der Systemisierung, d. i. nach Massgabe der infolge des normalen Abganges freiwerdenden Stellen erfolgen.

Hierbei versteht es sich von selbst, dass für die Beförderung nicht das Dienstalter allein, sondern auch die Qualifikation der Anwärter massgebend ist und daher allerdings Fälle vorkommen können, in welchen Rangsjüngere früher in einen höheren Gehalt aufsteigen, ohne dass deshalb die ernennende Behörde einer ungerechten Behandlung des Personales geziehen werden könnte.

Nach der eingehend klargestellten Sachlage kann ich die gegen die Staatsbahn-Direktion Pilsen in der Interpellation erhobene Beschuldigung des Mangels an Wohlwollen gegenüber den Bediensteten und Arbeitern durchaus nicht als gerechtfertigt bezeichnen. Ebensowenig ist der in der Interpellation angeführte konkrete Fall einer angeblichen Bevorzugung jüngerer Bediensteten geeignet, den Beweis herzustellen, dass die gedachte Behörde befangen vorgehe; denn die Stabilisierung des zweiterwähnten Bediensteten erfolgte nach den eingangs angezogenen Grundsätzen mit einem höheren Anfangsgebalte und war ihm somit auch das raschere Aufsteigen in eine höhere Gehaltskategorie ermöglicht.

Was endlich den in der Interpellation ausgesprochenen Wunsch nach Fortsetzung der Stabilisierung anbelangt, so bemerke ich, dass die Stabilisierung in gleicher Weise wie die Beförderung in eine höhere Kategorie nur nach Massgabe der systemisierten freien Stellen und der Würdigkeit der Anwärter stattfinden kann.

Die Herren Abgeordneten Gasteiger, Tscharre, Dobernig und Genossen haben in der 164. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 28. Oktober 1902 eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die Verwaltung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und die k. k. Staatsbahn-Direktion in Villach zu verhalten, die direkten Wagen Wien Südbahnhof—Pontafel bei den Zügen Nr. 915 und 916 der Staatsbahnen wieder in Verkehr zu setzen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Die vor längerer Zeit erfolgte Einführung des in der Interpellation bezeichneten direkten Wagenkurses hat sich, insolange zwischen Wien und Kärnten der Schnellzugsverkehr noch wenig ausgestaltet war, im allgemeinen bewährt. Seit der Vermehrung und Verbesserung der Schnellzugsverbindungen zwischen Wien und Kärnten hat indessen der bei den Personenzügen kursierende direkte Wagen dieser Route immer mehr an Bedeutung verloren, weil die Reisenden der ersten und zweiten Wagenklasse, für welche dieser Wagen bestimmt war, bei Fahrten auf grössere Entfernungen vorzugsweise die gleichfalls mit direkten Wagen ausgerüsteten Schnellzüge benützen. Der bei den Personenzügen geführte direkte Wagen wurde in den letzten Jahren nur an einzelnen Tagen und von vereinzelten Reisenden auf kurze Entfernungen benützt, so dass von einem allgemeinen dringenden Bedürfnisse für den Verkehr dieses Wagens derzeit wohl nicht mehr gesprochen werden kann.

Aus diesem Grunde, sowie auch in Anbetracht des weiteren Umstandes, dass die Führung dieses Wagens bei den schwer belasteten Personenzügen in den Bergstrecken sehr häufig Vorspannfahrten erforderlich machte und dadurch nicht unwesentliche Kosten verursachte, fanden sich die beteiligten Bahnverwaltungen veranlasst, den Verkehr dieses Wagens einzustellen.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse und den durchaus ablehnenden Standpunkt, welchen die Südbahn-Gesellschaft in dieser Frage einnimmt, sehe ich mich ausserstande, eiuc Verfügung in dem von den Herren Interpellanten gewünschten Sinne zu treffen.

In der 167. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 6. November 1902 haben die Herren Abgeordneten Dr. Sláma und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, was ich zu veranlassen gedenke, damit der Verkehr des Zuges Nr. 219, welcher um 10 Uhr 54 Minuten vormittags in Josefstadt-Jaroměř eintrifft, bis Königinhof, eventuell bis Alt-Paka zum Anschlusse an den Personenzug Nr. 504 ausgedehnt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich auf Grund einer von der beteiligten Bahnverwaltung erstatteten Aeusserung dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Auf wiederholtes Einschreiten der Stadtgemeinde Königinhof wurde zwischen Josefstadt-Jaroměř und Alt-Paka — wiewobl die Personenfrequenz in dieser Strecke sehr viel zu wünschen übrig lässt — mit 1. Mai 1899 die Nacbtpersonenzüge Nr. 301 und Nr. 302 eingeführt und hierdurch neue Verbindungen mit Prag sowohl über Josefstadt-Jaroměř als auch über Alt-Paka—Chlumetz—Gross-Wossek geschaffen.

Obgleich diese Einrichtung seitens der Stadtgemeinde Königinhof seinerzeit als ein sehr dringendes Bedürfnis hingestellt wurde, werden die bezeichneten Züge — nach einem nunmehr dreieinhalbjährigen Bestande — noch so wenig benützt, dass nach Erklärung der Bahngesellschaft eine neuerliche Zugsvermehrung in der fraglichen Strecke zur Vormittagszeit in ökonomischer Beziehung nicht zu rechtfertigen wäre und sonach verwaltungsseitig bis auf weiteres nicht in Aussicht genommen werden kann.

Mit Rücksicht auf diese dezidiert ablehnende Haltung der genannten Eisenbahn-Verwaltung glaube ich von einer neuerlichen Intervention des Ministeriums einen positiven Erfolg nicht erwarten zu können.

In der 168. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 7. November 1902 haben die Herren Abgeordneten Dr. Beurle und Genossen unter Hinweis darauf, dass ungeachtet des Bestandes cines Verbindungsgeleises zwischen der Station Urfahr der Mühlkreisbahn und der Station Linz der k. k. Staatsbahnen eine direkte Beförderung des Passagiergutes zwischen Stationen der Mühlkreisbahn und jenen anderer Eisenbahnen nicht stattfindet, an mich die Anfrage gestellt, ob mir dieser Missstand bekannt ist und ob ich denselben ehestens abzustellen gedenke.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzuteilen, dass die Ueberführung der Gepäcksstücke von Urfahr nach Linz und umgekehrt mittels der Verbindungsbahn zwischen Urfahr und Linz untunlich erscheint, da einerseits die Ueberstellung des Gepäcks mit den auf dieser Verbindungsbahn regelmässig verkehrenden Güterzügen zu den anschliessenden von den betreffenden Passagieren zu benützenden Zügen nicht zeitgerecht erfolgen könnte und anderseits der in Rede stehende Gepäcksverkehr nach dem Ergebnisse der gepflogenen Erhebungen zu geringfügig ist, um die Einleitung besonderer Ueberfuhrszüge für die Gepäcksbeförderung als gerechtfertigt erscheinen zu lassen.

Es kommt sohin behufs Erleichterung der Ueberführung des Reisegepäcks zwischen den genannten Stationen nur die Einrichtung eines Rollfuhrdienstes in Frage.

Die bezüglichen mit mehreren Unternehmungen, unter anderen auch mit der Linzer elektrischen Strassenbahn, wegen Uebernahme eines solchen Dienstes geführten Verhandlungen haben jedoch mit Rücksicht auf das geringe Ausmass des zu erwartenden Verkehres bisher noch zu keinem Resultate geführt.

Es wurde daher bis auf weiteres durch Intervention des Bürgermeisteramtes in Urfahr Vorsorge getroffen, dass zu jedem Zuge Dienstmänner und Fahrgelegenheiten bereitstehen, und sind seither auch keinerlei konkrete Beschwerden hinsichtlich der Gepäcksweiterbeförderung ab Linz, beziehungsweise Urfahr zur Kenntnis des Eisenbahnministeriums gelangt.

Bei dieser Sachlage bin ich ausserstande, im Gegenstande derzeit eine Verfügung zu treffen, und muss mich darauf beschränken, die Angelegenheit behufs deren späterer Anstragung im Sinne der gegebenen Anregung im Auge zu behalten.

Die Herren Abgeordneten Václav Sehnal und Genossen haben in der 168. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 7. November 1902 an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher über die nngenügende Wagenbeistellung während der letzten Zuckerkampagne in Böhmen Beschwerde geführt und neuerlich der Wunsch nach einer Dezentralisierung des Wagenverteilungsdienstes zum Ausdrucke gebracht wird.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Die in der Interpellationsbeilage angeführten konkreten Fälle, in welchen eine Verzögerung in der Wagenbeistellung vorgekommen ist, beziehen sich — wie aus der Beilage hervorgeht — auf die Zuckerfabrik Dobrowitz, welche an der gleichnamigen Station der Oesterreichischen Nordwestbahn gelegen ist. Ich habe über eben diese Fälle amtliche Erhebungen durch die General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen vornehmen lassen und haben dieselben ergeben, dass die in der gedachten Beilage enthaltenen Daten insofern irrig sind, als innerhalb des dort angegebenen Zeitraumes vom 12. Oktober bis inklusive 24. Oktober des abgelaufenen Jahres nicht 55, sondern im ganzen 186 gedeckte Güterwagen angesprochen worden sind.

Hierauf wurden bis zum letztgenannten Tage allerdings nur 129 Wagen beigestellt; es wurde jedoch der Ausfall von 57 Wagen bereits in den folgenden Tagen mehr als wettgemacht, indem mit Ende des genannten Monates auf die von der Fabriksverwaltung gestellte Gesamtanforderung von 217 Wagen tatsächlich 221 Wagen, somit um vier Wagen mehr beigestellt waren, als angefordert wurden.

Wenn die Deckung des Wagenbedarfes in den ersteren Tagen an Promptheit zu wünschen übrig liess, so ist dieser Umstand der durch das Zusammentreffen der Obst-, Zucker- und Getreidetransporte hervorgerufenen, besonders lebhaften Inanspruchnahme der Güterwagen zuzuschreiben; die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn war jedoch trotzdem bestrebt, die ungedeckt gebliebenen Abgänge tunlichst rasch zu decken.

Was den in der Interpellation weiter ausgesprochenen Wunsch nach stärkerer Dezentralisierung des Wagenverteilungsdienstes anlangt, so glaube ich nicht, dass die Erfüllung dieses Wunsches geeignet wäre, eine Besserung der bisherigen Verhältnisse herbeizuführen.

Mir scheint vielmehr, dass eine ökonomische Wagenwirtschaft und eine gleichmässige Befriedigung aller Anforderungen nur durch die Zusammenfassung des Dienstes bei einer einheitlichen, dabei aber mit den notwendigen lokalen Hilfsorganen ausgestatteten Dienststelle, welche die Verteilung und Dirigierung der verfügbaren Wagen nach Massgabe der Bedürfnisse und Ansprüche vornimmt, erreicht werden kann.

In der 176. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 21. November 1902 haben die Herren Abgeordneten Augustin Sehnal und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich bereit sei, dahinzuwirken, dass die auf der Strecke der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zwischen Brünn und Blansko verkehrenden Arbeiterzüge dauernd eingeführt und auch dem anderen Publikum zugänglich gemacht werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause bekanntzugeben, dass der Verkehr der fraglichen Arbeiterzüge, deren Einführung an allen Werktagen im Sommerdienste 1902 versuchsweise erfolgte und im Sinne eines Wunsches der Interessenten auch während des Winterdienstes aufrechtgehalten wurde, auch in dem Sommerfahrplane 1903 Aufnahme finden wird.

Die Verwaltung der Staatseisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt ferner, den früh von Blansko nach Brünn verkehrenden Arbeiterzug mit 1. Mai d. J. der allgemeinen Benützung mit der Beschränkung freizugeben, dass in den Haltestellen Babitz und Husowitz-Malomeřitz nur Arbeiter ein- oder aussteigen dürfen.

Zum Zwecke einer allgemeinen Benützung dieser nur für Arbeiter errichteten Haltestellen müsste vorerst deren entsprechende Ausgestaltung erfolgen, welche die genannte Gesellschaft aber derzeit nicht in Aussicht nehmen zu können erklärt, weil dieselbe wegen der höchst ungünstigen örtlichen Verhältnisse mit sehr beträchtlichen Kosten verbunden wäre, deren Aufwendung nach dem bisherigen Ergebnisse der in Rede stehenden Züge nicht gerechtfertigt erscheinen würde.

Bei dem Arbeiterzuge von Brünn nach Blansko dürfte die Notwendigkeit einer allgemeinen Personenbeförderung entfallen, weil die Staatseisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt, den gemischten Zug Nr. 231 ab 1. Mai d. J. von Brünn statt um 5 Uhr 20 Minuten nachmittags eventuell erst um 6 Uhr 10 Minuten abends abzufertigen.

In der 183. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Dezember 1902 haben die Herren Abgeordneten Holansky und Genossen, von der Annahme ausgehend, dass in der Personenhaltestelle Zaluži-Ledenitz seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung die Herstellung eines Warteraumes beabsichtigt wird, an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, den Gasthausbesitzer Johann Vojtišek in Zaluži, welcher sich bereit erklärte, einen Warteraum in seinem bei der besagten Haltestelle gelegenen Gasthause für das reisende Publikum zur Verfügung zu stellen, hierfür durch die Ueberlassung von Brennkohle zum Regiepreise zu entschädigen. In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzuteilen, dass das gedachte Anerbieten, welches zuerst an die Staatsbahn-Direktion Pilsen und in der Folge an das Eisenbahnministerium gestellt wurde, nicht berücksichtigt werden konnte, weil die Annahme desselben mehrfache Unzukömmlichkeiten in der Versehung des Dienstes zur Folge gehabt hätte.

Die Frequenz in der Haltestelle ist übrigens eine derart geringe, dass ein Bedürfnis nach einer besonderen Vorsorge für die Unterbringung wartender Reisender von der beteiligten Staatsbahn-Direktion nicht konstatiert werden konnte.

In der 188. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Dezember 1902 haben die Herren Abgeordneten Malik, Dötz und Genossen unter Hinweis darauf, dass der Versandt von dem Verderben durch Frost unterliegenden Gütern, wie Kartoffel, Früchte, Gemüse, Bier, Wein etc., bei Eintritt strenger Kälte durch den Mangel bahnseitiger Einrichtungen zum Schutze derselben während der Lagerung und des Transportes behindert wird, an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, dafür Sorge zu tragen, dass alle österreichischen Bahnverwaltungen dazu verpflichtet werden, entsprechend temperierte Lagerräume und Waggons für die erwähnten Güter einzurichten.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Die Durchführung von Massnahmen, welche bezwecken, frostempfindliche Güter, sowohl bei der Lagerung in den Stationen als auch beim Transporte durch Heizung der Magazine und Wagen zu schützen, stellen sich derzeit leider unüberwindliche Schwierigkeiten finanzieller und technischer Natur entgegen. Abgesehen davon, dass weder die Betriebsordnung, noch das Betriebsreglement den Eisenbahnverwaltungen eine derartige Vorsorge zur Pflicht macht, die Privatbahn-Verwaltungen daher zu einschlägigen Massnahmen nicht verhalten werden könnten, scheitert die Durchführung auch für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen an den ausserordentlich hohen Kosten, welche für die erforderlichen Anlagen, sowie für die Durchführung der Heizung erwachsen würden.

Da nämlich, um dem auf den verschiedensten Punkten der einzelnen Bahnlinien bei Eintritt kälterer Witterung entstehenden Bedürfnisse ohne Verzug Rechnung tragen zu können, der gesamte Stand an gedeckten Güterwagen mit Heizvorrichtungen versehen werden müsste, würde die Adaptierung der Güterwagen allein bei den Oesterreichischen Staatsbahnen circa fünf bis sechs Millionen Kronen und bei sämtlichen österreichischen Bahnen zusammen etwa zwölf bis dreizehn Millionen Kronen kosten. Für diese Auslagen, welche sich noch durch die Kosten für die Adaptierung der Magazine, sowie die mit der Heizung verbundenen Betriebskosten erhöhen würden, könnten die Bahnverwaltungen selbst bei Inanspruchnahme wesentlich höherer Gebühren für die Beförderung der in Betracht kommenden Artikel keine Deckung finden. Hierzu kommt die Haftung für die selbst bei genereller Durchführung der in Rede stehenden Massnahmen zu erwartenden Fällen von Frostschäden, welche umsoweniger ganz zu vermeiden wären, als eine entsprechende Kontrolle und Regelung der Temperatur speziell bei den im Rollen befindlichen Wagen nur sehr schwer ausführbar wäre. Die diesbezüglich bestehenden Schwierigkeiten dürften auch daran schuld sein, dass selbst die Besitzer von Privatgüterwagen für derartige Artikel zumeist davon absehen, diese Wagen mit Heizvorrichtungen zu

versehen. So sind von den bei den k. k. Staatsbahnen eingestellten 634 Biertransportwagen nur 41 Stück mit Heizvorrichtungen versehen.

Ich bedauere daher, nicht in der Lage zu sein, dem Wunsche der Herren Interpellanten zu entsprechen.

Ich kann übrigens nicht unerwähnt lassen, dass die österreichischen Bahnverwaltungen den Eigentümlichkeiten des Transportes von der Beschädigung durch Frost ausgesetzten Gütern schon jetzt so weit tunlich dadurch Rechnung tragen, dass solche Güter im Interesse der tunlichsten Abkürzung der Transportdauer mit beschleunigten Zügen befördert werden und den auf die Sicherung dieser Güter gegen Frost gerichteten Bestrebungen der Interessenten durch frachtfreie Beförderung der beigegebenen Schutzmittel, als Stroh, Decken etc, sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Rückwege nach Tunlichkeit entgegenkommen.

In der 210. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. März wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, u. zw.:

Seitens

1. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Verfolgung von Eisenbahnbediensteten in Czernowitz wegen ihrer politischen Gesinnung;
2. der Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Erweiterung des Bahnhofes Vyšehrad in Prag;
3. der Abgeordneten Hinterhuber und Genossen, betreffend die Veröffentlichung der Betriebsresultate bei Tunnelbauten.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projekt für die Herstellung einer Geleiseverbindung zwischen den städtischen Strassenbahnlinien in der Neulerchenfelderstrasse und in der Josefstädterstrasse: Anberaumung der politischen Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat rücksichtlich des vom k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 19. Februar 1903, Z. 5800, prinzipiell genehmigten Projektes der Gemeinde Wien für die Herstellung einer Geleiseverbindung zwischen den städtischen Strassenbahnlinien in der Neulerchenfelderstrasse (Linie Nr. 4 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150) und in der Josefstädterstrasse (Linie Nr. 15 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) die Vornahme der politischen Begehung für den 17. März 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 10.661.]

Aussiger elektrische Kleinbahnen. (Fortsetzungslinie von der Kleischer Gemeindegrenze [Malzfabrik] bis in den Ort Pokau: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der fertiggestellten Fortsetzungslinie der Aussiger elektrischen Kleinbahnen von der Kleischer Gemeindegrenze (Malzfabrik) bis in den Ort Pokau die technisch-polizeiliche Prüfung ehetunlichst vorzunehmen und im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Benützungskonsens für die gegenständliche Linie ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 9413.]

Projektierte Lokalbahn Kuttenberg-Zruč. (Detailprojekt: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Im Sinne des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. November 1902, Z. 47.912, hat die k. k. Statthalterei in Prag rücksichtlich des vom Stadtrate der kgl. Bergstadt Kuttenberg vorgelegten Detailprojektes der Lokalbahn Kuttenberg-Zruč den Beginn der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für den 23. März 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 10.789.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau. (Genehmigung der Situations- und Geleisepläne für die Stationen „Polnisch-Ostrau" und „Hruschau", sowie für die Ausweichen, bezw. Personenhaltestellen „Polnisch-Ostrau" und „Muglinau", und endlich für die Verladestelle „Dreifaltigkeitsschacht".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorgelegten Situations- und Geleisepläne für die Stationen „Polnisch-Ostrau" und „Hruschau", sowie für die Ausweichen, bezw. Personenhaltestellen „Polnisch-Ostrau" und „Muglinau", und endlich für die Verladestelle „Dreifaltigkeitsschacht" der projektierten schmalspurigen Lokalbahn mit Dampfbetrieb vom Dreifaltigkeitsschachte in Polnisch-Ostrau zur Station Hruschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn genehmigt. [E.-M.-Z. 2350.]

Ausland.

Bayern. (Die Telephonie im Eisenbahnbetriebe.) Die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen haben, wie das „Verk.-Blatt der H. N." mitteilt, im Bereiche ihrer Verwaltung eine Neuerung getroffen, die zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes nicht unwesentlich beitragen wird. Die Stationen sind untereinander und zugleich mit den dazwischen liegenden Bahn- und Schrankenwärtern durch eine Telephonleitung verbunden worden, deren Drähte auf grüngestreifte Isolatoren verlegt sind. Ausserdem sind auch auf freier Strecke läutebudenartige grüne Säulen errichtet worden, welche einen Fernsprechapparat enthalten und mit der Aufschrift: „Telephon" versehen sind. Im übrigen sind mit Ausnahme der Hauptbahnzüge und Hilfszüge sämtliche Lokalbahnzüge, sowohl wie auch die Streckenarbeitskolonnen mit transportablen Telephonen ausgerüstet worden, welche überall auf leichte Weise da eingeschaltet werden können, wo längs der Strecke eine grüngestreifte Porzellanglocke zu finden ist. Es ist klar, dass durch diese Einrichtung die Sicherheit des Betriebes ganz wesentlich erhöht wird, indem es ermöglicht wird, von jeder beliebigen Stelle der Strecke aus, sich telephonisch mit den nächsten Stationen zu verständigen. Mit Hilfe dieser Telephonanlage wird auch die Zeitabgabe an die Bahn- und Schrankenwärter bewerkstelligt, und zwar in der Weise, dass von der kgl. Sternwarte in München aus täglich um 3 Uhr nachmittags ein im Zentralbahnhofe aufgestellter Zeitautomat ausgelöst wird, durch welchen die Bahnstationen auf den Bahntelegraphenleitungen mit grösster Genauigkeit „die Zeit" erhalten. Sowie nun auf den Telegraphenapparaten der Zeitpunkt erscheint, treten die Läutewerke in Tätigkeit, wobei der Beginn des Läutesignals genau den Beginn der dritten Nachmittagsstunde anzeigt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 11. bis 17. März 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

11. März, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Almissa", Kapitän V. Carmelich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

12. „ *) um 8 Uhr früh (Ildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

13. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

14. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Danubio", Kapitän S. Tominich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

17. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Kapitän G. Berguglian, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

12. März, Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } um
16. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

12. März, um 11½ Uhr vorm. (Ildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

12. März, um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Medea", Kapitän A. Bartoie, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineholi, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

15. „ um 11 Uhr vorm. (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Amphitrite", Kapitän S. Lucovich, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Alexandrien, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Dardanellen und Konstantinopel.

15. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A)' Dampfer „Agiaja", Kapitän N. Chersich, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy. Ueberschiffung in Smyrna nach Lattaquie.

17. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Carinthia", Kapitän G. Damianovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Duicigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Manra und Prevesa.

19. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

12. März, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Gisela", Kapitän A. Calahrese, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

27. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Vindohona", Kapitän B. Cohoi, [von Fiume†) am 22. März] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.
†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Maria Valerie" nach Kobè.) Dieser Dampfer von 2648 Tonnen Gehalt ist am 27. Jänner 1903 mit 14 Passagieren und 2130 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 1134 Tonnen Zucker, in der Ausreise Nr. 1 der Kobè-Linie von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren u. a.: nach Port Said 71.474 kg (worunter 12.440 kg Zucker); nach Samarang 7300 kg Erdwachs; nach Suez 4590 kg (worunter 4036 kg Zucker); nach Gedda 43.220 kg (worunter 8400 kg Zucker); nach Suakim 1250 kg Metallwaren; nach Aden 177.530 kg (worunter 133.120 kg Zucker); nach Hodeidah 20.439 kg; nach Massaua 10.406 kg; nach Zanzibar 2675 kg; nach Karachi 70.592 kg (worunter 48.830 kg Zucker); nach Bombay 322.325 kg (wovon 70.465 kg Zucker); nach Bagdad 2260 kg; nach Bassorah 30.470 kg; nach Bushire 4329 kg; nach Colombo 41.068 kg; nach Calcutta 6337 kg; nach Sydney 7216 kg; nach Singapore 83.641 kg (worunter 25.625 kg Zucker); nach Batavia 9429 kg; nach Soerabaya 17.308 kg; nach Samarang 29.492 kg; nach Manila 1816 kg; nach Bangkok 3167 kg; nach Cheribon 2431 kg; nach Shanghae 121.395 kg; nach Tientsin 4349 kg; nach Port Arthur 6102 kg; nach Hongkong 189.011 kg; nach Yokohama 754.610 kg (worunter 748.500 kg Zucker) und nach Kobè 82.400 kg Zucker. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,373.208.

— (Ankunft des Dampfers „Ocean" von Calcutta.) Dieser für Rechnung des Oesterreichischen Lloyd gecharterte englische Dampfer von 3050 Tonnen Gehalt ist am 24. Dezember 1902 nach 31tägiger Fahrt ohne Passagiere mit 5025 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 618.116 kg für das Ausland bestimmt waren, in Extrafahrt von Calcutta in Triest eingetroffen. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,514.311.

— (Ankunft des Dampfers „Woolwich" von Calcutta.) Dieser für Rechnung des Oesterreichischen Lloyd gecharterte englische Dampfer von 2107 Tonnen Gehalt ist am 28. Jänner 1903 nach 39tägiger Fahrt ohne Passagiere mit 2817 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 672.380 kg für das Ausland bestimmt waren, in Extrafahrt von Calcutta in Triest eingetroffen. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 1,380.450.

Verschiedene Mitteilungen.

Internationaler Tarifverband. Die Beratungen der deutschen, österreichischen, ungarischen, belgischen, holländischen und rumänischen Eisenbahn-Verwaltungen haben im Laufe der verflossenen Woche in Berlin stattgefunden. Der Verband hat sich bei diesem Anlasse neu konstituiert und die Kompetenzen des gleichzeitig gewählten engeren Internationalen Tarifkomitees gegenüber jenen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen genau abgegrenzt. In das Komitee wurden die Staatsbahnen aller beteiligten Staatsgebiete, ferner zwei österreichische und zwei österreichisch-ungarische Privatbahnen gewählt. Zur geschäftsführenden Verwaltung wurde die bisherige Vorsitzende Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft gewählt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. März 1903 dem Oberinspektor der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen Viktor Würth den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse taxfrei Allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat den Bau-Oberkommissär der österreichischen Staatsbahnen Johann Kunz zum Oberkommissär der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ernannt.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Bau-Ausschreibung.

Am neu zu erbauenden Rangierbahnhofe der Station Salzburg der Linie Salzburg—Wörgl gelangen die in der Haltestelle zu errichtenden Gebäude, u. zw.: ein stockhohes Betriebsgebäude mit ebenerdigen Warteraum- und Veranda-Anbauten und ein Oeldepot mit Passagier-Abortanbau und ein stockhohes Kaserngebäude inklusive der Kanalisierung dieser Objekte und einer Kehrichtgrube zur Ausführung und werden die einschlägigen Baumeisterarbeiten, exklusive der Erd- und Fundierungsarbeiten, der Dacheindeckungen und aller Installationsanlagen, in allgemeiner und öffentlicher Offertverhandlung vergeben.

Die veranschlagten Kosten der Baumeisterarbeiten für diese Objekte betragen K 142.600. Als Vadium sind bei der Kasse der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck K 7200 gegen eine Vadiumsquittung zu erlegen.

Die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibungen und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck (Abteilung 3 für Bahnerhaltung und Bau) und bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg während der Amtsstunden zur Einsichtnahme auf, wo diese Behelfe auch käuflich zu erhalten sind.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind unter Umschlag mit der Aufschrift: **„Angebot in betreff Ausführung von Hochbauarbeiten in der Haltestelle Rangierbahnhof Salzburg" bis spätestens 31. März 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen und erfolgt die Offerteröffnung am selben Tage, 3 Uhr nachmittags.

Den Offerenten wird es freigestellt, der kommissionellen Eröffnung der Offerte beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Innsbruck, am 8. März 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Bau-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck kommen von der geplanten Wasserversorgungsanlage des Bahnhofes Salzburg die Herstellung der Wasserfassung, der Filteranlage, der Reinwasserbassins und des 1700 m³ Inhalt fassenden Hochreservoirs, und zwar die hierbei erforderlichen Erd- und Mauerwerksarbeiten, die Beton- und Betoneisenbauten, sowie Nebenarbeiten im Offertwege zur Vergebung.

Der Anbotsteller ist verpflichtet, auf Grund des von der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck ausgearbeiteten generellen Projektes und unter Berücksichtigung der Baubeschreibung, der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung und Ausführung von Bauarbeiten der k. k. Staatseisenbahnverwaltung und der besonderen Bedingnisse für die Ausführung des Unterbaues bei Staatseisenbahnbauten, Detailprojekte nebst Kostenüberschläge für seine Konstruktionsausführung auszuarbeiten.

Ausdrücklich wird bemerkt, dass die Ausführung dieses Projektes an die wasserrechtliche Genehmigung der k. k. Landesregierung von Salzburg gebunden ist, und dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen und in der Lage sind, Ausweise (Atteste) beizubringen, aus denen zu entnehmen sein muss, dass sie bereits gleiche oder ähnliche nach der vorgeschlagenen Bauweise hergestellte Beton- oder Betoneisenbauten zur Ausführung gebracht haben.

Bei der Bauausführung sollen, soweit nicht besonders geschulte Arbeiter notwendig sind, nach Tunlichkeit einheimische Arbeitskräfte in Verwendung kommen.

Die Offertformulare, die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Bedingnisse und die Pläne liegen bei der k. k. Bahnerhaltungssektion Salzburg, woselbst auch nähere Auskünfte erteilt werden, während der Amtsstunden zur Einsichtnahme auf und können daselbst auch bezogen werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte, welchen das obgedachte Detailprojekt samt Kostenüberschlag anzuschliessen ist, sind in einem versiegelten, mit der Aufschrift „Offert auf die Ausführung der Wasserfassung, der Filteranlage, der Reinwasserbassins und des Hochwasserreservoirs der herzustellenden Wasserversorgungsanlage des Bahnhofes Salzburg“ versehenen Kuvert, spätestens bis **10. April 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen, woselbst am selben Tage, 3 Uhr nachmittags, die Offerteröffnung stattfindet.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, über die Annahme der Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche Angebote abzulehnen.

Innsbruck, im Februar 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Deutschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
TRIEST, via delle poste 7.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition und Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von **Eierkisten, Holzwolle,** Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. u. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage und Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspediteure,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von la Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inhaber F., B. u. M. Wachtel)
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmung der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Station Wien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Aussig, Komotau, Lobositz, Czernosek und B.-Leipa.

Einführung eines Tarifnachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 tritt zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Tarife für den obengenannten Verkehr der Nachtrag I in Kraft, welcher geänderte und neue Fahrpreise für verschiedene Stationsverbindungen enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können seinerzeit von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Teplitz, am 11. März 1903. [240]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig / Schima, bezw. Prag.

Verkehrsbeschränkung einzelner Stationen des Tarifes vom 1. Juli 1899.

Die Station Schwaden der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn ist für den Frachtenverkehr noch nicht eröffnet und ist daher in dem obengenannten Tarife im Sinne der auf Seite 5 enthaltenen besonderen Bestimmungen (Punkt 7) die Station Schwaden (Seite 16 und 17) mit zwei Sternchen (**) zu bezeichnen.

Ferner ist bei den Stationen Černožitz und Daudleb (S. 10/11), dann bei Libitz und Obora (S. 14/15) ein Kreuzchen (†) und am Fusse der betreffenden Seite folgende Anmerkung zu setzen: †) Auf Sendungen für die daselbst befindliche Zuckerfabrik beschränkt.

Schliesslich sind auf Seite 14 und 15 bei Neschwitz die zwei Sternchen (**) zu streichen.

Teplitz, am 10. März 1903. [241]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Böhmischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung von Rückfahrkarten.

Mit 1. April 1903 werden im Verkehre von Nürnberg Z.B. nach Karlsbad (B.E.B.) über Eger oder Franzensbad Rückfahrkarten I. und III. Klasse mit 45tägiger Gültigkeit eingeführt.

Prag, am 9. März 1903. [242]

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalbahn. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Aufhebung der Fahrbegünstigungen für Mitglieder touristischer Vereine.

Mit 1. Mai 1903 werden die in den Tarifen für die obengenannten Lokalbahnen vorgesehenen Fahrbegünstigungen für Mitglieder touristischer Vereine aufgehoben.

Wien, am 10. März 1903. [243]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Ab 1. April 1903 gelangen nachstehende einfache Fahrkarten für Personenzüge zur Ausgabe:

Ueber Okřischko:

Von — nach	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
		Heller	
Wiese—Brünn St.E.G.	940	630	320

Ueber Tinischt:

Von — nach oder umgekehrt	III. Kl. Heller
Königgrätz—Opočno	150

Ueber Znaim:

Von — nach oder umgekehrt	II. Kl.	III. Kl.
	Heller	
Schönwald-Frain—Brünn St.E.G. . . .	670	340

Wien, am 11. März 1903. [244]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Tarife, Heft I.

Erhöhung der Frachtsätze nach Mánya und Verebély.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 erhöhen sich die Frachtsätze für Kohle, Koks etc. im Verkehre mit den Stationen Mánya und Verebély der Zsitvavölgyer Lokaleisenbahn um je 10 Heller für 1000 kg.

Budapest, am 10. März 1903. [245]

Die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1901.

Berichtigung des Nachtrages II vom 1. März 1903.

In dem obbezeichneten Tarifnachtrage sind auf Seite 29 im Ausnahmetarif 19 A die Frachtsätze Krumau—Seraing von 36·77 in **35·77** Franken und Schwarzbach-Stuben—Marchienne-au-Pont von 42·36 in **43·36** Franken abzuändern.

Wien, am 7. März 1903. [246]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des II. Nachtrages zum Tarife für die Beförderung von Zuchtvieh als Frachtgut von Donaueschingen etc. nach Budweis etc. vom 1. Jänner 1899.

Mit Gültigkeit ab 1. April 1903 gelangt zu dem obenbezeichneten Tarife der Nachtrag II zur Einführung, welcher ausser Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und des Nachtrages I, insbesondere teilweise erhöhte Begleitergebühren enthält. Die erhöhten Begleitergebühren gelten erst ab 15. Mai 1903.

Abdrücke des II. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 9. März 1903. [247]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Tarif vom 1. November 1901.

Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 8.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 ist im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 8, Serie II, auf Seite 36 des obbezeichneten Tarifes nach den Worten „Obst, getrocknet" einzufügen: „mit Ausnahme von getrockneten Weinbeeren (Weintrauben)".

Wien, am 11. März 1903. [248]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-Süddeutscher Güterverkehr.

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. September 1902.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1903 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4, Abteilung C, für die Artikel „Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2·5 m lang" ohne Ersatz ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 11. März 1903. [249]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Hefte 1 und 2, vom 1. Februar 1899, bezw. 1. Juni 1899.

Teilweise Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 30. April 1903 treten in den obgenannten Gütertarifen die Frachtsätze für nachstehende Holzsorten des Abschnittes I ausser Kraft, und zwar:

a) die Frachtsätze der Serie I
   1. für Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie für Brennholz, Schnittholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis zu 2·5 m Länge;
   2. für Stockholz (Wurzel-, Stucken-, Stubbenholz);

b) die Frachtsätze der Serie II
   für Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie für Schnittholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2·5 m Länge.

Wegen der Einführung von Ersatzfrachtsätzen wird seinerzeit besondere Kundmachung erfolgen.

Wien, am 10. März 1903. [250]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 treten zu den vom 1. März 1893 gültigen Heften 2 und 3 des Tarifes, Teil II, für den vorbezeichneten Eisenbahnverband die Nachträge XI in Kraft.

Dieselben enthalten neue Frachtsätze für die Beförderung von Getreide pp. im Verkehre mit den Stationen Markersdorf-Taura der Sächsischen Staatseisenbahnen, Priglevicza-Szt. Iván der Ungarischen Staatseisenbahnen und einer Anzahl Stationen der Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien).

Abdrücke der Nachträge XI können von den beteiligten Endverwaltungen und Stationen zum Preise von Mk. 0·10 oder K 0·12 für das Stück bezogen werden.

Wien, am 6. März 1903. [251]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer und Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Tarife, Hefte II/2.

Aufnahme der Station Körös.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird die Station Körös der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in die obigen Tarifhefte II/2 neu aufgenommen und beträgt der Frachtsatz der Schnitt-Tafel II A im ersteren Kohlenverkehre bis Körös 178 Heller für 100 kg, während im Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehre die für den Verkehr mit der Station Zágráb bestehenden direkten Frachtsätze auch im Verkehre mit der Station Körös anzuwenden sind.

Budapest, am 9. März 1903. [252]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft anderseits.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II.

Mit 1. Mai 1903 gelangt ein neuer Tarif, Teil II, für den in rubro angeführten direkten Personenverkehr zur Einführung.

Dieser Tarif, Teil II, enthält neu erstellte direkte, zumeist erhöhte Fahrpreise.

Zur gleichen Zeit tritt der gleichnamige Tarif, Teil II, für den vorgenannten Personenverkehr vom 1. Jänner 1903 ausser Kraft.

Exemplare dieses neuen Tarifes können demnächst bei den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 12. März 1903. [253]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Berichtigung einer Kundmachung.

Die in der Kundmachung Nr. [204] auf Seite 781 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 26 vom 3. März 1903 angeführte Postnummer 98 des vom 1. Jänner 1901 gültigen Anhanges zum Tarife, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes wird auf Postnummer 222 des Nachtrages I zu diesem Anhange und die Pos. 34 a, lit. d, auf Pos. K—34 a, lit. d, richtiggestellt.

Wien, am 12. März 1903. [254]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Gruppentarif I, Berlin - Stettin - Nordostdeutscher Gütertarif I/III. (Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Dextrin, Stärke etc.) Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Mocker i. Wstpr. des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Bromberg und Prechlau des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Danzig als Versandstationen in die Ausnahmetarife D für Dextrin, Stärke u. s. w. und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate u. s. w. des Gruppentarifes I und des Berlin-Stettin-Nordostdeutschen Gütertarifes I/III einbezogen.

Für die Stationen Mocker i. Wstpr. gelten die Empfangsstationen Stettin Cgb. und Swinemünde des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Stettin, für Prechlau die Empfangsstationen Danzig l. T., Danzig Ol. T., Danzig Weichselbhf. und Neufahrwasser des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Danzig und Königsberg i. Pr. Ostbhf. des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Königsberg, sowie Stettin Cgb. und Swinemünde des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Stettin.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Ostdeutsch - Nordwestdeutscher Güterverkehr (I, II/IV). (Einbeziehung der Station Friedrichshütte.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 wurde die Station Friedrichshütte in den in dem vorbezeichneten Güterverkehr bestehenden Seehafen-Ausnahmetarif M (Blei, Zink etc. im Falle der überseeischen Ausfuhr) als Versandstation im Verkehre mit den Seehäfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg B mit Frachtsätzen für die Klasse III wieder aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Kattowitz.

Schlesisch - Sächsischer Tiertarif. (Aenderungen.) Infolge Neugestaltung der Tarifbestimmungen für Zuchttiere, Rennpferde und Tiere in Stallungswagen im Deutschen Eisenbahntiertarif, Teil I, treten die im oben genannten Tarif zu C auf Seite 9 enthaltenen besonderen Bestimmungen für:

a) Rennpferde in Stallungswagen nach und von dem Orte des Rennens und
b) Vollblutmutterpferde und zugehörige Fohlen in Stallungswagen nach und von den Landesgestüten und Beschälstationen,

sowie die hierzu gehörige, auf Seite 10 befindliche Anmerkung mit dem 11. April 1903 ausser Kraft, wodurch Frachterhöhungen eintreten.

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Nachtrag IV zum Kilometerzeiger.) Am 1. März 1903 trat der Nachtrag IV zu dem gemeinschaftlichen Heft (Kilometerzeiger) in Kraft. Exemplare desselben können von der Drucksachenkontrolle der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg unentgeltlich bezogen werden.

Rheinisch - Nassau - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Einbeziehung der Station Oberursel.) Mit Gültigkeit vom 10. März 1903 wurde die Station Oberursel in die Schnitt-Tariftabelle B des Ausnahmetarifes 5 a (früher 2 a) rohe Steine etc. mit dem Schnittsatze von Mk. 0·16 für 100 kg einbezogen.

Schweizer Bahnen. Allgemeine schweizerische Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. März 1901. (Aenderung.) Die Ziffer 1 „Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)“ in der Position 380 a im Nachtrage I zu den allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation wird hiermit auf den 1. August 1903 gekündigt.

Von diesem Datum an werden die genannten Artikel wieder zu den allgemeinen Wagenladungsklassen A und B, bezw. zur Stückgutklasse 1 taxiert werden.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901. (Zirkular.) Wie auf Seite 269 des Tarifes vermerkt, sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für Steinkohlen etc. etc. ab den Wasserumschlagsplätzen Karlsruhe Hafen, Kehl, Maxau und Rheinau nach den bayerischen Stationen am 1. Oktober 1902 ausser Kraft getreten.

Kohlensendungen werden von diesem Zeitpunkte an zu den Sätzen des Spezialtarifes III abgefertigt.

Es besteht jedoch Anlass, behufs richtiger Auskunftserteilung über Kohlen-etc.-Frachten ab den genannten badischen Wasserumschlagsplätzen, die Güterdienststellen darauf aufmerksam zu machen, dass für diese Sendungen seitens der beteiligten ausserbayerischen Verwaltungen (beim Weg über Aschaffenburg unter teilweiser Mitbeteiligung der Bayerischen Staatsbahn) auf die Frachtsätze des Spezialtarifes III eine Ermässigung in der Höhe des Unterschiedes zwischen diesen und den früheren Ausnahmefrachtsätzen gewährt wird, so dass tatsächlich nur der frühere Ausnahmefrachtsatz für die jeweilige Sendung zu bezahlen ist.

Diese Ermässigung wird von der Versandstation als Teilfrankatur zu Lasten der Eisenbahn verrechnet.

Eine Uebersicht der einschlägigen Ermässigungen können Interessenten von der General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe beziehen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen u. a. auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Geflügel- und Kaninchenausstellung in Augsburg — 29. mit 31. März 1903 —;
2. die deutsche Automobilausstellung in Berlin — 8. mit 22. März 1903 —;
3. die Kunstausstellung in Königsberg in Preussen — 8. März mit 19. April 1903 —;
4. die Frühjahrsausstellung des Vereines bildender Künstler Münchens-Sezession in München — 28. Februar mit 30. April 1903 —;
5. die Vogel- und Geflügelausstellung in Nürnberg — 28. Februar mit 4. März 1903 —;
6. die Geflügel- und Vogelausstellung in Regensburg — 14. mit 16. März 1903 — (gleiche Vergünstigung wird auf den preussisch-hessischen und den Reichseisenbahnen gewährt);
7. die Automobilausstellung in Wien — 17. mit 30. März 1903 —.

Die internationale Ausstellung geschichtlicher und moderner Trachten in St. Petersburg wurde am 15. Februar russischen Stils geschlossen.

ROBERT KERN, WIEN
I. Wallfischgasse 12.
BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.
Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.
Alle Sorten schmiedeiserne Röhren und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner gusseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzeuge der Werkzeugfabrik Blau & Co.
Lager in Wien, Budapest und Krosno. 719

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein“, beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: Kohlenfritz, Wien, XX/1.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
983	k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn Südbahn-Gesellschaft	Holz der Pos. H—18—a) und c) und H—19—a) und c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	St. Stefau Wolfsberg Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Bodenbach	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen aus durch Windbruch geworfenem Holze bestehen	bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1903	Lokaltarife	Heller H—18 207 205 203 198 196	H—19 174 172 170 166 164	H—18 186 185 183 178 176	H—19 157 155 153 149 148	10 Prozent.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Anfgeherin lautende Frachtbrief-Duplikate und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg ausgestellte Zertifikate, welche bestätigen, dass die Sendungen aus durch Windbruch geworfenem Holze bestehen, welches durch den Forstbesitzer erst nach dem 20. September 1902 verkauft wurde	
				St. Stefau Wolfsberg	Einöd				71 69	65 63	64 62	59 57			
				St. Stefau Wolfsberg	Friesach				74 72	68 66	67 65	61 59			
				St. Stefau Wolfsberg	Launsdorf				80 78	73 71	72 70	66 64			
				St. Stefau Wolfsberg	Mauthausen				118 116	104 102	106 104	94 92			
				St. Stefau Wolfsberg	Passau				131 129	113 111	118 116	102 100			
				St. Stefau Wolfsberg	Rottenmann				80 78	73 71	72 70	66 64			
				St. Stefau Wolfsberg	St. Valentin				118 116	104 102	106 104	94 92			
				St. Stefau Wolfsberg	Simbach				131 129	113 111	118 116	102 100			
				St. Stefau Wolfsberg	Tarvis				105 103	94 92	95 93	85 83			
				St. Stefau Wolfsberg Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Budweis				143 141 139 134 132	123 121 119 115 113	129 127 125 121 119	111 109 107 104 102			
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Einöd				67 62 60	61 57 55	60 56 54	55 51 50			
				St. Stefau Wolfsberg Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Eger				191 189 187 182 180	161 159 157 153 151	172 170 168 164 162	145 143 141 138 136			
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Friesach				70 65 63	64 60 58	63 59 57	58 54 52			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung		Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	
				von	nach					pro 100 kg				
									Heller					
									H—18 H—19	H—18	H—18			
	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18—a) und c) und H—19—a) und c) der Güterklassifikation des Tarifes Teil I	Frantschach-St. Gertrand Twimberg Wiesenau	Launsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen aus durch Windbruch geworfenem Holze bestehen	bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1903	Lokaltarife	76 69 71 65 69 63	68 62 64 59 62 57	10 Prozent	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg ausgestellte Zertifikate, welche bestätigen, dass die Sendungen aus durch Windbruch geworfenem Holze bestehen, welches durch den Forstbesitzer erst nach dem 20. September 1902 verkäuft wurde	
				Frantschach-St. Gertrand Twimberg Wiesenau	Mauthansen				114 100 109 96 107 94	103 90 98 86 96 85				
				St. Stefan Wolfsberg Frantschach-St. Gertrand Twimberg Wiesenau	Moldau				221 188 219 186 217 184 212 180 210 178	199 169 197 167 195 166 191 162 189 160				
				Frantschach-St. Gertrand Twimberg Wiesenau	Passau				127 109 122 105 120 103	114 98 110 95 108 93				
				St. Stefan Wolfsberg Frantschach-St. Gertrand Twimberg Wiesenau	Prag (St.B.)				177 150 175 148 173 146 168 142 166 140	159 135 158 133 156 131 151 128 149 126				
				St. Stefan Wolfsberg Frantschach-St. Gertrand Twimberg Wiesenau	Pilsen				169 144 167 142 165 140 160 136 158 134	152 130 150 128 149 126 144 122 142 121				
				St. Stefan Wolfsberg Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Plan				183 155 181 153 179 151 174 147 172 145	165 140 163 138 161 136 157 132 155 131				
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Rottenmann				76 69 71 65 69 63	68 62 64 59 62 57				
				Frantschach-St. Gertrand Twimberg Wiesenau	St. Valentin				114 100 109 96 107 94	103 90 98 86 96 85				
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Simbach				127 109 122 105 120 103	114 98 110 95 108 93				
				Frantschach-St. Gertraud Twimberg Wiesenau	Tarvis				101 90 96 86 94 84	91 81 86 77 85 76				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
984	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Laut Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach	Brody (Bbf.) trs.	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Nadbrzezie Landungsplatz trs. *)	Nowosielitza (Bbf.) trs.	Podwołoczyska (Bbf.) trs.
		Frachtsätze für 100 kg in Heller				
Luźna-Lischan (Station der Buschtěhrader Eisenbahn)	Eilgut gewöhnliches	1638	942	1292	1963	1796
	Eilgut ermässigtes	820	472	667	982	899
	Stückgut	651	390	546	773	710
	Wagenladungsklassen A	472	272	386	565	518
	Wagenladungsklassen B	372	215	305	445	407
	Spezialtarife I a	617	356	512	739	676
	Spezialtarife I b	452	261	371	542	496
	Spezialtarife I c	352	204	290	421	386
	Spezialtarife II a	577	333	482	690	632
	Spezialtarife II b	372	215	310	445	407
	Spezialtarife II c	331	192	274	396	363
	Spezialtarife III a	557	322	467	667	610
	Spezialtarife III b	312	181	264	372	341
	Spezialtarife III c	271	158	228	324	292
	Ausnahmetarife I a	432	249	370	517	473
	Ausnahmetarife I b	370	213	308	443	405
	Ausnahmetarife I c	310	179	257	370	339
	Ausnahmetarife II a	351	203	309	420	385
	Ausnahmetarife II b	289	167	246	346	317
	Ausnahmetarife II c	246	142	209	295	270
	Ausnahmetarife III a	312	181	279	372	341
	Ausnahmetarife III b	269	156	231	322	295
	Ausnahmetarife III c	227	131	194	271	248

*) Die Frachtsätze nach Nadbrzezie Landungsplatz transit finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

986	985	Fortlaufende Nummer	1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Die Publikation erfolgt von der	2
beteiligten Verwaltungen		und im Namen der	3
Kohlen, mineralische, Koks und Briketts	Stammholz der Pos. H—18, lit. a), der Güterklassifikation	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4
allen Aufgabsstationen des in Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	Stationen der im Tarif-Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda von 201 km und darüber | von 101 bis 200 km	für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5
Prossnitz Lokalbahn	Dolina, Drohobycz, Jasło, Korościenka, Sądowa-Wisznia, Saybusch-Żywiec, Starzawa	nach	
Aufgabe in vollen Wagenladungen und Anfrechthaltung der einschlägigen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein im Bestellungsrayon der genannten Bestimmungsstation befindliches Holzsägewerk adressiert sein und von demselben zum Verschnitte daselbst bezogen werden. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	und gilt in der Zeit	7
Ausnahmetarif vom 1 April 1898 für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr, bezw. Nachtrag IV	Lokaltarif	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8
	Spezialtarif 2	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9
Die um 60 Heller für 1000 kg gekürzten Frachtsätze des Nachtrages IV vom 1. Dezember 1902 zu dem in Rubrik 8 genannten Tarife	Ausnahmetarif II aus der Gebührenberechnungs-Tabelle des Tarif-Teiles II, Heft 2, Abschnitt A | 46 Heller	pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
	Verschieden	pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Art der Durchführung	12
		Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13
	In diese Publikation wurde die Verlautbarung aus dem Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 27. Dezember 1902 unter fortlaufender Nr. 3449 einbezogen und ist sohin letztere als gegenstandslos zu betrachten	Besondere Bemerkungen	14

Fortlaufende Nummer	987	988	989
1			
Die Publikation erfolgt — von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publikation erfolgt — und im Namen der	heteiligten Verwaltnngen		Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständnis wird gemacht — für Artikel	Milch als Eilgut	Chamottemehl und Chamotteziegel	Eisenbahnwagen, u. zw. Personenwagen und Güterwagen, auf eigenen Rädern laufend
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Verebély	Blansko	Königsfeld
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Stadlau	Gaya St.E.G.	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. loko und transit
Das Zugeständnis wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe in heliebigen Mengen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Erweiterung einer Dampfmühle bestimmt sein	Zahlung der Fracht für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständnis wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3	Lokaltarif	Lokaltarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	212 Heller	Verschieden	95 Heller
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		40 Heller	69 Heller
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebübr)			26 Heller
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende August 1903	
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
990	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Wein in Fässern und Kisten (mit Ausnahme von Medizinal- und Schaumwein [Champagner]) aus der Pos. W—10 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Triest	Wien (St.E.G.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen der nebenbezogenen Tarife. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen	vom 23. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. 2, bezw. Lokalgütertarif der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	224		Im Kartierungswege		
				Fiume						231				
				(Wien St.E.G.)	Triest oder Fiume	Mengen unter 5000 kg				187 Heller (bei Fiume, auch inklus. ungar. Transportsteuer)				
991	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Drohobycz	Triest oder Fiume	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen Das Anfladen obliegt dem Absender	vom 23. März 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband		288	279	9	Im Kartierungswege		
				Cormons						328	319	9		

Heller inklus. ungar. Transportsteuer

Fortlaufende Nummer	1	992	993
Die Publikation erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Bozen-Meraner Bahn
von der Namen und im der	3	Kremsthalbahn	
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Getreide	Leer zurückgehende Bierfässer, sowie leere oder mit leeren Bierflaschen zurückgehende Bierkisten
Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5	Linz-Umschlagplatz	Bozen-Gries transit
Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5	Traun	Vilpian
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	**Minimalquantum 1000 Tonnen.** Aufgabe in Quantitäten von mindestens 3000 kg
Das Zugeständnis wird gemacht und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 15. März 1903 bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarif	**Lokaltarif**
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	24 Heller	**34 Heller**
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	14 Heller	**29 Heller**
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	10 Heller	**5 Heller**
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	**Im Rückvergütungswege**
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		**Gegen auf rekiamierende Firma als Aufgeber lautende Aufnahmsscheine, bezw. Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen**
besondere Bemerkungen	14	Die Sendungen müssen in Traun mittels Strassenfuhrwerk abgeführt werden	**Sendungen müssen für Stationen über Bozen-Gries hinaus bestimmt sein**

Fortlaufende Nummer	1	992	993
Die Publikation erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Bozen-Meraner Bahn
von der Namen und im der	3	Kremsthalbahn	
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Getreide	Leer zurückgehende Bierfässer, sowie leere oder mit leeren Bierflaschen zurückgehende Bierkisten
Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5	Linz-Umschlagplatz	Vilpian
Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5	Traun	Bozen-Gries transit
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.	**Minimalquantum 500 Tonnen.** Aufgabe in Mengen von mindestens 2000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Das Zugeständnis wird gemacht und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 15. März 1903 bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarif	**Lokaltarif**
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	24 Heller	**34 Heller**
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	14 Heller	**25 Heller**
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	10 Heller	**9 Heller**
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	**Im Rückvergütungswege**
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		**Gegen auf rekiamierende Firma als Aufgeber lautende Aufnahmsscheine, bezw. Empfänger lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen**
besondere Bemerkungen	14	Die Sendungen müssen in Traun mittels Strassenfuhrwerk abgeführt werden	**Sendungen müssen für Stationen über Bozen-Gries hinaus bestimmt sein**

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
16	Nr. 119 vom 18. Oktober 1902	2038	K. k. österr. Staatsbahnen	Ansig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle angeführten Eisenbahnstationen	**allen** ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Ansig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Kosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	Mit Gültigkeit vom 3. Tage nach erfolgter Publikation wird die Station „Marburg Hauptbhf.“ in die Gruppe B unter „8. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft“ in das Zugeständnis einbezogen	
17	Nr. 5 vom 10. Jänner 1903	390	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Koble, mineralische, und Koks	Leoben S.B. oder umgekehrt	Donawitz	In Rubrik 5, Post Nr. 6, ist nach dem Worte „umgekehrt“ zu setzen: ***) In Rubrik 6 ist als dritte Fussnote anzunehmen: ***) „In der Richtung von Leoben S.B. nach Donawitz nur gültig für Sendungen, welche mit direkte an ein montanindustrielles Werk in Donawitz adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.“ Diese Abänderung gilt ab 1. April 1903	
18	Nr. 6 vom 13. Jänner 1903	438	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Mauer- und Dachziegel, dann Kohlen, mineralische	Leoben S.B. oder umgekehrt	Donawitz	In Rubrik 4 sind die Worte: „Mauer- und Dachziegel, dann“, ferner in der Rubrik 5 die Worte: „oder umgekehrt“ zu streichen. Diese Abänderung gilt vom 20. April 1903	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
35	Nr. 9 vom 20. Jänner 1903	527	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Mehl	ungarischen Stationen	dem westlichen Zollanslande	a) In der ersten Spalte der Rubrik 5 ist nach „Putnok" einzuschalten: „Rozsnyo"; b) in der zweiten Spalte der Rubrik 5 ist bei „Marchegg" (7. Zeile von oben) und bei „Budapest-Kelenföld" (9. Zeile von unten) hinzuzusetzen: „transit"; c) in der Rubrik 11 ist als Ueberschrift zu setzen: „Heller"	
36	Nr. 11 vom 24. Jänner 1903	573	Standing-Stramberger Lokalbahn		Kalk, gebrannter, als Düngmittel, Posit. D—13	Stramberg	Stauding (für Sendungen nach Troppau)	In der Rubrik 6 soll es heissen anstatt: „100 Waggons à 10.000 kg" richtig: „50 Waggons à 10.000 kg"	
37	Nr. 29 vom 10. März 1903	948	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Florotseide	Sagrado	Einsiedel	In der Rubrik 10 soll der Frachtsatz ad b) anstatt 752 richtig 732 heissen	
	Nr. 29 vom 10. März 1903	959	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen und Bozen-Meraner Bahn	Eilgüter	Ischl	Meran nnd vice versa	In der Rubrik 7 ist „1904" auf „1903" zu berichtigen	

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832.

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz Nr. 11
Parterre

697

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

PRIVILEGIRTE ÖSTERR.-UNGAR. STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

877

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 32. **Wien, 17. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 7. Februar 1903,*) betreffend die Umwandlung der auch den Hafen- und Seesanitätsdienst versehenden Nebenzollämter II. Klasse in Novaglia, Rogosnizza, S. Giovanni und Lagosta in Zollexposituren mit Hafen- und Seesanitätsdienst.

Mit 1. März 1903 werden die auch den Hafen- und Seesanitätsdienst versehenden Nebenzollämter II. Klasse in Novaglia, Rogosnizza, S. Giovanni und Lagosta in Zollexposituren mit Hafen- und Seesanitätsdienst umgewandelt werden.

In den Befugnissen der umgewandelten Zollstellen tritt eine Aenderung nicht ein.

Call m. p. Böhm m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 25. Februar 1903,**) betreffend die Ermächtigung des Hauptzollamtes I. Klasse in Oderberg zur zollfreien Behandlung von Uebersiedlungseffekten.

Das k. k. Hauptzollamt in Oderberg wird zur zollfreien Behandlung von Uebersiedlungseffekten nach Massgabe des Art. VIII, Z. 7, Al. 1, und des Art. IX, Z. 1, Al. 2 und 3, des Zolltarifgesetzes vom 25. Mai 1882 ermächtigt.

Böhm m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 27. Februar 1903,***) betreffend die Auflassung der Bahnhofexpositur des Hauptzollamtes Brünn.

Die Hauptzollamtsexpositur am Bahnhofe in Brünn wird mit 31. März 1903 aufgelassen werden.

Die Agenden dieser Zollstelle werden in Hinkunft von dem Hauptzollamte in Brünn besorgt werden.

Böhm m. p.

*) Enthalten in dem am 11. März 1903 ausgegebenen XX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 55.
**) Enthalten in dem am 11. März 1903 ausgegebenen XX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 56.
***) Enthalten in dem am 11. März 1903 ausgegebenen XX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 57.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 208. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. März beantwortete der Herr Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek Interpellationen wie folgt:

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Dezember 1902 haben die Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher sie sich insofern über eine mangelhafte Durchführung des Gesetzes vom 28. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 156, betreffend die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei den Regiebauten und in den Hilfsanstalten der Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter, beschweren, als diesen Arbeitern anlässlich der in diesem Gesetze vorgesehenen Anhörung derselben über die von den einzelnen Bahnunternehmungen erstellten Arbeitsordnungen nicht genügende Zeit zur Formulierung und sohin Vorbringung ihrer Wünsche geboten worden wäre, und

wird zum Schlusse die Frage an mich gerichtet, ob mir dieses Vorgehen bekannt ist, ob es unter meiner Billigung erfolgte und ob ich nicht geneigt wäre, unter Abolition der so zustande gekommenen Arbeitsordnung ein neues Verfahren zum Zwecke der Erfüllung der wahren Absicht des Gesetzgebers, das heisst zum Zwecke des Zustandekommens einer den Bediensteten wirklich entsprechenden Arbeitsordnung einzuleiten.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre, folgendes dem hohen Hause zur Kenntnis zu bringen:

Bei der Durchführung des von den geehrten Herren Abgeordneten zitierten Gesetzes sind Zweifel darüber aufgetaucht, ob die im § 32 dieses Gesetzes enthaltene Bestimmung, welche Anhörung der grossjährigen Arbeiter einer Hilfsanstalt über die ganz oder teilweise für diese Anstalt neu zu erstellende Arbeitsordnung vorschreibt, auch auf die im ersten Absatze des § 31 angeordnete erste Erstellung dieser Arbeitsordnungen oder nur auf spätere Entwürfe Anwendung zu finden habe. Herbeigeführt wurden diese Zweifel dadurch, dass zufolge der Schlussbestimmungen des gedachten Gesetzes der § 32 erst mit 2. Februar 1903, als dem allgemeinen Wirksamkeitsbeginne des Gesetzes, in Kraft getreten ist, während bezüglich der Bestimmung im ersten Absatze des § 31, welche die Bahnverwaltungen zur Erstellung von Arbeitsordnungen und Vorlage an die Aufsichtsbehörde behufs Prüfung derselben verpflichtet, der 2. November als Termin des Inkrafttretens festgesetzt erscheint.

Da diese letztere Anordnung sich als eine Ausnahme darstellt und demgemäss eine ausdehnende Interpretation nicht zulässt, erachtete das Eisenbahnministerium sich nicht für ermächtigt, auch dem § 32 einen vorzeitigen Wirksamkeitsbeginn zuzuerkennen.

Nichtsdestoweniger habe ich schon gelegentlich der an die Bahnunternehmungen gerichteten Mahnung, der Verpflichtung zur Aufstellung und Vorlage der Arbeitsordnungen rechtzeitig nachzukommen, an dieselben die Aufforderung gerichtet, die einschlägigen Entwürfe vor ihrer Vorlage der Begutachtung durch freigewählte Vertrauensmänner der Arbeiter zu unterziehen, und muss ich hier anerkennend konstatieren, dass trotz des Mangels einer ausdrücklichen gesetzlichen Verpflichtung sämtliche österreichischen Bahnverwaltungen ausnahmslos dieser meiner Aufforderung verständnisvoll nachgekommen sind.

Allerdings war angesichts der Beschränktheit der zur Verfügung stehenden Zeit der Termin, welcher den Arbeitern diesmal zur Verfügung gestellt werden konnte, ein verhältnismässig kurzer. Von einer Ueberrumpelung der Arbeiter, wie die geehrten Herren Interpellanten sie behaupten, kann aber um so weniger die Rede sein, als in den Kreisen der Arbeiter nicht nur die den wesentlichen Inhalt der Arbeitsordnung bildenden Bestimmungen des neuen Gesetzes, sondern auch die im Eisenbahnministerium mit obligatorischer Wirkung zumindest für die k. k. Staatsbahnen ausgearbeitete Normalarbeitsordnung längst bekannt waren.

Einen Beweis dafür, dass dem so ist, bietet der Umstand, dass trotz der angeblichen Kürze der den Arbeitern zugemessenen Zeit für die Erstattung ihrer Gutachten diese letzteren ungeachtet der räumlichen Entfernung der einzelnen Hilfsanstalten voneinander nicht nur im Wesen des Vorgebrachten, sondern auch in der Anordnung, ja meistens auch im Wortlaute desselben übereinstimmen, ein Umstand, der wohl nicht blossen Zufälligkeiten zugeschrieben werden kann.

Ich habe übrigens den Auftrag erteilt, dass dieses der Aufsichtsbehörde vorliegende Material nach Abschluss der primären Prüfungstätigkeit, welche die Organe dieser Behörde auf das äusserste in Anspruch nimmt, einem nochmaligen eingehenden Studium unterzogen und begründeten Wünschen nach Tunlichkeit Rechnung getragen werde.

In der 189. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 18. Dezember 1902 haben die Herren Abgeordneten Dr. Dyk und Genossen in Angelegenheit des dem Gemeindevorsteher Anton Viták in Janowitz infolge verspäteter Ausladung zweier Sendungen Kunstdünger vorgeschriebenen Wagenstandgeldes von 8 Kronen 40 Heller eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, die Vorschreibung dieses Pönales zu annullieren und zu veranlassen, dass dem Genannten der Betrag von 8 Kronen 40 Heller rückerstattet werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause folgendes zur Kenntnis zu bringen:

Die in Frage kommenden zwei Sendungen wurden dem Adressaten nach deren Einlangen ordnungsmässig am 2. September 1902 in der siebenten Stunde avisiert.

Den bestehenden Vorschriften gemäss hätten diese Sendungen bis längstens 3. September in der siebenten Stunde ausgeladen sein sollen; die Entladung der beiden Wagen ist jedoch erst in der 17., beziehungsweise 18. Stunde des bezeichneten Tages beendet worden.

Für die sonach eingetretene Verzögerung von zehn, beziehungsweise elf Stunden wurde das auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des § 69 Betriebsreglement, beziehungsweise des Tarifes, Teil I, für die österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen berechnete Wagenstandgeld von 4 Kronen, beziehungsweise 4 Kronen 40 Heller, zusammen 8 Kronen 40 Heller eingehoben.

Die Anrechnung des Wagenstandgeldes war daher reglementarisch und tarifmässig vollkommen begründet, weshalb auch die seitens des Herrn Anton Viták bei der Staatsbahn-Direktion Pilsen diesbezüglich eingebrachte Reklamation abgewiesen wurde.

Ein Abgehen von den einschlägigen Normen, welche den auch im Interesse der Verfrächter liegenden Zweck verfolgen, auf eine rasche Wagenzirkulation hinzuwirken, erscheint nicht zulässig, da hierin eine gegen die pflichtmässige gleichartige Behandlung aller Verfrächter verstossende Begünstigung einer einzelnen Partei gelegen wäre.

In der 190. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Jänner 1903 haben die Herren Abgeordneten Erh und Genossen in einer an den Herrn Handelsminister und an mich gerichteten Interpellation unter Hinweis auf die Schädigung, welche für die Industrie und den Handel im Bezirke Steyr und Kirchdorf infolge der Erhöhung der Frachtsätze für einige Eisenwaren auf den k. k. Staatsbahnen befürchtet wird, die Anfrage gestellt, ob ich geneigt sei, bezüglich dieser Eisenwaren die Frachtsätze auf den k. k. Staatsbahnen wieder herabzusetzen und in Zukunft statt der Erhöhung dieser Frachtsätze eine ausgiebige Ermässigung eintreten zu lassen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich, im Einvernehmen mit dem Herrn Handelsminister dem hohen Hause folgendes bekanntzugeben:

Die mit 1. Jänner 1903 erfolgte Versetzung einiger Eisen- und Stahlwaren in eine höhere Tarifklasse steht mit der im Zuge befindlichen und sukzessive zur Durchführung gelangenden systematischen Revision der Güterklassifikation des allen österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen gemeinsamen Tarifteiles I im Zusammenhange.

Die infolge dessen vorkommenden Tarifänderungen beschränken sich daher nicht auf den Bereich der k. k. Staatsbahnen, sondern erstrecken sich auf sämtliche österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Diese Revision, welche nur nach eingehender Erwägung aller massgebenden Verhältnisse und nach Anhörung von Interessenten der verschiedenen Industriezweige erfolgt, hat den Zweck, verschiedene Anomalien in der Güterklassifikation zu beseitigen, welche seit dem Bestande derselben im Laufe der Jahre durch die Aenderungen im Werte der einzelnen Artikel oder durch sonstige Ursachen entstanden sind, und bestehen daher die als notwendig erkannten Abänderungen teils in einer Herabsetzung, teils in einer Erhöhung der bisherigen Tarifierung.

Was speziell die bei der Revision der Klassifikation für die Artikelgruppe Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaren unter ausdrücklicher Zustimmung der einvernommenen Interessenten durchgeführte Einreihung einzelner in diese Gruppe fallender Artikel in höhere Tarifklassen anbelangt, so ist diese lediglich auf eine richtigere Anwendung des den Gütertarifen zugrunde liegenden Wertklassifikationssystems zurückzuführen, welches System nicht nur für die Bahnen, sondern auch für die Interessenten von umso grösserer Bedeutung ist, als die normalen Tarife auch der ausländischen Konkurrenz zur Verfügung stehen.

Unter diesen Umständen bin ich zwar nicht in der Lage, im Gegenstande im Sinne der gestellten Anfrage eine allgemeine Verfügung zu treffen. Falls es sich aber erweisen sollte, dass die in Rede stehende Tarifänderung eine Verminderung der Absatzfähigkeit der bezeichneten Artikel zur Folge hat, wird die Staatseisenbahn-Verwaltung in Betätigung ihrer stets auf die Förderung der heimischen Produktion gerichteten Bestrebungen nicht ermangeln, zweckdienliche Tarifmassnahmen zugunsten der in der Interpellation bezeichneten Industrie hinsichtlich der österreichischen Staatsbahnen zu treffen und bei den beteiligten Privatbahnen in Anregung zu bringen.

In Beantwortung der in der 190. Sitzung des hohen Hauses am 17. Jänner 1903 seitens der Herren Abgeordneten Kuhik und Genossen an mich gerichteten Interpellation in Angelegenheit der bis jetzt unterbliebenen Erbauung einer Durchfahrtsbrücke in der Strecke Jawiszowice—

Oświęcim der Kaiser Ferdinands Nordbahn beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Der Ersatz der in km 347·4/5 der Bahnlinie Wien—Krakau, am Südende der Station Oświęcim, im Bereiche der Gemeinde Brzezinka befindlichen Wegübersetzung im Niveau durch eine Unterfahrt bildete den Gegenstand wiederholter Verhandlungen.

Da hierbei eine gütliche Vereinbarung zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und dem Interessenten nicht erzielt werden konnte, wurde die genannte Bahnverwaltung auf Grund des Ergebnisses der am 23. Mai 1902 gepflogenen kommissionellen Erhebungen mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 29. Juli 1902, Z. 31.357, verpflichtet, die vorbezeichnete Wegübersetzung im Niveau, welche sich infolge der Steigerung des Bahnverkehres nicht mehr bewährt hatte, auf eigene Kosten durch eine Unterfahrt zu ersetzen.

Gegen diese Entscheidung des Eisenbahnministeriums hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe am 1. Oktober 1902 Beschwerde erhoben.

Nach Massgabe der hierüber erfliessenden Entscheidung wird das zur Austragung der Angelegenheit weiter Erforderliche veranlasst werden.

In der 192. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 23. Jänner 1903 haben die Herren Abgeordneten Hagenhofer und Genossen eine Interpellation, betreffend die Ersparungsmassnahmen auf der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg mit der Anfrage an mich gerichtet, ob mir die dadurch entstandenen Verhältnisse im allgemeinen und besonders hinsichtlich der Station Waltersdorf bekannt seien, wodurch die getroffenen Verfügungen gerechtfertigt werden, und ob ich geneigt sei, Vorsorge zu treffen, dass insbesondere die Stelle eines Stationsdieners in Waltersdorf ehestens wieder zur Besetzung gelange.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Die Betriebsergebnisse der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg sind seit jeher leider sehr ungünstige, so dass sich alljährlich ein grösserer Betriebsabgang ergibt.

Derselbe betrug im Jahre 1901 — die Rechnungsabschlüsse pro 1902 liegen noch nicht vor — nicht weniger als 59.207 Kronen 94 Heller, und stellte sich der Betriebskoeffizient auf 117·78 Prozent.

Angesichts dieser ungünstigen Betriebsergebnisse erscheint es geboten, die tunlichste Sparsamkeit im Betriebe einzuhalten, da es nur so möglich ist, die der Staatseisenbahn-Verwaltung aus dem Betriebe dieser Lokalbahn erwachsenden grossen Lasten einigermassen herabzumindern.

Zu diesem Zwecke werden die geeigneten betriebsökonomischen Massnahmen getroffen, ohne dass jedoch hierdurch der öffentliche Verkehr irgend eine Einschränkung erlitten hätte.

Was insbesondere die Station Waltersdorf betrifft, so ist der Geschäftsumfang dieser Station ein äusserst geringer. Es genügt, darauf hinzuweisen, dass dort täglich im Durchschnitte pro Zug nur vier Fahrkarten ausgegeben werden und dass im täglichen Durchschnitte nur sechs Gepäcks-, Eilgut- und Frachtexpeditionen zu verzeichnen sind.

Dementsprechend können die Dienstgeschäfte von dem an Stelle des früheren Stationsleiters, welcher im Range eines Unterbeamten stand, dahin versetzten jetzigen Stationsleiter, der allerdings im Range niedriger steht, leicht bewältigt werden. Tatsächlich hat sich durch diese Personalveränderung bisher ein Anstand nicht ergeben.

Die sonstigen Stationsarbeiten sind bei der kleinen Ausdehnung der Station und dem schwachen Geschäftsgange so gering, dass ein Stationsarbeiter nicht die entsprechende Ausnützung findet.

Es wurde daher dem Stationsleiter über seine eigene Bitte an Stelle des Stationsarbeiters ein Geldpauschale ausgesetzt, wofür er die Verpflichtung übernimmt, für die Verrichtung der laufenden Stationsarbeiten Vorsorge zu treffen. Er ist daher durchaus nicht bemüssigt, dieselben selbst auszuführen.

Eine solche Einrichtung ist auch in vielen anderen ähnlichen Lokalbahnstationen eingeführt, ohne dass die Dienstesabwicklung eine Beeinträchtigung erfahren hätte.

Nach dieser Sachlage ist für die Staatseisenbahn-Verwaltung kein Anlass geboten, in den getroffenen Verfügungen eine Aenderung eintreten zu lassen.

In einer in der 194. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 28. Jänner 1903 an mich und den Herrn Handelsminister gerichteten Interpellation haben die Herren Abgeordneten Hinterhuber, Wilhelm, Tscharre und Genossen unter Hinweis darauf, dass die Güterabfertigung mit Frankierungsmarken auf den im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen, beziehungsweise auf den Privatbahnen noch nicht zur Einführung gelangt ist, die Anfrage gestellt, wie sich der Verkehr mit Markenkolli seit der Einführung dieses Abfertigungsverfahrens auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen gestaltet habe, sowie ob ich geneigt sei, dahin Einfluss zu nehmen, damit der erwähnte Abfertigungsmodus auf den genannten Lokalbahnen, sowie auf den Privatbahnen eingeführt werde, und ob ich sodann im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium für eine diesbezügliche, die Interessentenkreise aufklärende Publikation Sorge tragen wolle.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause im Einvernehmen mit dem Herrn Handelsminister mitzuteilen, dass der Verkehr mit Markenkolli auf den k. k. Staatsbahnen seit dem Jahre 1898 eine zwar langsame, aber stetige Zunahme aufweist, indem nach den bisher vorliegenden statistischen Daten im Jahre 1898 etwa 7900, im Jahre 1899 circa 18.400, im Jahre 1900 circa 21.600 und im Jahre 1901 etwa 40.400 Markenkolli zur Beförderung gelangten.

Bezüglich der Ausdehnung der Markenabfertigung auf die im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen sind die im Zuge befindlichen Studien soweit vorgeschritten, dass eine Lösung der in Rede stehenden Frage im Sinne des Wunsches der Herren Interpellanten in nächster Zeit zu gewärtigen ist.

Was die Einführung von Frankierungsmarken auf den Linien der österreichischen Privatbahnen betrifft, so beehre ich mich darauf hinzuweisen, dass die Eisenbahn Wien-Aspang bereits Frankierungsmarken eingeführt hat, während die übrigen österreichischen Privatbahnen bei den über Anregung des Eisenbahnministeriums in der Eisenbahn-Direktoren-Konferenz gepflogenen Beratungen rücksichtlich der Einführung der Markenabfertigung einen ablehnenden Standpunkt eingenommen haben.

Das Eisenbahnministerium wird jedoch nicht ermangeln, an die letztgenannten Bahnen wegen Einführung von Frankierungsmarken neuerlich heranzutreten und gegebenenfalls im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium für die von den Herren Interpellanten gewünschte Publikation Sorge zu tragen.

In der 196. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. Jänner 1903 haben die Herren Abgeordneten Dr. Šusteršič und Genossen eine Interpellation an mich mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, dem Lokalbahnprojekte Bischoflack—Eisnern, beziehungsweise dem zur Verfolgung dieses Projektes gebildeten Konsortium die kräftigste Förderung angedeihen zu lassen.

Ich beehre mich dem hohen Hause in Beantwortung dieser Interpellation mitzuteilen, dass unter dem 30. Jänner 1903, das ist also demselben Tage, an welchem die Interpellation gestellt wurde, ein Konsortium in Eisnern, welchem auch der in der Interpellation genannte Grossgrundbesitzer August Nowak angehört, ein Gesuch um die Erteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Bischoflack der Staatsbahnlinie Tarvis—Laibach nach Eisnern eingebracht hat. Gegen die Erteilung der angestrebten Bewilligung für die in Rede stehende Bahnlinie besteht, sofern das Ergebnis der über das Ansuchen eingeleiteten Erhebungen ein günstiges sein wird, kein Bedenken.

Zur Frage der Realisierung dieses Bahnprojektes wird aber das Eisenbahnministerium der Natur der Sache nach erst in jenem Zeitpunkte Stellung nehmen können, in welchem die technische und volkswirtschaftliche Zweckmässigkeit der intendierten Lokalbahnlinie an der Hand des von den Konzessionswerbern vorgelegten Projektes samt Kostenvoranschlag klargestellt und die Ausführbarkeit des Projektes auf Grund konkreter Anträge der Interessenten, insbesondere auch hinsichtlich der Finanzierung des Unternehmens zu überblicken sein wird.

Bis zu diesem Zeitpunkte sind die Organe des Eisenbahnministeriums beauftragt, den Vorkonzessionären bei Vornahme der technischen Vorstudien auf Verlangen mit Rat und Tat an die Hand zu gehen.

In der 167. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 6. November 1902 haben die Herren Abgeordneten Dr. Šilený und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, auf eine Verbesserung der Zugsverbindungen und eine Verbilligung der Fahrpreise in der Relation Mährisch-Ostrau einerseits und Frankstadt, sowie Gross-Kuntschitz anderseits hinzuwirken.

Auf Grund des von der Verwaltung der Kaiser Ferdinands Nordbahn im Gegenstande erstatteten Berichtes und nach ein

gehender sachlicher Ueberprüfung desselben beehre ich mich diese Interpellation folgendermassen zu beantworten:

Für Ausflüge von Mährisch-Ostrau nach Gross-Kuntschitz und Frankstadt stehen gegenwärtig die sehr günstig gelegenen Personenzüge Nr. 2139—2214, Mährisch-Ostrau ab 8 Uhr früh, Frankstadt an 10 Uhr 1 Min. vormittags, und für die Rückfahrt nach Mährisch-Ostrau zwei sehr günstige Zugsverbindungen zur Verfügung, und zwar: für Werktage die Züge Nr. 2213—2118, Frankstadt ab 6 Uhr 30 Min. abends, Mährisch-Ostrau an 8 Uhr 21 Min. abends, und für Sonn- und Feiertage auch die Züge Nr. 2225—2140, Frankstadt ab 8 Uhr 56 Min. abends, Mährisch-Ostrau an 10 Uhr 53 Min. abends.

Hierdurch ergibt sich für touristische Ausflüge ein Aufenthalt von 8 Stunden 29 Minuten in Frankstadt, von 8 Stunden 56 Minuten in Gross-Kuntschitz an Werktagen und von 10 Stunden 55 Minuten in Frankstadt, von 11 Stunden 23 Minuten in Gross-Kuntschitz an Sonn- und Feiertagen.

Mit Rücksicht darauf und da den gepflogenen Erhebungen zufolge die in der fraglichen Strecke bestehenden Zugsverbindungen für den leider noch nicht recht entwickelten Touristenverkehr in den Beskiden als hinreichend erkannt werden müssen, erklärt sich die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausserstande, eine Vermehrung der Personen befördernden Züge in dieser Strecke in Aussicht zu nehmen.

Ebensowenig vermeint dieselbe die Herstellung eines unmittelbaren Anschlusses von dem um 6 Uhr 22 Minuten früh in Friedland ankommenden Zuge Nr. 2117, beziehungsweise 2246, zu dem um 5 Uhr 25 Minuten früh von dort abgehenden Zuge Nr. 2226 in Aussicht nehmen zu können, weil an der Lage dieser beiden Züge mit Rücksicht auf die bestehenden anderweitigen Anschlüsse an dieselben eine Aenderung nicht vorgenommen werden könne.

Was die Herstellung einer neuen Morgenverbindung von Frankstadt nach Mährisch-Ostrau durch Fortsetzung des im Sommer verkehrenden Personenzuges Nr. 2229 von Frankstadt bis Friedland anlangt, so erachtet die Bahnverwaltung eine solche Verbindung nicht für zweckmässig, weil die Ausflügler, welche auf dem Radhošt übernachten, schon zwischen 2 und 3 Uhr früh Vorbereitungen für den rechtzeitigen Abstieg nach Frankstadt oder Gross-Kuntschitz treffen müssten, was nach einer ermüdenden Gebirgstour am Vortage den Touristen kaum erwünscht sein dürfte.

Hinsichtlich der gewünschten Fahrpreisermässigung für Touristen vertritt die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn den Standpunkt, dass sie aus prinzipiellen Gründen eine derartige Massnahme für die eigenen Linien nicht in Aussicht nehmen könne und dass auch auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn eine weitere Ermässigung der Fahrpreise nicht möglich sei, weil die Fahrpreise dieser Bahn am 1. Mai 1899 sehr wesentlich, und zwar in der zweiten Wagenklasse um 17 Prozent und in der dritten Wagenklasse um 25 Prozent herabgesetzt wurden.

Mit Rücksicht auf diesen von der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingenommenen ablehnenden Standpunkt kann ich mir von einer weiteren Einflussnahme des Eisenbahnministeriums auf diese Verwaltung leider keinen Erfolg versprechen.

In der 144. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. Mai 1902 haben die Herren Abgeordneten Hauck, Kliemann und Genossen in Angelegenheit der Ersatzforderung des Ignaz Mühlstein in Rudig bezüglich einer angeblich während des Bahntransportes beschädigten Hopfensendung eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich dafür Vorsorge treffen wolle, dass dem Absender, der durch Verschulden der Bahn zu Schaden gekommen ist, die entsprechende Entschädigung ausgefolgt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause nachstehendes mitzuteilen:

Die fragliche Sendung Hopfen ist am 6. Oktober 1899 in Rudig zur Aufgabe gelangt und am 25. Oktober 1899 in der Bestimmungsstation Villach eingetroffen.

Der Empfänger hat das Gut nicht, wie behauptet wurde, zurückgewiesen, sondern dasselbe vielmehr am 26. Oktober 1899 unbeanständet abgenommen. Erst nach dem Bezuge des Gutes hat der Empfänger wahrgenommen, dass der Hopfen durch Ansatz von Schimmelpilzen verdorben war, und veranlasste hierauf die gerichtliche Feststellung des Schadens.

Den Anspruch auf Vergütung des Schadens hat die Staatsbahn-Direktion Villach unterm 9. Februar 1900 abgewiesen, weil der nach § 90 des Betriebsreglements der Partei obliegende Beweis, dass der Schaden während der Zeit zwischen der Annahme des Gutes zur Beförderung und der Ablieferung desselben entstanden ist, nicht erbracht wurde und die im Gegenstande gepflogenen Erhebungen gleichfalls ein Verschulden der Eisenbahn nicht ergaben.

Aus den gleichen Gründen hat das Eisenbahnministerium den unterm 9. März 1900 gegen diese Entschädigung eingebrachten Rekurs unterm 7. Juni 1900 abgewiesen. Das administrative Verfahren in beiden Instanzen hat sohin lediglich einen Zeitraum von circa sieben Monaten in Anspruch genommen.

Die Partei machte hierauf unterm 10. Oktober 1901 ihre Ansprüche im ordentlichen Rechtswege geltend, ist jedoch laut des mit Entscheidung des k. k. Oberlandesgerichtes in Prag vom 11. September 1902 bestätigten Urteiles des k. k. Landesgerichtes in Prag vom 9. Mai 1902 gleichfalls sachfällig geworden.

Die in Rede stehende Angelegenheit wurde demnach, sowohl im administrativen als im Gerichtswege ordnungsmässig ausgetragen und liegen auch keine Billigkeitsgründe vor, welche so schwerwiegend wären, dass dieselben einen in den reglementarischen Bestimmungen nicht begründeten Schadenersatz rechtfertigen würden.

Was die vorgekommenen Nebenumstände anbelangt, wonach das Gut über eine andere als die von der Partei angegebene Instradierungsroute befördert wurde und infolge der Trennung des Gutes von den Begleitpapieren eine Transportverzögerung eintrat, so stehen diese Umstände mit dem Schadensfalle in keinem ursächlichen Zusammenhange. Zu der Wahl einer anderen als der von der Partei angegebenen Instradierungsroute ist übrigens die Eisenbahn berechtigt und für die eingetretene Transportverzögerung wurde die Partei vorschriftsgemäss entschädigt.

In der 212. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. März interpellierten die Abgeordneten Prohazka und Genossen den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Gewährung einer Dienstzulage an die Bahnmeister für die Dienstleistung bei Installierungen und sonstigen Bauarbeiten zur Nachtzeit und die Wiederanstellung des ohne Angabe von Gründen entlassenen Aushilfsbahnmeisters Johann Waleczka.

In der 213. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. März wurden von der Regierung Gesetzentwürfe, betreffend die Beteiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung für die Lokalbahnen von Neuhaus nach Wobratain, von Daudleb nach Rokitnitz und von Troppau nach Grätz, sowie betreffend die Herstellung von Lokalbahnen von Zwettl nach Martinsberg und von Krainburg nach Neumarktl eingebracht.

In derselben Sitzung brachten die Abgeordneten Iro und Genossen einen Antrag wegen Verstaatlichung der Lokalbahn Rakonitz-Petschau ein.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen.

(1. Teilstrecke „von der Ausstellungsstrasse bis zur Eugerthstrasse“ der Linie Konz. Nr. 58;
2. Linie Konz. Nr. 67 „vom Stubenring durch die Marxergasse bis zur Rasumofskygasse“, und
3. zwei Geleiseverbindungen vor dem Südbahnhofe der Linie „Invalidengasse — Ungargasse — Südbahnhof“;

Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung: Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.)

Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen über das Ergebnis der am 18. September 1902 stattgefundenen technisch-polizeilichen Prüfung der Teilstrecke „von der Ausstellungsstrasse bis zur Engerthstrasse“ der Linie Konz. Nr. 58, ferner der Linie Konz. Nr. 67 „vom Stubenring durch die Marxergasse bis zur Rasumofskygasse“ der städtischen Strassenbahnen in Wien und der anschliessend an diese Amtshandlung vorgenommenen Lokalisierung zweier Geleiseverbindungen vor dem Südbahnhofe im X. Bezirke, bei welchem Anlasse auf Grund des im allgemeinen günstigen Kommissionsergebnisses für die erstgenannte Teilstrecke ab 21. September 1902 der definitive, und für die zweitgenannte Linie, sowie für die Anlage der gegenständlichen Geleiseverbindungen der provisorische Benützungskonsens ab 21. September, bezw. ab 19. September 1902 ex commissione erteilt worden ist, genehmigend zur Kenntnis genommen.

[E.-M.-Z. 50.709 ex 1902.]

Kleinbahn Kaltern-Mendelpass (Mendelbahn). (Detailpläne für die Hochbauten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrate der Ueberetscherbahn als Konzessionärin der Mendelbahn vorgelegten, mit der Einverständniserklärung der Südbahn-Gesellschaft als der betriebführenden Verwaltung versehenen Detailpläne für die Hochbauten der Kleinbahn von Kaltern auf den Mendelpass (Mendelbahn) vom fachlichen Standpunkte als entsprechend befunden. Unter einem wurden diese Projektspläne an die k. k. Statthalterei in Innsbruck zur Ueberprüfung vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Lokalinteressen mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Ergebnisses dem Verwaltungsrate der Ueberetscherbahn unter Ausfolgung je eines signierten Planpares die Baubewilligung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 6732.]

Lokalbahn Lambach — Vorchdorf-Eggenberg. (Genehmigung der Geleise- und Stationspläne, sowie der in den einzelnen Projektsstationen auszuführenden Hochbauten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von den Konzessionären vorgelegten Projekte für die auf der im Bau stehenden normalspurigen Lokalbahn auszuführenden Hochbauten unter besonders zu beachtenden Bedingungen prinzipiell zur Ausführung genehmigt und dieselben unter einem an die k. k. Statthalterei in Linz zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung übermittelt, bei anstandslosem Befunde den Baukonsens im Namen des genannten Ministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Konzessionäre der gegenständlichen Lokalbahn zu erteilen. Für die gleichzeitig vorgelegten Geleise- und Stationspläne der genannten Projektslinie wurde gleichfalls die Genehmigung ausgesprochen. [E.-M.-Z. 72.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. galizische Statthalterei hat den Baukonsens für den Umbau des unter dem Geleise I liegenden Teiles des Durchlasses in km 382·327 der Bahnstrecke Trzebinia—Krzeszowice im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 10.818.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate Jänner 1903 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien . .	560	15265	930	16755	31	20	.	51	0·3	28	.	9	1	8	.	.	5	.	.
„ Linz . .	219	3464	775	4458	1	2	.	3	0·1	2	.	.	.	1	.	.	.	.	.
„ Innsbruck	620	2143	186	2949	42	33	4	79	2·7	44	7	35	5	8	.	.	4	.	1
„ Villach .	124	2002	2449	4575	12	51	12	75	1·6	50	.	4	.	4	.	.	10	7	3
„ Triest . .	67	924	124	1115	2	.	.	2	0·2	2	.	.	.	.	.	.	.	.	2
„ Pilsen .	186	2457	4774	7417	.	12	22	34	0·5	30	.	31	.	3	.	.	.	.	3
„ Prag . .	186	3292	4564	8042	3	12	11	26	0·3	11	.	9	.	1	.	.	5	.	3
„ Olmütz .	124	1747	3422	5293	.	2	1	3	0·1	.	.	.	.	.	.	.	3	.	2
„ Krakau .	93	1364	310	1767	13	37	4	54	3·1	43	.	6	14	.	.	.	1	.	6
„ Lemberg	62	1674	403	2139	8	27	3	38	1·8	46	1	19	1	.	.	1	7	.	20
„ Stanislau	124	1085	2404	3613	12	27	.	39	1·1	22	1	12	.	1	.	.	3	.	21
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	934	682	1616	.	1	.	1	0·1	.	.	2	1	.	.	.	.	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	186	1333	1116	2635	.	.	1	1	0·0	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	124	620	1488	2232	.	1	.	1	0·0	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Eisenbahn Wien-Aspang	.	874	93	967	.	1	1	2	0·2	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	372	.	372	.	8	.	8	2·2	1	.	.	7	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	763	5257	5006	11026	111	98	6	215	1·9	200	5	80	14	.	.	.	2	.	57
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	62	620	15	697	2	4	.	6	0·9	3	.	1	.	1	.	.	1	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	403	5988	124	6515	.	6	.	6	0·1	3	.	3	.	.	.	.	.	.	3
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	713	5754	3875	10342	38	27	3	68	0·7	58	1	39	.	.	.	.	1	1	4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	322	43	365	.	1	.	1	0·3	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1100	6950	155	8205	76	70	.	146	1·8	111	7	35	15	4	.	.	3	.	8
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1984	31	2015	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	558	.	558	.	4	.	4	0·7	.	.	1	.	2	.	.	.	1	.

Ausland.

Preussen. (Ministerielle Verfügung, betreffend die Gewichtsermittlung für Wagenladungsgüter.) Die Versender solcher Wagenladungsgüter, die in der Regel nach Bahngewicht gehandelt werden, legen häufig Wert darauf, zu wissen, wie das frachtpflichtige Nettogewicht der Sendungen auf der Bahnwage ermittelt worden ist und sind wiederholt dahin vorstellig geworden, dass durch die vorwiegenden Dienststellen spezifizierte Gewichtsangaben in die Frachtbriefe eingetragen werden. Auch der deutsche Eisenbahnverkehrsverband hat sich mit dieser Frage befasst, in seiner Mehrheit aber einen auf die allgemeine Verpflichtung zu den Eintragungen in den Frachtbriefen abzielenden Antrag abgelehnt, obwohl die Einrichtungen auf den sächsischen und badischen Staatsbahnen zu Anständen nicht geführt haben. Nach einer kürzlich an die kgl. Eisenbahn-Direktionen ergangenen Verfügung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist, wie der „B. B.-C." mitteilt, dem Verlangen auch auf den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen zu entsprechen und auf besonderen bei der Verwiegung der einzelnen Sendungen gestellten Antrag die Gewichtsermittlung im einzelnen durch Angabe der betreffenden Ziffern im Frachtbriefe nachzuweisen, sofern nicht entsprechende Wägezettel oder Wägekarten beigegeben werden. Für die Eintragung im Frachtbriefe ist die von dem Ausschusse des Verkehrsverbandes empfohlene Form zu wählen. Im übrigen ist, um auch einem nachträglichen Ansuchen der Interessenten auf Mitteilung der spezifizierten Gewichtsermittlung entsprechen zu können, soweit noch erforderlich, anzuordnen, dass bei den Dienststellen ausreichende Aufzeichnungen zurückbehalten werden.

Sachsen. (Konzessionierung einer Eisenbahn von Sebnitz nach Nixdorf.) Die kgl. Sächsische Staatsverwaltung hat der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Eisenbahn von Sebnitz nach Nixdorf (vgl. die in Nr. 23 enthaltene Konzessionsurkunde für die österreichische Strecke) für die auf sächsischem Staatsgebiete gelegene Teilstrecke Sebnitz—Landesgrenze erteilt.

Schiffahrt.

Niederösterreich. (Eichungen hölzerner Ruderfahrzeuge an der Donau im Jahre 1902.) Nach der von der Statthalterei in Wien verfassten Zusammenstellung über die von den Schiffseichbehörden in Niederösterreich vorgenommenen Eichungen hölzerner Ruderfahrzeuge an der Donau wurden im Jahre 1902 geeicht: von der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bruck a/L. 1 Siebnerzille mit einer Tragfähigkeit von 61 t; von der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Krems 1 Stockplätte mit einer Tragfähigkeit von 57·827 t; von der k. k. Wiener Donaukanal-Inspektion 4 Trauner mit einer Tragfähigkeit von zusammen 168·3 t, 1 Stockplätte mit einer Tragfähigkeit von 81·1 t, eine Stockgams mit einer Tragfähigkeit von 319·5 t. Im ganzen wurden daher im Jahre 1902 in Niederösterreich 8 (1901: 14) Fahrzeuge mit einer Gesamttragfähigkeit von 687·727 t (1901: 1455·17 t) geeicht. Die als Schiffseichbehörden fungierenden Bezirkshauptmannschaften Amstetten, Korneuburg, Melk, Pöggstall, St. Pölten, Tulln und Unter-Gänserndorf, sowie der Wiener Magistrat nahmen im Jahre 1902 keine Eichungen vor.

Frühjahrs-Fahrplan der Sächsisch-böhmischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Die Sächsisch-böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat ihren Fahrplan für die Strecken Dresden—Meissen — Riesa — Strehla — Mühlberg und Dresden — Pirna—Schandau—Tetschen—Bodenbach—Aussig—Leitmeritz mit Gültigkeit bis 11. April 1903 veröffentlicht. Nach demselben werden die österreichischen Stationen Herrnskretschen (Schöna), Niedergrund, Mittelgrund, Bodenbach (Hafen), Malschwitz, Topkowitz, Tichlowitz, Rongstock, Pömmerle (Kleinpriesen), Grosspriesen (Nestersitz), Wesseln, Nestomitz (Schwaden), Schönpriesen, Aussig, Wannow, Birnai, Sebusein, Salesel, Zirkowitz, Praskowitz (Libochovan), Lichtowitz, Czernosek, Lobositz, Prosmik und Leitmeritz täglich — u. zw. bis zum 21. März 1903 — sowohl in der Berg- als in der Talfahrt zweimal, die Stationen Tetschen und Bodenbach in beiden Relationen dreimal angelaufen. In der Zeit vom 21. März bis 11. April 1903 werden die Stationen Tetschen und Bodenbach täglich in beiden Relationen fünfmal, die übrigen österreichischen Stationen täglich in beiden Relationen viermal angelaufen. Gleichzeitig gibt die Gesellschaft bekannt, dass die zusammenstellbaren Rundreisecoupons, sowie die feststehenden Rundreisetouren des sächsisch-böhmischen Verkehres auf den Dampfschiffstrecken Lobositz—Aussig (Schreckenstein)—Tetschen — Bodenbach — Schandau — Pirna — Dresden die gleichen Gültigkeit wie bei der Bahn haben.

Literatur.

Sammlung der im Jahre 1902 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hinausgegebenen Normalien und Konstitutivurkunden, sowie der in diesem Jahre erteilten und verlängerten Vorkonzessionen. Bearbeitet vom Statistischen Departement im k. k. Eisenbahnministerium. Wien, 1903. Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Preis 3 Kronen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Bau-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck kommen von der geplanten Wasserversorgungsanlage des Bahnhofes Salzburg die Herstellung der Wasserfassung, der Filteranlage, der Reinwasserbassins und des 1700 m³ Inhalt fassenden Hochreservoirs, und zwar die hierbei erforderlichen Erd- und Mauerwerksarbeiten, die Beton- und Betoneisenbauten, sowie Nebenarbeiten im Offertwege zur Vergebung.

Der Anbotsteller ist verpflichtet, auf Grund des von der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck ausgearbeiteten generellen Projektes und unter Berücksichtigung der Baubeschreibung, der allgemeinen Bedingnisse für die Vergebung und Ausführung von Bauarbeiten der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung und der besonderen Bedingnisse für die Ausführung des Unterbaues bei Staatseisenbahnbauten, Detailprojekte nebst Kostenüberschläge für seine Konstruktionsausführung auszuarbeiten.

Ausdrücklich wird bemerkt, dass die Ausführung dieses Projektes an die wasserrechtliche Genehmigung der k. k. Landesregierung von Salzburg gebunden ist, und dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen und in der Lage sind, Ausweise (Atteste) beizubringen, aus denen zu entnehmen sein muss, dass sie bereits gleiche oder ähnliche nach der vorgeschlagenen Bauweise hergestellte Beton- oder Betoneisenbauten zur Ausführung gebracht haben.

Bei der Bauausführung sollen, soweit nicht besonders geschulte Arbeiter notwendig sind, nach Tunlichkeit einheimische Arbeitskräfte in Verwendung kommen.

Die Offertformulare, die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die Bedingnisse und die Pläne liegen bei der k. k. Bahnerhaltungssektion Salzburg, woselbst auch nähere Auskünfte erteilt werden, während der Amtsstunden zur Einsichtnahme auf und können daselbst auch bezogen werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte, welchen das obgedachte Detailprojekt samt Kostenüberschlag anzuschliessen ist, sind in einem versiegelten, mit der Aufschrift „Offert auf die Ausführung der Wasserfassung, der Filteranlage, der Reinwasserbassins und des Hochwasserreservoirs der herzustellenden Wasserversorgungsanlage des Bahnhofes Salzburg" versehenen Kuvert, spätestens bis **10. April 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen, woselbst am selben Tage, 3 Uhr nachmittags, die Offerteröffnung stattfindet.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, über die Annahme der Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche Angebote abzulehnen.

Innsbruck, im Februar 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung des Lagerhauses der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen in Friedrichshafen als Reexpeditionsstelle für Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die Reexpedition von Getreide etc. in dem Lagerhause der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen in Friedrichshafen zugelassen.

Hiernach ist die Reexpeditionstabelle in den Verbandstarifen, Teil III, Heft 1—4, wie folgt zu ergänzen:

Im Tarif-Teil III	Auf Seite	Die Einlagerung, bezw. Reexpedition ist zulässig		für Sendungen mit Herkunft von den österreichischen, bezw. ungarischen Stationen der Gruppe	für Sendungen bestimmt nach den Stationen der Gruppe
Heft 1 vom 1. Februar 1898	19	u)	im Lagerhause der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen in Friedrichshafen	A—K	X
Heft 2 vom 20. August 1902	21	z [1])		1—42	X
Heft 3 vom 1. Februar 1898	21	v)		1—34	X
Heft 4 vom 1. Februar 1898	20	A z [1])		A—L	X

Wien, am 10. März 1903. [255]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung einiger Frachtsätze.

Die im Nachtrage I zu dem ab 1. Jänner 1902 gültigen Anhange zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes unter Post Nr. 777, 807, 810 und 811 für Bier, Bierfässer und Bierflaschen von Klein-Schwechat nach Freiwaldau-Gräfenberg, Jägerndorf und Mähr.-Schönberg oder umgekehrt enthaltenen Frachtsätze werden mit 30. April 1903 aufgehoben.

Für die genannten Artikel sind im Anhange zu dem Tarife des Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverbandes direkte Frachtsätze vorgesehen.

Wien, am 13. März 1903. [256]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des neuen Tarifes, Teil II, Heft 10.

Mit 1. April 1903 gelangt ein neuer bis 31. Dezember 1903 gültiger Tarif, Teil II, Heft 10, für den angeführten Verband, enthaltend die Frachtsätze für die Beförderung von Schwefelkies von der Station Szomolnokhuta nach österreichischen Stationen, zur Einführung.

Zugleich tritt der bisherige, ab 1. Jänner 1903 gültige gleichnamige Tarif ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes können demnächst um den Preis von 30 Heller pro Stück vom gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 13. März 1903. [257]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung eines Berichtigungsblattes zum Tarife und zur Anteilstabelle vom 1. Jänner 1903.

Zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Tarife und zur Anteilsübersicht für den Deutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf gelangt ein Berichtigungsblatt zur Einführung, welches sowohl textliche Ergänzungen als auch Fahrpreisänderungen und Berichtigungen der Anteilsübersicht enthält.

Wien, am 13. März 1903. [258]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung der Nachträge II zum Lokalgütertarife, Teil II, Hefte 1 und 2, Auflage vom 1. Juli 1902.

Mit 1. April 1903 gelangen zur Einführung:

zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, der Nachtrag II
„ „ „ „ 2, „ „ II

Die Nachträge enthalten Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Während der Nachtrag II zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, mit dem 1. April 1903 zur Gänze in Wirksamkeit tritt, gilt der Nachtrag II zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, von dem genannten Tage an nur insoweit, als es sich nicht um Tariferhöhungen handelt, die erst vom 15. Mai 1903 an in Wirksamkeit treten; nur rücksichtlich der Aenderungen in der Güterklassifikation bleibt als Gültigkeitstermin der 1. April 1903 aufrecht.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen je zum Preise von 40 Heller pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 11. März 1903. [259]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung von Frachtsätzen für ledig in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zur Aufgabe gelangendes lebendes Geflügel.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege werden auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn für lebendes Geflügel, welches als Frachtgut in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn ledig zur Aufgabe gebracht wird, die Einheitssätze des Ausnahmetarifes 8 des Lokalgütertarifes vom 1. Jänner 1898 pro Kilometer und Quadratmeter der Bodenfläche der verwendeten Wagen in der Weise berechnet, dass die nach der Bodenfläche des benützten Wagens sich ergebende Fracht bei Beladung von 3 oder 4 Etagen um 5 Prozent, bei Beladung von 1 oder 2 Etagen um 10 Prozent gekürzt erhoben wird.

Bei Aufgabe der Sendungen als Eilgut wird die nach vorstehenden Bestimmungen entfallende Fracht mit einem Zuschlage von 50 Prozent erhoben.

Wien, am 11. März 1903. [260]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Reexpeditionsbegünstigung für Holz der Pos. H—18 bei Einlagerung im Lagermagazine der Firma B. Terner in Radautz.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903, wird für Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation des österr.-ungarischen Tarif-Teiles I als Frachtgut in Quantitäten von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen rücksichtlich der Verkehrsrelation Brodina—Hadikfalva trs. mit der Bestimmung für das westliche Ausland bei Einlagerung im Lagermagazine der Firma B. Terner in Radautz die Reexpeditionsbegünstigung nach Massgabe der Bestimmungen im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A VIII 1, im Kartierungswege bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist wird auf sechs Monate, vom Tage des Einlangens der Sendungen in Radautz, festgesetzt.

Eine Reexpeditionsgebühr wird nicht eingehoben.

Czernowitz, am 9. März 1903. [261]

K. k. Betriebsleitung.

K. k. österr. Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Frachtberechnung für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen östlich von Wörgl gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Innsbruck, sowie den nördlich und südlich hiervon gelegenen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits.

Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 werden für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen östlich von Wörgl gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Innsbruck anderseits die nach dem Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen für Wilten sich ergebenden Frachtsätze berechnet, wenn diese Sätze niedriger sind als die Frachtsätze für Innsbruck.

Bis zu dem gleichen Termine werden im Verkehre zwischen östlich von Wörgl gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und nördlich und südlich von Innsbruck gelegenen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits die sich bei Umkartierung in Innsbruck (Uebernahme der Wiltener Frachtsätze) ergebenden Frachtsätze angewendet, insofern sich dieselben billiger stellen als die Frachtsätze über Wörgl oder über eine andere in Betracht kommende Route.

Vorstehende Bestimmungen finden auch auf diejenigen Güter Anwendung, welche unter Beobachtung der im Lokalverkehre der k. k. österr. Staatsbahnen bestehenden Reexpeditionsvorschriften in einem in einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen gelegenen Lagerhause eingelagert, und dann nach Innsbruck oder nach einer nördlich oder südlich von Innsbruck gelegenen Station weitergesendet werden.

Hierdurch tritt die im Verordnungs-Blatte Nr. 122 vom 17. Oktober 1895, sub Nr. 797, erschienene Kundmachung ausser Wirksamkeit.

Wien, am 12. März 1903. [262]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zu dem ab 1. März 1903 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3.

Die in der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 30 vom 12. März 1903, Seite 847, sub a, angeführten Berichtigungen des Tarifes, Teil II, Heft 3, des rubrizierten Verbandes wurden in ein separates Berichtigungsblatt aufgenommen, welches vom gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann.

Wien, am 13. März 1903. [263]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.

Einführung eines neuen Teiles I, Abteilungen A und B.

Mit 1. April 1903 tritt ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A und B, in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif, Abteilung A, vom 1. Jänner 1900 und Abteilung B vom 1. April 1902 aufgehoben wird.

Exemplare der neuen Tarife erliegen in den Stationen Friedland i. B., Raspenau und Reichenberg, sowie bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin, als auch bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 20 Pfennig, resp. 24 Heller für Teil I, Abteilung A, und 30 Pfennig, resp. 36 Heller für Teil I, Abteilung B, erhältlich.

Wien, am 12. März 1903. [264]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Aktionäre zur

37. (ausserordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, welche Freitag den 24. April 1903 um 10 Uhr vormittags **in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamten-Vereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25,** stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Beschlussfassung über ein von dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium mit dem Verwaltungsrate der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn vereinbartes Uebereinkommen, betreffend die Konvertierung sämtlicher 5prozentiger Prioritätsanlehen und Aufnahme neuer Prioritätsanlehen behufs Bedeckung der notwendigen Investitionen auf den gesellschaftlichen Linien.

2. Beschlussfassung wegen Ermächtigung des Verwaltungsrates zur Durchführung dieser Konvertierung und Aufnahme neuer Prioritätsanlehen im Sinne dieses Uebereinkommens und zur Vornahme der notwendigen Aenderung der gesellschaftlichen Statuten.

Jene Herren Aktionäre, welche sich an dieser Generalversammlung zu beteiligen beabsichtigen, wollen im Sinne des § 37 der Statuten die Aktien samt den nicht fälligen Coupons **bis längstens Donnerstag den 26. März 1903, mittags 12 Uhr,** in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn) oder bei der k. k. priv. allgemeinen österreichischen Bodenkreditanstalt deponieren und unter einem die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponierten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sofort zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B. in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht. — Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittels Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponierten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignations-Blankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 11. März 1903.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Offert-Ausschreibung.

Die Ausführung der Unterbauherstellungen anlässlich der Erweiterung der Station Attnang-Puchheim im approximativen Kostenbetrage von K 103.000 soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, die Preisliste, der summarische Kostenanschlag und die Projektspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Unterbauherstellungen anlässlich der Erweiterung der Station Attnang-Puchheim“ längstens am **1. April 1903, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandteile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte oder in denen eine gänzliche oder teilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Gleichzeitig wird mit Berufung auf Artikel 19, Absatz 1, der allgemeinen Bedingnisse (Auflage 1902) festgesetzt, dass die Bauunternehmer von Staatseisenbahnbauten ihren Bedarf an rollendem Materiale, Lokomobilen, Zentrifugalpumpen und sonstigen Bauhilfseinrichtungen nur im Inlande zu decken haben, und zwar von inländischen Firmen oder Händlern, welche die angebotenen Erzeugnisse aus dem Inlande beziehen.

Linz, im März 1903.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Bau-Ausschreibung.

Am neu zu erbauenden Rangierbahnhofe der Station Salzburg der Linie Salzburg—Wörgl gelangen die in der Haltestelle zu errichtenden Gebäude, u. zw.: ein stockhohes Betriebsgebäude mit ebenerdigen Warteraum- und Veranda-Anbauten und ein Oeldepot mit Passagier-Abortanbau und ein stockhohes Kaserngebäude inklusive der Kanalisierung dieser Objekte und einer Kehrichtgrube zur Ausführung und werden die einschlägigen Baumeisterarbeiten, exklusive der Erd- und Fundierungsarbeiten, der Dacheindeckungen und aller Installationsanlagen, in allgemeiner und öffentlicher Offertverhandlung vergeben.

Die veranschlagten Kosten der Baumeisterarbeiten für diese Objekte betragen K 142.600. Als Vadium sind bei der Kasse der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck K 7200 gegen eine Vadiumsquittung zu erlegen.

Die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibungen und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck (Abteilung 3 für Bahnerhaltung und Bau) und bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg während der Amtsstunden zur Einsichtnahme auf, wo diese Behelfe auch käuflich zu erhalten sind.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind unter Umschlag mit der Aufschrift: **„Angebot in betreff Ausführung von Hochbauarbeiten in der Haltestelle Rangierbahnhof Salzburg“ bis spätestens 31. März 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen und erfolgt die Offerteröffnung am selben Tage, 3 Uhr nachmittags.

Den Offerenten wird es freigestellt, der kommissionellen Eröffnung der Offerte beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Innsbruck, am 8. März 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
994	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Borax	Aussig St.E.G.	Stadlau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anrechtbaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif		284 Heller		Im Kartierungswege		
995	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken a) der Position H—20/a ⎫ b) „ „ H—20/b ⎭ der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	**Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:**	Smečna-Sternberg (B.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die sub a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Ausser den nebenstehenden Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a)	Heller b)	Im Kartierungswege		
				Blanda						112	113			
				Mähr.-Schönberg						115	116			
				Märzdorf						119	121			
				Petersdorf-Ullersdorf						115	116			
				Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:										
				Abtsdorf						89	90			
				Adamsthal						109	110			
				Blansko						109	110			
				Böhm.-Trübau						89	90			
				Brünn						109	110			
				Brüsau-Brünnlitz						100	101			
				Greifendorf						96	97			
				Gurein						127	128			
				Königsfeld						119	120			
				Leitomischl						89	90			
				Lettowitz						100	101			
				Müglitz						107	108			
				Raitz						109	110			
				Sadska						68	69			
				Sichelsdorf						95	96			
				Skalitz-Boskowitz						107	108			
				Tischnowitz						134	135			
				Triebitz						91	92			
				Wildenschwert						89	90			
				Zinsendorf						125	126			
				Zwittau						89	90			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
											Centimes / Pfennig			
996	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Malz	Lipótvár	Wien (St.E.G.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach dem Zollauslande zur Anfgabe gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Die bezüglichen Verbandstarife	Verschieden	Verschieden	38 / 30	Im Rückvergütungswege	Duplikat-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Aufgeber lautend, welche bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen (C IV b) längstens bis Ende März 1904 vorzulegen sind	
				Szekelyfalu-Bur-Szent György*)							31 / 24			
				Nagy-Szombat							34 / 27			
				Nyitra							40 / 33			
				Pozsony							14 / 11			
				Pozsony-fiók p. n.							14 / 11			
				Pöstyén							39 / 32			
				Vág-Ujhely							41 / 33			
				Holics	Wien (St.E.G.) transit Wien (K.F.N.B.) transit (für Sendungen nach dem Auslande)						25 / 20			

Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpediert werden

Diese Begünstigung findet auch auf solche Malztransporte Anwendung, welche in einem unterwegs gelegenen Lagerhause, in welchem die Reexpedition unter Aufrechthaltung der diesbezüglichen Bestimmungen gestattet ist, eingelagert und nach dem Auslande reexpediert werden. Die für Wien (St.E.G.) transit gewährten Nachlässe gelten mit Ausnahme der für Bayern, Süddeutschland, die Schweiz oder Frankreich bestimmten Sendungen, auch für Wien (K.F.N.B.) transit

Das im Verordnungs-Blatt Nr. 6 vom 13. Jänner 1903, fortl. Nummer 132 publizierte Zugeständnis wird hiermit ausser Kraft gesetzt

*) Für Gerstesendungen ab Székelyfalu-Bur-Szt. György nach dem Auslande wird eine Rückvergütung von 23 Centimes, bezw. 18 Pfennig geleistet.

Fortlaufende Nummer	1	997	998
Die Publikation erfolgt von der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn
und im Namen der	3		
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	a) Schotter (mit Ausnahme von Marmorschotter) der Pos. S—55 a und b) Kies und Sand der Pos. E—18 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	sämtlichen Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Falkenau a. d. Eger
nach		Hronov	Klingenthal (B.E.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der gültigen Tarifbestimmungen Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue eines Ringofens bei Hronov bestimmt sein	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. In den betreffenden Frachtbriefen muss der Gemeinderat in Klingenthal als Absender und Empfänger angegeben und ferner deklariert sein, dass die Sendungen zu Strassenbauten in Klingenthal bestimmt sind. 3. Einhaltung der übrigen, für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben	Lokalgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Verschieden	ad a) 19 Heller ad b) 23 „
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10		ad a) 17 Heller ad b) 20 „
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	20 Prozent von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 Heller pro 100 kg betragen muss	ad a) 2 Heller ad b) 3 „
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	Original-Frachtbriefe auf den Reklamanten als Empfänger lautend, bis längstens Ende Februar 1904	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und nicht mehr zurückgestellt werden, vorzulegen an die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn bis spätestens Ende Februar 1904
Besondere Bemerkungen	14		Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

Fortlaufende Nummer	999	1000
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 A	Kabelwachs
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Hotzendorf	Wien (K.F.N.B., II [K.F.J.B.], Oe.N.W.B., St.E.G.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Anssig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Anssig-Landungsplatz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	302 Pfennig / 250 Pfennig / 255 Pfennig	
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	248 Pfennig / 196 *) Pfennig / 201 *) Pfennig	147 Pfennig / 117 Pfennig *) / 122 Pfennig *)
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	54 Pfennig / 54 Pfennig / 54 Pfennig	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen	
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 Pfennig, im übrigen 10 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9·5 Pfennig für 100 kg

Fortlaufende Nummer	1	1001	1002
Die Publikation erfolgt von der	2	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Braunkohle	Hohlglaswaren der Pos. H- 16 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, dann Glasperlen und Glasringe
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5	den Aufgabsstationen des betreffenden Tarifes	Gablonz a. N. (R.G.T.E.)
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5	Dżbell-Jessenetz L.B.Pr.-Tr. / Mäbr.-Trübau L.B.Pr.-Tr.	Fiume / Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	Einhaltung der in den übrigen Ruhriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des neben bezogenen Verhandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Die bezüglichen Sendungen müssen via Suez-Kanal zum Exporte gelangen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	8	Tarif für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899 (Anhang)	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, bezw. 4, und Anhänge hierzu
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Verschieden / Bestehen keine	415 / 383 / Heller (rücksichtlich Fiume auch inkl. ungar. Transportsteuer)
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Die für die Station Dżbell-Jessenetz bestehenden Frachtsätze, gekürzt um 8 Kronen für 10.000 kg / Die um 8 Kronen für 10.000 kg gekürzten Frachtsätze der Station Kornitz der L.B.Pr.-Tr.	407 / 375 / Heller (rücksichtlich Fiume auch inkl. ungar. Transportsteuer)
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		8 / 8 / Heller (rücksichtlich Fiume auch inkl. ungar. Transportsteuer)
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Nach Massgabe der „Speziellen Bestimmungen“ des Abschnittes J, bezw. H des nebenbezogenen Verhandstarifheftes 3, bezw. 4, im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der nebenbezeichneten „Speziellen Bestimmungen“ beizubringenden Dokumente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist
Besondere Bemerkungen	14	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1003	k. k. österr. Staatsbahnen		Petroleum, roh (ungereinigt, auch nicht destilliert), in Fässern oder Zisternenwagen	Biecz Boryslaw Drohobicz Gorlice Hatna trans. Itzkauy trans. Iwonicz Jaslo Jedlicze Kolomea Krechowice Krosno Lubieuce Marcinkowice Nowosielce-Gniewosz Olszanica Posada-Cbyrowska Rymanów Skole Skolyszyn Stanislau Ustrzyki Wola lużańska Zagórz Zagorzany	Nadworna	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903, respektive bis zur Durchführung im Tarifwege	Lokaltarif	des Ausnahmetarifes III c	der Klasse C	Verschieden	Im Kartierungswege		
1004	k. k. österr. Staatsbahnen		Litopone aus der Pos. F—5 der Güterklassifikation	Salzburg (k.k.St.B.)	Teplitz-Waldthor Prag (St.B.) Wien I (K.E.B.) Hütteldorf-Hacking trans.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens { a) 5.000 kg, b) 10.000 kg } pro Wagen. Das Anfladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken Die Sendungen müssen in der Station Hütteldorf-Hacking zur Weiterbeförderung über Heiligenstadt gelangen. Das Anfladen derselben hat der Absender auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Heller a) b) 445 412 361 336 301 282 295 277	a) b) 310 288 251 235 209 197 209 197	a) b) 135 124 110 101 92 85 86 80	Im Kartierungswege		In dieser Publikation ist die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 27. Dezember 1902 unter fortl. Nr. 3547 enthaltene Publikation einbezogen; letztere ist daher als gegenstandslos zu betrachten

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
19	Nr. 5 vom 10. Jänner 1903	411	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Verwaltungen	a) Abfallauge der Zuckerfabrikation etc. b) Chilisalpeter (roher Natronsalpeter) etc.	Linien der beteiligten Verwaltungen		Bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 ist im Texte der Rubrik 5 nach „12. der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn“ einzuschalten: „13. der Lokalbahn Friedland i. B.-Heinersdorf“. Infolgedessen sind in derselben Rubrik die Ziffern „13., 14., 15. und 16.“ auf „14., 15., 16. und 17.“ abzuändern	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
38	Nr. 24 vom 26. Februar 1903	818	K. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Ziegel	Voljadraga	Triest	In der Rubrik 5 hat es statt „Triest“ richtig „Triest S.B.“ zu lauten	
39	Nr. 31 vom 14. März 1903	993	Bozen-Meraner Bahn		Bier in Fässern oder in Flaschen, letztere in Kisten verpackt	Vilpian	Bozen-Gries transit	In der Rubrik 6 der ursprünglichen Publikation soll es statt „Aufgabe in Quantitäten von mindestens 3000 kg“ lauten: „Aufgabe in Quantitäten von mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen“	
					Leer zurückgehende Bierfässer, sowie leere oder mit leeren Bierflaschen zurückgehende Bierkisten	Bozen-Gries transit	Vilpian		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 33. **Wien, 19. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Ackerbauministeriums vom 9. März 1903,*) betreffend den Verkehr mit bewurzelten Reben und Schnittreben in Böhmen.

Im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Handelsministerium wird über den Verkehr mit bewurzelten Reben und Schnittreben in Böhmen (und zwar hinsichtlich des Verkehres mit Wurzelreben in teilweiser Abänderung der §§ 1 und 2 der Verordnung des Ackerbauministeriums vom 1. März 1890, **) R.-G.-Bl. Nr. 34, verordnet, wie folgt:

§ 1.

Die Einfuhr bewurzelter Reben und Schnittreben nach Böhmen aus den übrigen im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern ist nur gegen eine von der k. k. Statthalterei in Prag, nach Anhörung des Landeskulturrates für das Königreich Böhmen, auszustellende Einfuhrsbewilligung gestattet, in welcher die Zahl der einzuführenden Reben, die Bezugsquelle und der Bestimmungsort ersichtlich zu machen sind.

Die Einfuhrsbewilligung kann jedoch nur erteilt werden, sofern die Reben aus Gemeinden stammen, auf welche die §§ 1 und 4 des Gesetzes vom 3. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 61, keine Anwendung finden.

Die Gültigkeitsdauer der Einfuhrsbewilligung ist von der k. k. Statthalterei nach Einvernehmung des Landeskulturrates fallweise festzustellen.

§ 2.

Der Verkehr mit aus Böhmen stammenden bewurzelten Reben und Schnittreben innerhalb Böhmens ist frei und erfährt für einzelne Gemeinden oder Gemeindeteile erst dann eine Einschränkung, sobald hinsichtlich derselben die §§ 1 und 4 des Gesetzes vom 3. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 61, in Wirksamkeit treten.

§ 3.

Uebertretungen der Bestimmungen der §§ 1 und 2 unterliegen den im § 17 des Gesetzes vom 3. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 61, festgesetzten Strafen.

§ 4.

Auf die Einfuhr bewurzelter Reben aus Böhmen nach den übrigen im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern finden auch fernerhin der § 2 der Verordnung vom 1. März 1890, R.-G.-Bl. Nr. 34, sowie die sonstigen etwa bestehenden besonderen Vorschriften über die Einfuhr von Reben in die einzelnen im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder Anwendung.

Hinsichtlich der Einfuhr von bewurzelten Reben und Schnittreben aus dem Auslande nach Böhmen, sowie hinsichtlich der Ausfuhr derartiger Reben aus Böhmen nach dem Auslande und der Durchfuhr derselben durch Böhmen bleiben die im § 3 der Verordnung vom 1. März 1890, R.-G.-Bl. Nr. 34, angeführten Vorschriften massgebend.

§ 5.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Giovanelli m. p.

*) Enthalten in dem am 17. März 1903 ausgegebenen XXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 61.
**) Vgl. Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 31 vom 15. März 1890.

Genehmigung der Abänderung der Gesellschaftsstatuten der Mühlkreisbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium und dem k. k. Eisenbahnministerium die von der 12. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Mühlkreisbahn-Gesellschaft in Linz am 27. Juni 1901 beschlossenen Aenderungen der Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 16. Februar 1903. — Z. 3855. E.-M.-Z. 8986.

Inland.

Parlamentarisches.

Begründung
zu dem
Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Lemberg nach Podhajce.*)

Seit dem Zustandekommen des letzten, eine grössere Gruppe von Bahnen niederer Ordnung umfassenden Sicherstellungsgesetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85, dessen Durchführung sich zum Teil noch im Zuge befindet, sind mehrere weitere Bahnprojekte dieser Art hinsichtlich der Klarstellung der technischen Unterlagen und der Vorbereitung der finanziellen Ausführungsmodalitäten dermalen bereits so weit ausgereift, dass es ermöglicht erscheint, mit der legislativen Sicherstellung der bezüglichen Bahnlinien vorzugehen.

Im Hinblicke auf die besonderen Verhältnisse, welche das baldige Zustandekommen einiger der in Betracht kommenden Bahnlinien dringend wünschenswert erscheinen lassen, hat es die Regierung für angezeigt erachtet, von dem seit dem Jahre 1894 beobachteten Vorgange, demzufolge sämtliche, innerhalb absehbarer Zeit zur Durchführung bestimmter Bahnen niederer Ordnung in ein einheitliches Sicherstellungsgesetz zusammengefasst wurden, wieder abzugehen und die Sicherstellung der einzelnen, zunächst zur Entscheidung reifen Bahnprojekte zum Gegenstande besonderer Gesetzvorlagen zu machen, um auf diese Weise den Weg offen zu halten, auf welchem die Sicherstellung weiterer, vorläufig noch nicht vollständig klargestellter Bahnprojekte im gegebenen Zeitpunkte wird nachfolgen können, wobei insbesondere die in ihrer Vorbereitung schon ziemlich weit vorgeschrittene Projektslinie Krems—Grein, wie auch nach Austragung der noch schwebenden technischen und finanziellen Vorfragen die projektierte Bahnlinie Innsbruck—Reichsgrenze gegen Mittenwald in Betracht kommen.

Unter den zunächst zur gesetzlichen Sicherstellung in Aussicht genommenen Bahnlinien nimmt die den Gegenstand des vorstehenden Gesetzentwurfes bildende Lokalbahn von Lemberg nach Podhajce in jeder Beziehung die erste Stelle ein.

Zur Kennzeichnung der wirtschaftlichen Bedeutung der genannten Lokalbahn ist nachfolgendes anzuführen:

Das zwischen der Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska der ehemaligen Galizischen Karl Ludwig-Bahn und der gleichfalls im Staatsbetriebe befindlichen Linie Lemberg—Stanislau der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn gelegene, weit ausgedehnte Gebiet von Ostgalizien entbehrte bis zu der im Jahre 1897 erfolgten Eröffnung der Staatsbahnen Halicz-Ostrów (Tarnopol) und Chodorów-Podwysokie jedweder dasselbe durchziehenden Eisenbahnkommunikation. Der gesamte Güteraustausch der Bezirke Przemyślany, Brzeżany und Podhajce untereinander, sowie mit der Landeshauptstadt und dem weiteren Westen musste demnach zum grössten Teil durch die Reichsstrasse Lemberg—Winniki — Przemyślany — Brzeżany — Podhajce — Monasterzyska vermittelt werden, da die verhältnissmässig am nächsten gelegenen Bahnstationen nur mittels meilenweiter, sehr beschwerlicher und kostspieliger Achsfahrten erreicht werden konnten.

Durch die Eröffnung der obgenannten, in erster Linie aus gesamtstaatlichen Rücksichten erbauten Bahnen Halicz-Ostrów (Tarnopol) und Chodorów-Podwysokie wurde keine wesentliche Aenderung in diesen Verhältnissen bewirkt, zumal die Ausführung der in dem Gesetze vom 26. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 9 ex 1894, vorgesehenen Abzweigungen der erstgenannten Bahn von Potutory einerseits nach Brzeżany und anderseits nach Podhajce unterbleiben musste, weil die hierfür gesetzlich festgestellte Bedingung einer angemessenen Beitragsleistung des Landes und der Intessenten nicht erfüllt werden konnte.

*) Vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 30.

Die nachteiligen Folgen dieses Mangels einer den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Eisenbahnlinie machen sich naturgemäss in dem gesamten Erwerbsleben des gedachten Gebietes auf das empfindlichste fühlbar; wie schwer dadurch insbesondere die Landwirtschaft betroffen wird, erhellt wohl am deutlichsten daraus, dass die Marktpreise des Getreides in den beregten Bezirken um beiläufig 25 Prozent hinter jenen von Lemberg, Krakau und Tarnopol zurückbleiben, welcher Unterschied sich bei den Preisen der Kartoffeln noch auf das doppelte erhöht. Unter solchen Umständen musste der allgemein eingetretene Preisfall der landwirtschaftlichen Erzeugnisse auf die wirtschaftlichen Verhältnisse dieser fast ausschliesslich auf die Bodenproduktion angewiesenen Gegend eine besonders ungünstige Rückwirkung üben. Die Entwertung der Körnerfrüchte gab Anlass zu einem extensiven Kartoffelbau, welcher aber eine Besserung der Lage der Landwirte nicht mit sich brachte, da die dadurch bewirkte Entwertung dieses Artikels zu einer übermässigen Erzeugung von Spiritus führte und auf diese Weise wieder zur Depression der Preise des letzteren Artikels und zur Herabminderung der Rente der Wirtschaftsbrennereien beitrug.

Unter ähnlich ungünstigen Verhältnissen leidet auch die Forstwirtschaft. Die insbesondere im Bezirke Podhajce vorhandenen Forstbestände, welche vorzugsweise Eichen, Rotbuchen und Weissbuchen, sowie anderes Laubholz enthalten und ungefähr 40 Prozent Nutzholz und 60 Prozent Brennholz liefern, weisen einen Jahreszuwachs von 3·8 m³ pro Hektar und ein Jahreserträgnis von circa 75.000 m³ auf. Trotzdem gelangen nur äusserst geringe Quantitäten hiervon in den Verkehr, da die ungünstige Lage der Strassen, sowie das Fehlen einer Eisenbahnverbindung den Export nahezu unmöglich machen.

Dass sich unter solchen Umständen in jenen Gegenden weder eine bedeutende Industrie, noch ein nennenswerter Handel entwickeln konnte, bedarf wohl keiner weiteren Erörterung.

Die Erkenntnis, dass dieser beklagenswerten Lage nur durch die Schaffung eines modernen Verkehrsmittels abzuhelfen sei, hat sich in den beteiligten Kreisen schon vor geraumer Zeit Bahn gebrochen und zu mannigfachen Bestrebungen in Absicht auf die Realisierung einer das Gebiet erschliessenden Eisenbahnverbindung geführt. Diese Bestrebungen waren anfänglich auf eine Eisenbahn von Podhajce über Przemyślany nach Zadwórze, später auf den Bau einer Bahnlinie von Rohatyn über Przemyślany nach Zadwórze gerichtet. Im weiteren Verlaufe der Zeit wurde dann die Herstellung einer Bahnverbindung von Podhajce nach Złoczów ventiliert, bis endlich das Projekt einer direkten Verbindung der Landeshauptstadt Lemberg mit Podhajce auftauchte.

Nach dem von einem Konsortium aus Interessentenkreisen überreichten und im Februar des Jahres 1902 der Trassenrevision unterzogenen generellen Projekte soll die geplante, ungefähr 129 km lange Lokalbahn nächst Kozielniki von der Linie Lemberg—Stanislau der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn abzweigen und unter Umfahrung des Stadtgebietes von Lemberg zunächst nach Lyczaków, woselbst eine Station für den Verkehr des östlichen Teiles der Landeshauptstadt angelegt werden soll, und sodann nach Winniki führen. In der Folge wurden jedoch neben dieser Trassenführung auch solche von einem Punkte der Linie Lemberg—Podwołoczyska nächst Krzywczyce über Liczaków nach Winniki oder von der Haltestelle Podborce der Linie Lemberg—Podwołoczyska direkte nach Winniki in den Kreis der Erwägung einbezogen.

Von Winniki bewegt sich die Trasse zunächst entlang der Złoczower Reichsstrasse über Unterbergen, Podbereżce und Gaje, wendet sich sodann gegen den Markt Mikołajów, berührt in ihrem weiteren Zuge die Gemeindegebiete von Kurowice, Dworzyska und Pohorylce und ersteigt die nächst Krosienko gelegene Wasserscheide. Nach Ueberschreitung der letzteren senkt sich die Linie in das Tal der Gniła Lipa, berührt hierbei das Städtchen Przemyślany und gelangt, dem genannten Tale abwärts folgend, nach Wolków. Von hier aus entwickelt sich die Trasse an den Abhängen der die Täler der Gniła Lipa und Złota Lipa trennenden Höhenrücken und erreicht das Tal der Złota Lipa, in welchem die Bahn östlich der bei Brzeżany ge-

legenen Teiche bis zum Anschlusse an die Station Potutory der Staatsbahnlinie Stryj—Chodorów—Podwysokie—Ostrów—Tarnopol geführt wird.

Nach dem Verlassen der Station Potutory schmiegt sich die Trasse den Tallehnen der Złota Lipa an, berührt hierbei die Gemeindegebiete von Sarańczuki, Bożyków, Wołoszczyzna und Litwinów, tritt sodann in das Seitental nördlich von Rudniki und ersteigt, an den dortigen Berglehnen in nordöstlicher Richtung sich entwickelnd, den westlich von Podhajce gelegenen Höhenrücken, um von hier aus unter Benützung des nach Holendry führenden Tales zur Endstation Podhajce zu gelangen.

Das Attraktionsgebiet der projektierten Lokalbahn umfasst rund 270.000 ha in den Bezirken Lemberg, Przemyślany, Brzeżany und Podhajce. Von diesem Attraktionsgebiete ist eine Area von rund 151.000 ha dem Ackerbau gewidmet. Nach den statistischen Nachweisungen des k. k. Ackerbauministeriums für das Jahr 1901 wurden in dem in Betracht kommenden Gebiete 176.000 q Weizen, 193.000 q Roggen, 100.000 q Gerste, 63.000 q Buchweizen und Hirse, 59.000 q Hülsenfrüchte und 1,235.000 q Kartoffeln gewonnen. Von den angeführten Getreidearten dürfte ein ansehnlicher Teil zum Exporte gelangen, da die Produktion den lokalen Bedarf weit überschreitet. Dagegen dürfte, da das Attraktionsgebiet 48 Spiritusbrennereien aufweist und vielfach Vieh mit Kartoffeln gemästet wird, auf eine Ausfuhr von Kartoffeln in grösserem Umfange nicht zu rechnen sein. Die in der Gegend eifrig betriebene Viehmastung, wie auch die Borstenviehzucht werden aller Voraussicht nach der Bahn ein bedeutendes Verfrachtungsquantum liefern. Die im Attraktionsgebiete bestehenden 79 Wassermühlen, insbesondere jene von Przemyślany, Brzeżany und Podhajce, dürften gleichfalls zur Erhöhung der Rentabilität der projektierten Lokalbahn erheblich beitragen. Einen bedeutenden Verfrachtungsartikel dürften auch Eier, sowie Obst bilden. Die Wichtigkeit der zu erhoffenden Holztransporte für die Bahn ergibt sich aus den oben angeführten Daten über die vorhandenen Forstbestände, wiewohl nicht zu verkennen ist, dass bei dem allgemeinen Mangel an Brennmaterial in Ostgalizien das Brennholz voraussichtlich in dem Attraktionsgebiete selbst zum Verbrauche gelangen und nur Nutzholz auf weiteren Strecken transportiert werden dürfte.

Ausser den schon erwähnten Brennereien und Mühlen kommen für die projektierte Bahn nur wenig Industrialien in Betracht. In dieser Beziehung wären vor allem die k. k. Tabakfabrik in Winniki, dann die Brauerei in Lesienice, sieben Kalköfen, fünf Ziegeleien, sechs Walkmühlen, zwei Glashütten und sieben sonstige industrielle Etablissements zu erwähnen.

Die effektiven Baukosten der mehrerwähnten Bahnlinien werden auf Grundlage des gegenwärtig vorliegenden Planmateriales einschliesslich des Fahrparkes, der Kosten der beiden Anschlüsse an die bestehenden Bahnlinien, der Interkalarzinsen und einer angemessenen Kapitalsreserve mit dem Betrage von K 15,500.000 veranschlagt. Zur Bedeckung dieser Kosten hat der Landtag des Königreiches Galizien in der Sitzung vom 12. Juli 1902 einen Beitrag von K 1,500.000 zu leisten beschlossen. Seitens der Bezirksvertretungen und der an der Bahn gelegenen Gemeinden, mit Ausnahme der Landeshauptstadt Lemberg, ist ein Beitrag von K 1,000.000 zu gewärtigen und dürfte mit Rücksicht auf den Umstand, dass hinsichtlich der Trassenführung der Anfangsstrecke auch den besonderen Bedürfnissen der Landeshauptstadt Rechnung getragen werden soll, eine Erhöhung der gesamten zugesicherten Beitragsleistungen bis zum Betrage von K 3,500.000 in Aussicht genommen werden können. Hiernach bliebe von dem oben bezifferten effektiven Anlagekapitale noch ein Betrag von K 12,000.000 zu beschaffen, zu welchem Behufe die Beihilfe des Staates, und zwar durch Gewährung einer Reinertragsgarantie, in Anspruch genommen wird.

In Würdigung der hervorragenden wirtschaftlichen Bedeutung der geplanten Bahnverbindung und insbesondere in der Erwägung, dass die Herstellung derselben geeignet wäre, in dem von ihr berührten Teile Ostgaliziens, welcher im Vorjahre bekanntlich den Schauplatz eines anhaltenden allgemeinen Feldarbeiterstreikes gebildet hat, eine durchgreifende Besserung der äusserst ungünstigen ökonomischen Zustände anzubahnen, hat die Regierung sich entschlossen, die Beteiligung des Staatsschatzes an der Kapitalsbeschaffung für die in Rede stehende Bahnlinie, ungeachtet der damit verbundenen namhaften finanziellen Belastung, in Antrag zu bringen.

Nach Inhalt des vorliegenden Gesetzentwurfes (Artikel I und II) soll demnach die Regierung ermächtigt werden, dem intendierten Bahnunternehmen die staatliche Garantie eines Reinerträgnisses zu gewähren, welches dem Erfordernisse für die vier Procent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung für die genannte Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nominalbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 12,000.000 in Barem erforderlich ist.

In den Artikeln III und IV des Gesetzentwurfes werden die näheren Modalitäten für die in Aussicht genommene staatliche Garantieleistung, insbesondere die Bedingung einer Beitragsleistung von mindestens K 3,500.000 seitens des Königreiches Galizien und der Interessenten zu den Kosten des Bahnbaues, festgesetzt.

Artikel V bestimmt die Bauzeit für die in Rede stehende Bahn mit drei Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet.

Artikel VI enthält die näheren Bestimmungen hinsichtlich der Durchführung des Baues der Projektslinie, Artikel VII den Vorbehalt, dass diese Bahn unter den bei staatsgarantierten Bahnen üblichen Modalitäten vom Staate für Konzessionsdauer zu betreiben ist.

Artikel VIII endlich trifft die Bestimmungen über den Beginn der Wirksamkeit und über den Vollzug des Gesetzes.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekt für die Herstellung einer Geleiseverbindung zwischen der Linie „Neulerchenfelderstrasse" [Linie Nr. 4 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150] und der Linie „Josefstädterstrasse" [Linie Nr. 15 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58]: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailprojekt für die Herstellung einer Gelciseverbindung zwischen den städtischen Strassenbahnlinien in der Neulerchenfelderstrasse (Linie Nr. 4 der Konzessions-Kundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150) und in der Josefstädterstrasse (Linie Nr. 15 der Konzessions-Kundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) überprüft und geeignet befunden, der erbetenen Amtshandlung zur Grundlage zu dienen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien unter Uebermittlung des vorgelegten Operates beauftragt, hierfür die politische Begehung vorzunehmen und bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Gemeinde Wien zu erteilen. [E.-M.-Z. 5800.]

Lokalbahn Hinter-Třeban—Lochowitz. (Anberaumung der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Vornahme der staatlichen Kollaudierung bezüglich der baulichen Herstellungen der Lokalbahn Hinter-Třeban—Lochowitz für den 6. April 1903 und die folgenden Tage angeordnet.

[E.-M.-Z. 13.015 ex 1902.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Petersdorf-Winkelsdorf. (Detailprojekt: Ergebnis der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und Feststellung der feuersicheren Herstellungen: Erteilung des Baukonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 18. bis 23. November 1901 durchgeführten Stationskommission und politischen Begehung, letztere in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen bezüglich des Projektes der normalspurigen Lokalbahn von der Station Petersdorf-Üllersdorf der k. k. österr. Staatsbahnlinie Hohenstadt—Zöptau über Wiesenberg nach Winkelsdorf, sowie der am 8. Juli 1902 vorgenommenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Variantenprojektes für die Strecke km 3·5 bis km 3·8 der vorbezeichneten Bahnverbindung den Baukonsens für die genannte Variante und für die restliche, in der Zeit vom 18. bis 23. November 1901 begangenen Strecke mit dem Bemerken erteilt, dass derselbe selbstverständlich erst mit dem Zeitpunkte der Konzessionserteilung in Kraft tritt und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 49.835 ex 1902.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Abänderung des Stationsnamens Königswart-Sangerberg.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Abänderung des Namens der auf der Linie Gmünd—Eger gelegenen Station „Königswart-Sangerberg“ auf „Königswart“ mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1903 genehmigt.

[E.-M.-Z. 8458.]

Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen. (Bestellung eines provisorischen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Bestellung des Hermann Carl als technischer Betriebsleiter der Zentralstation Leesdorf in provisorischer Eigenschaft bestätigt.

[E.-M.-Z. 57.516 ex 1902.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Frühjahrsfahrplan für die Passagierschiffe.) Die Frühjahrsfahrten der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft umfassen ausser den Lokalfahrten zwischen Engelhartszell und Linz, Melk und Krems, sowie Wien und Pressburg noch nachstehende Postschiffrouten: Wien—Budapest (täglich) und Budapest—Semlin—Belgrad—Orsova—Turn-Severin—Widdin—Somovit—Rustschuk—Giurgevo—Czernavoda—Braila—Galatz (dreimal wöchentlich). Ausserdem verkehrt täglich ein Personenschiff zwischen Budapest und Mohács, dreimal wöchentlich solche zwischen Szegedin—Titel—Semlin und Galatz—Tulcia. Im gemischten Dienste fahren ferner dreimal wöchentlich Schiffe zwischen Schabatz—Obrenovatz—Belgrad und Belgrad—Dubrovitz. Ausserdem finden Lokalfahrten zwischen Semlin—Belgrad und Semlin—Belgrad—Pancsova, sowie solche im Rayon von Budapest statt. Bei Nachtfahrten werden Betten nur am I. Platze angewiesen. Von Galatz aus unterhält der Oesterreichische Lloyd einen Anschlussdienst nach Konstantinopel. Die Postdampfer durchfahren die Strecke Budapest—Galatz, es findet daher ein Schiffswechsel weder in Semlin, noch in Belgrad statt.

Verkehr am Eisernen Thor im Jahre 1902. Im vorigen Jahre passierten das Eiserne Thor 358 beladene und 240 leere Schlepper, erstere mit 1,384.660 q Ladung in der Bergfahrt, und 422 beladene, sowie 246 leere Schlepper, erstere mit 1,236.757 q Ladung, in der Talfahrt. Hieran partizipierten in der Bergfahrt: die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 326 Schleppern und 614.151 q Ladung, die Ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft mit 163 Fahrzeugen und 299.560 q Ladung, die Rumänische Staatsschiffahrt mit 83 Fahrzeugen und 413.057 q Ladung, die Serbische Gesellschaft mit 12 Schleppern und 9119 q Ladung, die Süddeutsche und andere Schiffahrts-Unternehmungen mit 14 Schleppern und 48.773 q Ladung; in der Talfahrt stellte sich der Anteil des österreichischen Unternehmens auf 393 Schlepper und 906.188 q Ladung, des ungarischen Unternehmens auf 167 Schlepper und 242.262 q Ladung, der rumänischen Schiffahrt auf 82 Fahrzeuge und 57.725 q Ladung, der serbischen auf 12 Fahrzeuge und 26.689 q Ladung, endlich der süddeutschen und anderer Unternehmungen auf 14 Schlepper und 3893 q Ladung.

Dampfer passierten das Eiserne Thor Donau aufwärts 651, Donau abwärts 636, im ganzen 1287; davon gehörten 256, bezw. 258 der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, 221, bezw. 215 der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft, 81, bezw. 74 waren rumänischer, 79, bezw. 78 serbischer Nationalität, 14, bezw. 11 entfielen auf private Besitzer. Die eingenommenen Gebühren beliefen sich auf K 517.833·56; hiervon wurden von der österreichischen Unternehmung entrichtet K 315.078·98, von der ungarischen K 118.810·84, von rumänischen Schiffen K 56.938·68, von serbischen K 16.422·68, von den übrigen Schiffen K 10.582·38.

An Gütern wurden Donau aufwärts befördert: 455.914 q Weizen, 10.985 q Korn, 4743 q Gerste, 156.431 q Mais, 132.016 q Hirse und Reps, 194.207 q Steinöl und Benzin, 60.722 q Kohle, 38.976 q Stückgüter, 112.565 q Holz, 166.500 q Steinsalz, 9046 q Hafer, 42.550 q diverse Güter, zusammen 1,384.660 q. Donau abwärts wurden geführt: 188.325 q Weizen, 298.972 q Mais, 290.081 q Stückgüter, 219.455 q Kohle, 54.438 q Holz, 52.000 q Steinsalz, 7321 q Hafer, 27.876 q Eisenwaren, 47.389 q Zement, 36.531 q Zucker, 3000 q Pech, 11.369 q diverse Güter, zusammen 1,236.757 q.

Verschiedene Mitteilungen.

Eintragungen in das Handelsregister. Aenderungen und Zusätze wurden eingetragen bei nachstehenden Firmen:

Galizien:

Krakau,
„Krakowska spółka Tramwajowa — Krakauer Tramway-Gesellschaft.“
Eingetreten in den Varwaltungsrat: Heinrich Rosenbaum, Prokurist in Nürnberg; Dr. Franz Bujak, Oberlandesgerichtsrat, und Josef Sare, k. k. Oberbaurat in Krakau, dagegen Bauinspektor Peter Gierlich, Dr. Karol Pieniążek und Dr. Leon Rothwein als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Krakau 6. Februar 1903.

(Lemberg) Lwów,
„Kolej lokalna Lwów-(Kleparów-) Janów — Lokalbahn Lemberg-(Kleparów-) Janów.“
Zmiana firmy na:
„Kolej lokalna Lwów-(Kleparów-) Jaworów — Lokalbahn Lemberg-(Kleparów-) Jaworów.“
(Lemberg) Lwów, 14. Februar 1903.

Verwendung leichter Motoren auf Lokalbahnen. Die unbefriedigenden finanziellen Ergebnisse vieler Lokalbahnen haben das k. k. Eisenbahnministerium vor längerer Zeit veranlasst, eingehende Studien über die Möglichkeit einer Herabminderung der Traktionskosten bei Verwendung von leichten, den Verkehrsverhältnissen angepassten Fahrbetriebsmitteln anzustellen. Bis jetzt wurden je ein Motorwagen System Daïmler und Serpollet in Betrieb gesetzt und zwei Motorwagen System Komarek in Bestellung gebracht. Da aber Motorwagen wegen ihrer verhältnismässig geringen Leistungsfähigkeit in vielen Fällen den Verkehrsbedürfnissen der Lokalbahnen nicht ganz entsprechen, hat das Eisenbahnministerium die Konstruktion einer kleinen zweiachsigen Verbund-Tenderlokomotive mit einem Dienstgewichte von 15 t und gemischter Feuerung (Kohle und Petroleumrückstände) angeordnet und bei der Firma Krauss in Linz bauen lassen. Am 12. d. M. ist diese Maschine, deren Plan vom Baurate Gölsdorf herrührt, nach vorheriger Besichtigung durch Seine Exzellenz den Herrn Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek dem Betriebe übergeben worden. Bei der durchgeführten technisch-polizeilichen Erprobung wurden bei vollkommen ruhigem Gange Geschwindigkeiten bis zu 60 km pro Stunde erreicht. Die Dauerleistung beträgt ohne jede Forcierung 50 bis 60 HP, so dass die Maschine auf kontinuierlichen Steigungen von 10 Promille Lasten von 45 bis 50 t mit 22, beziehungsweise 20 km pro Stunde, auf Steigungen von 20 Promille bei Geschwindigkeiten von 15 km pro Stunde Lasten von 30 t, bei 10 km pro Stunde solche von 40 t und auf Steigungen von 30 Promille bei 10 km pro Stunde Lasten von 25 bis 30 t anstandslos befördern kann. Bei dieser neuen Lokomotivtype wurde dem übrigens nicht im Lokomotivbetriebe allein, sondern bei jedem Dampfmotorwagen auftretenden Nachteil, dass auch während des Stillstandes des Fahrzeuges das Feuer am Rost erhalten werden muss, durch die gemischte Feuerung begegnet. Dieselbe ist derart eingerichtet, dass an Stelle der gewöhnlichen Feuerbüchse ein Chamottevorbau vorhanden ist, welcher, nach einmaligem Anheizen mit Kohle als Wärmespeicher dienend, den bei Antritt der Fahrt durch den bekannten Holdenschen Ejektor eingespritzten Petroleumrückstand zur Entzündung bringt, so dass das Nachfeuern während des Stillstandes entfallen kann. Während der Fahrt wird bei kleinen Zugsleistungen in der Regel nur mit der zur Verfügung stehenden billigen Kohlensorte gefeuert; bei forcierten Leistungen dagegen, und zwar vorzugsweise in Steigungen, wird mit dem flüssigen Brennstoffe nachgeholfen. Da auf diese Art keine grösseren Kohlenmengen verfeuert werden als bei Motorwagen und das Nachfeuern mit dem flüssigen Brennstoffe keine physische Anstrengung erfordert, wird auch bei der Bedienung dieser Lokomotive, wie es bei Motorwagen der Fall ist, der Heizer entbehrt werden können. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass die neue Lokomotive mit automatischer Vakuumbremse eingerichtet ist, weshalb auch die Beigabe von Bremsern entfallen kann.

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Vortrag des Herrn Betriebs-Direktors a. D., Ingenieur A. Liebmann aus Berlin über: „Automobil und Eisenbahn.“ Nach den Ausführungen des Vortragenden tritt das Automobil der Eisenbahn gegenüber teils als Konkurrent, teils als Helfer auf, indem in gewissen Fällen — wenn der Verkehr einer zu erschliessenden Gegend sehr dünn ist — statt einer neu zu erbauenden Bahn zweckmässiger ein schienenloser

Betrieb durch Selbstfahrer anzulegen sein würde, in anderen Fällen aber auf Schienen laufende Selbstfahrwagen für Personentransport zur Verdichtung des Zugsverkehres Anwendung finden können. Diese letztere Verwendungsweise sei namentlich in Oesterreich für Lokalbahnen in Aufnahme gekommen und seitens des Eisenbahnministeriums als wünschenswert bezeichnet worden, während man in der Anlage schienenloser Betriebe in Frankreich, England und im überseeischen Auslande, in neuerer Zeit aber auch in Deutschland, Fortschritte gemacht habe. So habe der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten jüngst erklärt, dass er es für wünschenswert halte, in Zukunft die Einrichtung geleiseloser elektrischer Bahnen an Stelle neu zu erbauender Kleinbahnen ins Auge zu fassen. Der Vortragende führt sodann aus, dass — wie die Statistik der deutschen Kleinbahnen lehre — dann, wenn die zu erwartende Einnahme kleiner sei als Mk. 3000 pro Kilometer und Jahr eine Ueberlandkleinbahn nicht mehr wirtschaftlich bestehen könne, ebenso wie eine elektrische Strassenbahn nicht rentieren könne, wenn ihr Verkehrsgebiet nicht mindestens 40.000 Einwohner zähle. Durch Einrichtung schienenloser Betriebe sei man aber in die Lage versetzt, die Grenze, bis zu der eine Verkehrserschliessung möglich ist, ganz erheblich hinauszurücken, weil die Anlagekosten derselben etwa nur $^1/_3$ bis $^1/_{10}$ derjenigen einer Kleinbahn einfachsten Charakters ausmachen und weil sie eine bessere Erschliessung der Gegend und ein besseres Anpassen an dünnen Verkehr ermöglichen. Den Vorteilen, wie Ersparung an Ausgaben für Verzinsung des Anlagekapitales, sowie für Unterhaltung und Erneuerung des Bahnkörpers u. a. m. stehe allerdings als hauptsächlichster Nachteil der durch die grösseren Reibungswiderstände der Strassenoberfläche bedingte grössere Aufwand an laufenden Zugförderungskosten gegenüber. Man könne in groben Durchschnittsziffern die feststehenden jährlichen Ausgaben bei schienenlosem Betriebe etwa zu $^1/_5$ derjenigen einer Kleinbahn, die laufenden von der Grösse des Verkehres abhängigen Ausgaben etwa doppelt so hoch annehmen, wie bei dieser. Daraus ergebe sich ohne weiteres, dass bei grösserem Verkehre Kleinbahnen, bei kleinen Verkehrsmengen schienenlose Betriebe zweckmässiger sein müssten. Der Vortragende führte sodann in einer Reihe instruktiver Lichtbilder Motorfahrzeuge verschiedener Systeme und Fälle praktischer Verwendung derselben vor, und gelangte zu dem Schlusse, dass im allgemeinen Fahrzeuge mit Explosionsmotoren wie Benzin, Spiritus, Petroleum sich mehr für leichte Frachten in geschlossenen Stadtgebieten, sowie für Personentransport eignen, während für stärkeren Personentransport und für Beförderung von Massengütern Dampfmotoren zweckmässiger sein dürften, für Güterbeförderung namentlich dann, wenn man vom einfachen Automobilbetriebe zum Betriebe mit Zugmaschinen, sogenannten Trakteuren, übergehe, bei deren Anwendung sich ein günstigeres Verhältnis zwischen Nutzlast und toter Last ergebe. Der Vortragende ist der Ansicht, dass besonders für Oesterreich mit seinen vielen, dünn bevölkerten Gebirgsgegenden, in denen Bahnen wegen der hohen Anlagekosten nicht gebaut werden könnten, der schienenlose Betrieb eine grosse Zukunft habe, zumal das Netz der österreichischen Eisenbahnen verhältnismässig eine sehr geringe Ausdehnung besitze im Vergleiche mit der Ausdehnung der deutschen Eisenbahnen, sowie im Vergleiche mit dem eigenen Strassennetze.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung des auf sämtlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 erforderlichen Bedarfes an nachstehend angeführten Materialien gelangt im Offertwege zur Vergebung, und zwar:

Lokomotivsiederohre aus basischem Martinflusseisen, circa 250.000 m.

Die obiger Lieferung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse, dann die Offertformulare, welche zur Verfassung der Offerte benützt werden müssen und welche die näheren Bestimmungen über die Ofiertstellung enthalten, können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, Spezialbeschaffungsbureau, XV. Felberstrasse 2, während der Amtsstunden eingesehen, resp. behoben werden.

Die Offerte sind (samt den allfälligen Beilagen pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen) versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert für die Lieferung von Siederohren"** bis zum **6. April 1903,** mittags **12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien einzureichen.

In den Offerten sind die Preise des ausgeschriebenen Materiales in Kronen in Ziffern und Schrift franko aller Frachtkosten, Zölle und sonstiger Spesen einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen zu notieren.

Der k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 7. April 1903, 10 Uhr vormittags, statt und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im März 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Manz'sche
k. u. k. Hof-Verlags- und Univ.-Buchhandlung
WIEN, I. Kohlmarkt Nr. 20.

In unserem Verlage ist soeben erschienen:

Kommentar
zum
Betriebsreglement
für die
Eisenbahnen
der im
Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.
(Unter Einbeziehung der erlassenen sechs Nachträge.)

Mit Berücksichtigung des **internationalen Uebereinkommens** über den Eisenbahnfrachtverkehr, des **Betriebsreglements für den Verkehr zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei** (Orientverkehr), der einschlägigen **gesetzlichen** und **tarifarischen Bestimmungen,** sowie der **Abfertigungs-** und **Verrechnungsvorschriften** der Eisenbahnverwaltungen von

Theodor Freiherr von Rinaldini
Sekretär der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Grossoktav. 28 Bogen. Preis: brosch. K 12·— ord., in Ganzleinen geb. K 13·60 ord.

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit. — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Hüttig's Grassamen-Mischungen

für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.

Specialofferte und Kataloge zu Diensten.

Samenhandlung P. Hüttig

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc. 723

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten

Fabrik: VI 2, Hirschengasse 25

Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.

Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.
Illustrirte Kataloge frei. 668

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 669

W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Stationserweiterung Salzburg.

Bau-Ausschreibung.

Am neu zu erbauenden Rangierbahnhofe der Station Salzburg der Linie Salzburg—Wörgl gelangen die in der Haltestelle zu errichtenden Gebäude, u. zw.: ein stockhohes Betriebsgebäude mit ebenerdigen Warteraum- und Veranda-Anbauten und ein Oeldepot mit Passagier-Abortanbau und ein stockhohes Kaserngebäude inklusive der Kanalisierung dieser Objekte und einer Kehrichtgrube zur Ausführung und werden die einschlägigen Baumeisterarbeiten, exklusive der Erd- und Fundierungsarbeiten, der Dacheindeckungen und aller Installationsanlagen, in allgemeiner und öffentlicher Offertverhandlung vergeben.

Die veranschlagten Kosten der Baumeisterarbeiten für diese Objekte betragen K 142.600. Als Vadium sind bei der Kasse der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck K 7200 gegen eine Vadiumsquittung zu erlegen.

Die Offertformulare, Bedingnisse, Baubeschreibungen und Projektspläne liegen bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck (Abteilung 3 für Bahnerhaltung und Bau) und bei der k. k. Bauführung für Hochbauten in Salzburg während der Amtsstunden zur Einsichtnahme auf, wo diese Behelfe auch käuflich zu erhalten sind.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind unter Umschlag mit der Aufschrift: **„Angebot in betreff Ausführung von Hochbauarbeiten in der Haltestelle Rangierbahnhof Salzburg" bis spätestens 31. März 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu überreichen und erfolgt die Offerteröffnung am selben Tage, 3 Uhr nachmittags.

Den Offerenten wird es freigestellt, der kommissionellen Eröffnung der Offerte beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Verwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Innsbruck, am 8. März 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Telephon No 13517. Oesterr. Schutz-Marke A A Ö. **Asphalt-Act.-Ges. Wien.** Telegr. Adr. Asphaltonwien. Bureau: Ebendorferstr. Ausführungen v. Comprimé u. Coulé in Naturasphalt. Herstellung v. Fahrstrassen, Perrons, Trottoirs, Höfen, Gängen, Terassen, Bedachungen etc. Säurefester Asphaltbelag in Accumulatorenräumen.

Eichenschnittmaterial

liefert prompt

Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk

Poděbrad, Böhmen. 704

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832. 697

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz Nr. 11
Parterre

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Aenderungen von Fahrpreisen.

Mit 1. April 1903 werden die direkten Fahrpreise für einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen Wien K.F.J.B. und Leipzig Bayer. Bhf. wie folgt abgeändert:

	Einfache Fahrkarten					Rückfahrkarten	
	I.	II.	III.	II.	III.	I.	II.
	Schnellzug, ab Eger Personenzug			Personenzüge		alle Züge	
	Mark						
Wien K.F.J.B.—Leipzig B. Bhf. . .	56·90	39·00	22·00	30·00	16·80	105·50	71·90

Wien, am 12. März 1903. [265]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Einführung des Nachtrages VI zum Gütertarife.

Zu dem ab 1. Mai 1900 gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits, tritt am 1. Mai 1903 der Nachtrag VI in Kraft, welcher die Abänderung der Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der fürstl. Bulgarischen Staatsbahnen und der Orientalischen Eisenbahnen enthält.

Wien, am 14. März 1903. [266]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Teil II.

Mit 1. Mai 1903 tritt zum Tarife, Teil II, für den obengenannten Eisenbahnverband ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Klassentarifes und der Ausnahmetarife, sowie Schnitt-Tarife zur Ermittlung von direkten Frachtsätzen von oder nach Stationen der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft oder durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Heller zu beziehen.

Für die Kohleninteressenten wurde ein Separatabdruck des Nachtrages zum Ausnahmetarif für Kohle etc. aufgelegt. Derselbe ist zum Preise von 5 Heller bei den vorgenannten Stellen zu haben.

Wien, am 16. März 1903. [267]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn.

Einführung des Nachtrages II zum Lokalpersonentarife der Schneebergbahn.

Ausgabe eines Gemeinschafts-Personentarifes.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Zahnradstrecke der Schneebergbahn im Jahre 1903 gelangen zur Einführung:

1. Der Nachtrag II zum Lokalpersonentarife der Schneebergbahn, enthaltend Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.
2. Ein neuer Gemeinschaftstarif für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und Stationen und Haltestellen der Schneebergbahn. Der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1903 wird durch diese Neuausgabe aufgehoben.

Die unter 1. und 2. genannten Tarifstücke können zum Preise von je 20 Heller durch die Direktion der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, sowie durch die im Tarife enthaltenen Stationen bezogen werden.

Wien, am 16. März 1903. [268]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Sächsische Staatsbahnen.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. April 1903 gelangen direkte Fahrpreise für einfache Fahrt und Rückfahrkarten von Bromberg und Thorn nach Karlsbad B.E.B., ferner von Eydtkuhnen und Königsberg i. Pr. nach Karlsbad B.E.B. und Teplitz, endlich direkte Gepäckstaxen in den genannten Relationen in beiden Richtungen zur Einführung.

Wien, am 14. März 1903. [269]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachträge zu den Tarifen, Teil II, Hefte C und D (gemeinschaftliche Hefte) vom 1. Jänner 1894, bezw. vom 1. April 1895.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 gelangen zur Einführung:

a) der VII. Nachtrag zum Gütertarife, Teil II, Heft C, vom 1. Jänner 1894, und
b) der Nachtrag V zum Gütertarife, Teil II, Heft D, vom 1. April 1895.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der bezüglichen Haupttarife, sowie der hierzu erschienenen Nachträge und sind dieselben zum Preise von K 0·12 für das Stück bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie bei den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 15. März 1903. [270]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Verschiebung des Einführungstermines von Tarif-Nachträgen.

Die Einführung der in Nr. 19 dieses Blattes vom 14. Februar 1903, sub Nr. [136], verlautbarten Nachträge wird auf den 1. Mai 1903 verschoben.

Wien, am 16 März 1903. [271]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. Februar 1900.

Erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Bockenheim.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 werden die Frachtsätze für Holz (Abschnitt A, Abteilung II) für die Station Bockenheim der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. um Mk. 0·02 für 100 kg erhöht.

Wien, am 15. März 1903. [272]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Einführung des Nachtrages IV zu dem ab 1. Jänner 1902 gültigen Tarife, Teil I, Abteilung B.

Mit 1. Juni 1903 gelangt der Nachtrag IV zum angeführten Tarife, enthaltend: „Aenderung der Bestimmungen für den Transport von Leichen und lebenden Tieren", zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 18. März 1903. [273]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages III zum Lokalgütertarife.

Am 1. Mai 1903 gelangt zu dem vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Nachtrag III zur Ausgabe.

Derselbe enthält Tarife und Tarifbestimmungen für ledig zur Aufgabe gelangendes lebendes Geflügel, ferner die Abänderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.

Die Ausnahmetarife IV—XIII und XVI—XVII erleiden vorwiegend nur formelle Aenderungen, während aus dem Ausnahmetarife II höherwertige Artikel in den Ausnahmetarif I übertragen werden, ferner der Ausnahmetarif III auf Kleie, Stärke, Stärkemehl und Kartoffelmehl beschränkt wird.

Ausserdem wird der Ausnahmetarif XV teilweise erhöht.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn erhältlich.

Budapest, am 11. März 1903. [274]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 1. April 1903 gelangen nachstehende direkte Fahrpreise zur Einführung, und zwar:

	Personenzug III. Kl., ab Oświęcim IV. Kl. Mark
Von Czernowitz nach Hamburg über Lemberg—Krakau—Oświęcim—Myslowitz—Breslau—Berlin Schl. Bahnhof—Lehrter Hauptbahnhof—Nauen-Bergedorf / Stendal-Uelzen	31·30
nach Bremen über Lemberg—Krakau—Oświęcim—Myslowitz—Breslau—Berlin—Stendal Wunsdorf / Uelzen	32·50

Wien, am 14. März 1903. [275]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages I zum Lokalgütertarife.

Mit 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. August 1902 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel, Flügelbahngebühren

im Verkehre mit der Station Oberdorf und diverse Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Preis 10 Heller.

Der Nachtrag kann vom 16. April 1903 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 16. März 1903. [276]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages I zum Lokalgütertarife.

Mit 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag I zu der vom 1. Februar 1903 gültigen Neuauflage des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. April 1893, für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel und Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Abschnitte C und F des Tarifes.

Preis 20 Heller.

Wien, am 16. März 1903. [277]

Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach.

Ausgabe des Nachtrages II zum Lokalgütertarife.

Mit 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag II zu dem vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Lokalgütertarife, Teil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf der Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel.

Preis 10 Heller. Der Nachtrag kann vom 16. April 1903 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 16. März 1903. [278]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach.

Lokalbahn Cilli-Wöllan.

Ausgabe des Nachtrages II zum Lokalgütertarife.

Mit 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel.

Preis 10 Heller. Der Nachtrag kann vom 16. April 1903 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 16. März 1903. [279]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Cilli-Wöllan.

K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages II zum Lokalgütertarife.

Mit 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. März 1899 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn in Kraft.

Der Nachtrag enthält neue Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel.

Preis 10 Heller. Der Nachtrag kann vom 16. April 1903 ab bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu dem angegebenen Preise bezogen werden.

Wien, am 16. März 1903. [280]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung
der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Holz und Rinden, Teil IV, Heft 1, vom 1. Oktober 1898, sowie Ausserkraftsetzung von Einzelfrachtsätzen für Holz.

Am 1. Mai 1903 treten die folgenden Ausnahmetarife und Einzelfrachtsätze für Holztransporte im nachstehend angegebenen Umfange ausser Kraft:

1. Tarif-Teil IV, Heft Nr. 1, vom 1. Oktober 1898 nebst Nachträgen. Dieser Tarif wird vollständig aufgehoben.

2. Tarif-Teil IV, Heft Nr. 2, vom 1. Februar 1900. Aufgehoben werden die Ausnahmefrachtsätze für Holz der Abteilung I vollständig, ferner die Frachtsätze der Abteilung II für die Artikel Stamm- und Stangenholz (Ziffer 1 des Artikelverzeichnisses).

Für die Artikel Fassholz, Schnittholz, chemisch präparierte Hölzer, Radfelgen u. s. w. wie unter Ziffer 2 bis 5 des Warenverzeichnisses der Abteilung II genannt, ferner für Borke (Rinde) bleibt dieses Tarifheft unverändert in Kraft.

3. Ausnahmetarif Nr. 55 in den Klassentarifen, Teil II, Heft 7, 8 und 9, vom 1. Februar 1898 nebst Nachträgen hinsichtlich der Artikel Stamm- und Stangenholz (Ziffer 1 des Artikelverzeichnisses).

Soweit Ersatztarife eingeführt werden, erfolgt weitere Bekanntmachung.

Wien, am 15. März 1903. [281]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

ROBERT KERN, WIEN
I. Wallfischgasse 12.
BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.
Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.
Alle Sorten schmiedeiserne Röhren und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste, egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner gusseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzeuge der Werkzeugfabrik Blau & Co.
Lager in Wien, Budapest und Krosno. 719

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1005	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Ammoniak, schwefelsaures; Guano aller Art; Knochenmehl; Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk)	Mannheim Industriehafen	Fieberbrunn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Inhaltsangabe im Frachtbriefe schon bei der Aufgabe den Zusatz enthält: „Zur Verwendung zur Kunstdüngerfabrikation“, bezw. „Zur Verwendung als Düngemittel“, bezw. zur Kunstdüngerfabrikation“. Der Empfänger ist auf Verlangen der Bahnverwaltung verpflichtet, die Verwendung der bezogenen Artikel als Düngemittel, bezw. zur Kunstdüngerfabrikation durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege oder durch eine auf seine Kosten vorzunehmende Revision derselben nachzuweisen. In den Frachtsätzen sind die bisher seitens der beteiligten Bahnverwaltungen im Rückvergütungswege gewährten Ermässigungen bereits enthalten. Das Auf- und Abladen ist Sache der Parteien	vom 24. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 2, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	1·25		Im Kartierungswege		
					Innsbruck					1·22				
					Kirchberg i. Tirol					1·15				
					Kitzbühel					1·18				
					St. Johann i. Tirol					1·22				
					Westendorf					1·12				
					Brenner					1·33				
					Brixen					1·41				
					Brixlegg					1·05				
					Bruneck					1·45				
					Franzensfeste					1·40				
					Hall					1·19				
					Innichen					1·51				
					Jenbach					1·08				
					Lienz					1·57				
					Matrei					1·27				
					Niederdorf					1·50				
					Schwaz					1·12				
					Sillian					1·53				
					Stelnach					1·27				
					Sterzing					1·36				
					Toblach					1·50				
					Welsberg					1·48				
					Wörgl					1·02				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1006	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz der Pos. H—19 a) der Güterklassifikation			Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	vom 16. Februar 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif		Heller		Im Kartierungswege		In diese Publikation ist die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 vom 27. Dezember 1902 unter fortl. Nr. 3431 enthaltene Verlautbarung einbezogen und ist sohin letztere als gegenstandslos zu betrachten
				Beckow	Kołomea				50	39	11			
					Sniatyn-Załucze				42	36	6			
					Zablotów				46	36	10			
				Berhometh a. S. transit	Czernowitz				43	38	5			
					Volksgarten				41	36	5			
				Berhometh a. S. loko	Kołomea				53	45	8			
					Sniatyn-Załucze				50	42	8			
					Zablotów				54	42	12			
				Czudiu	Kołomea				46	39	7			
					Sniatyn-Załucze				38	36	2			
					Zablotów				42	36	6			
				Komarestie Słobodzia	Kołomea				54	39	15			
					Sniatyn-Załucze				40	36	4			
					Zablotów				44	36	8			
				Lukawetz	Kołomea				56	41	15			
					Sniatyn-Załucze				48	38	10			
					Zablotów				52	38	14			
				Pauka	Kołomea				45	39	6			
					Sniatyn-Załncze				37	36	1			
					Zablotów				41	36	5			
				Petrontz	Kołomea				42	37	5			
				Storożynetz	Kołomea				42	37	5			
				Tisowetz	Kołomea				47	39	8			
					Sniatyn-Załucze				39	36	3			
					Zablotów				43	36	7			
				Żadowa	Kołomea				52	39	13			
					Sniatyn-Załucze				44	36	8			
					Zablotów				48	36	12			
1007	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Zement	Rechtenstein	Bludenz	Als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze sind nur auf solche Sendungen anwendbar, welche zur Einfnhr nach Oesterreich verzollt werden	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. September 1902 für den Tirol-Vorarlberg-Süddeutschen Güterverkehr	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark		Im Kartierungswege		
					Bregenz					0·56				
					Dornbirn					0·38				
					Feldkirch					0·42				
					Götzis					0·50				
					Hohenems					0·46				
					Imst					0·46				
					Landeck					0·79				
					Nenzing					0·76				
					Telfs					0·54				
					Wilten					0 83				
					Zirl					0·86				
										0 84				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	besondere Bemerkungen
1008	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	a) Güter der Klasse II b) Güter der Klasse A	Dušnik	Liebstadtl oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut, ad a) in Mengen unter 5000 kg, ad b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der übrigen für Güter der genannten Tarifklassen bestehenden allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 181 Heller b) 153 Heller		Im Kartierungswege		
1009	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 13 a (Kalk etc.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Kalk-Podol und Prachowitz (Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft)	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt (Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen) oder umgekehrt	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Pfennig 75 77 78		Im Kartierungswege		
				Časlan (Station der Oesterr. Nordwestbahn)	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt Pirna Potschappel Radeberg Schandau (Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen) oder umgekehrt					66 68 69 61 68 68 55				
			des Ausnahmetarifes 19 b) und c) (Holzzellstoff, resp. Holzstoff)	Pirna (Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen)	Arnau (Station der Oesterr. Nordwestbahn)					b) 110	c) 80			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1010	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt, auch Zement und hydraulischen Kalk	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen a) Hlnhočep b) Řepora	Dresden-Altstadt	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Pfennig a) 61	b) 61	Im Kartierungswege		
					Dresden-Friedrichstadt					63	63			
					Dresden-Neustadt					64	64			
					Mügeln b. Pirna					58	58			
					Pirna (Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen)					56	56			
			des Ausnahmetarifes a (Stamm- und Stangenholz etc.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Dittersdorf, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Chemnitz	für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief,		Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. März 1898		162				
					Königstein					124				
					Niedersedlitz					132				
					Pirna					129				
					Schandau (Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen)					122				
1011	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Tonplatten (Trottoirplatten aus Tonmasse) aus Pos. T—21 a; Schamottesteine (Schamotteziegel) aus Pos. Z—1 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil 1	Tonröhren aus Pos. T—21 a	Wran	Lemberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen; mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	320 Heller; 272 Heller		Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	1012	1013	1014
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	Ybbstalbahn	Görz-Haidenschaft (Wippachthalbahn)	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Blocbholz	Holz der Pos. H—18 lit. a) und c) der Güterklassifikation	Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Göstling	1. Haidenschaft 2. Heiligenkrenz-Cesta	Gmünd
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Pöchlarn	Görz	Aussig (St.E.G. und Oe.N.W.B.) Karbitz Türmitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. (Hinsichtlich der Ybbstalbahn für zwei Wagen) und Achsabfuhr in der Station Pöchlarn. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Mai 1903	bis auf Widerrnf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerrnf, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif	Lokaltarif	Lokaltarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	68 Heller 59 Heller	ad 1) 33 Heller ad 2) 31 Heller	Heller 117 115 116
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	60 Heller 52 Heller	ad 1) 22 Heller ad 2) 22 Heller	Heller 104 114 114
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	8 Heller 7 Heller	ad 1) 11 Heller ad 2) 9 Heller	Heller 13 1 2
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 122 ex 1902 unter forti. Nummer 2091 verlautbarte Frachtermässigung erscheint hier einbezogen und wird somit gegenstandslos		

Fortlaufende Nummer	1	1015	1016
Die Publikation erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	3	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4	Güter aller Art, insoweit dieselben zur Beförderung gelangen zu den allgemeinen Tarifen (Eilgut-, Klassen- und Spezialtarifen und Ausnahmetarif I) des Tarifes, Teil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Holzstoff, geschliffen, auch in Pappenform, nicht geleimt und nicht gefärbt (weiss oder naturbraun) der Pos. H—29 des Tarifes, Teil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Triest	Kindberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach		Prelouč (St.E.G.) und vice versa	Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Sendungen müssen ab Triest per mare zum Exporte nach dem Zollausiande gelangen. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	7	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 3, für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Bezügliche direkte Frachtsätze bestehen nicht	137 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Die im nebenbezeichneten Verbandstarife für die Station Eiheteinitz (St.E.G.) vorgesehenen bezüglichen Frachtsätze	117 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		20 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Nach Massgabe des Punktes VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ im Kartierungswege, bezw. im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		Im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Punkt VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist
Besondere Bemerkungen	14		

Fortlaufende Nummer	1	1017	1018
Die Publikation erfolgt	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen der	3	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Möbel: aus gebogenem Holze, unverpackt oder nur in Stroh verpackt; aller Art und Möbelbestandteile, verpackt	Eiserne Maschinenteile der Pos. E—6—d der Güterklassifikation
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5	Alt-Sandec über Triest oder Fiume seewärts	Prag (St.E.G., Oe.N.W.B. und k k.St.B.)
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5	Salonik und Konstantinopel; Salonik, Dedeagatsch und Konstantinopel	Petőháza gyár
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante). Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg / 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen; Mengen unter 5000 kg; mindestens 10.000 kg / 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen; Mengen unter 5000 kg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 5000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür
und gilt in der Zeit	7	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung eines bezüglichen neuen direkten Tarifes, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante)	Lokaltarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Besteht kein direkter Frachtsatz
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	2·65 | 3·47 | 4·71 | 2·19 | 3·02 | 4·10 Gulden ö. W. Gold auch inklusive ungarischer Transportsteuer	242 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege*)	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14	*) Siehe auch Abschnitt C des in Rubrik 6 bezeichneten Tarifes, Teil I	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1019	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C oder des Spezialtarifes 2	Prázsmár (Station der Brassó-Háromszéker Lokaleisenbahn)	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife, bezw. Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, Teil II, Heft 2	Besteht kein direkter Frachtsatz	273 Heller		Im Kartierungswege		
				Hósszúmező (Station der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen)					280 Heller	241 Heller	39 Heller			
1020	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Papier der Pos. P—1a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Vöcklabruck	Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	306 Heller		Im Kartierungswege		
1021	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Sperrige Güter	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Böhm.-Kamnitz	Bei Frachtzahlung für beliebige Mengen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfennig 37 *)		Im Kartierungswege		
					Falkenau-Hillemühl					46 *)				
					Haida					63 *)				
					Langenau					58 *)				
					Steinschönau					67 *)				
				Dresden-Elbkai	Böhm.-Kamnitz					162				
					Falkenau-Hillemühl					171				
					Haida					188				
					Langenau					183				
					Steinschönau					192				
			sowie vice versa											

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppabgabe nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg

Fortlaufende Nummer	1022	1023	1024
Die Publikation erfolgt	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen
von der und im Namen der	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen
für Artikel	Ansnahmetarif Nr. 4 B (Chilisalpeter etc.)	Obst der Pos. O—1 h der Güterklassifikation	Banmaterialien nnd Einrichtungsgegenstände
Das Zugeständnis wird gemacht — von — für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route)	Dresden-Elbkai; Schönpriesen-Umschlag; Laube, Tetschen/Bodenbach-Landnngsplatz und Anssig-Laudnngsplatz	Bosna-Brod; Brod; Brčka; Doboj	Budweis
Das Zugeständnis wird gemacht — nach	Lnschtenitz	Otrokowitz	Krnman
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen nnd Frachtbrief. Das Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu hesorgen	Unter Einhaltnng der Bestimmungen des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—IV (Ausnahmetarif VI)
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publikation bis anf weiteres, längstens his Ende Dezemher 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezemher 1903	vom 11. Februar 1903 his zur erlangten Benützungsbewilligung, längstens bis 31. Dezemher 1903
Bezeichnung	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Oesterreicbisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband	
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	69 Pfennig; 47 Pfennig; 17 Pfennig	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Verschieden
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	68; 41 *); 46 *) Pfennig	472; 404; 377; 380 Heller	Verschieden
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	1; -; 1 Pfennig		50prozentige Ermässigung von den ungekürzten Frachtsätzen der Gebührenherechnungstabelle des in Betracht kommenden Lokaltarifes
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			Die Liquidierung erfolgt gegen bis Ende März 1904 zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landnngsplatz nnd Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennig für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz. Für diese Frachtsätze gelten die im Tarif-Nachtrage VI auf Seite 16 enthaltenen Anwendungshedingungen	Für die Umladung in Bosna-Brod werden 2 Heller pro 100 kg separat berechnet	Das Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen an die Firma: „Grapbitwerke Brüder Porak" adressiert sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1025	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Zauchtel	Wigstadtl	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	29 Heller	24 Heller	5 Heller	Im Kartierungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Anfhebung	Besondere Bemerknngen
						von	nach		
14	Nr. 135 vom 25. November 1902	2369	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Schleifholz	Lamprechtshausen	Kehl	1. Mai 1903	
15	Nr. 142 vom 13. Dezember 1902	3163	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Hopfenstangen	Blisowa Böhm. Kubitzen Vollman Dobřichowitz Jinec-Čenkau Kanth Neuern Neugedein Přibram Pntzeried Řewnitz Wotschan	Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen Hagenau Sesenheim Bischweiler	1. Mai 1903	
16	Nr. 143 vom 16. Dezember 1902	3249	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Schleifholz	Attnang-Puchheim Frankenmarkt Hansruck Redl-Zipf Steindorf Strasswalchen Vöcklabruck Vöcklamarkt	Maxau	1. Mai 1903	
17	Nr. 23 vom 24. Februar 1903	791				Admont Eberschwang Gröbming Gurten Kienberg-Gamming Obernberg-Altheim St. Martin Timmelkam Trieben Waidhofen a. d. Ybbs			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 34. **Wien, 21. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1903 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Jahres 1902. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1903 und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Jahres 1902.

Im Monate Jänner 1903 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken mit elektrischem Betriebe dem öffentlichen Verkehre übergeben:

am 12. Jänner die 2·387 km lange Strecke Kaiserstrasse—Westbahnstrasse—Neubaugürtel—Felberstrasse bis zur Linzerstrasse und die 1·537 km lange Strecke Johnstrasse—Linzerstrasse bis zur Lützowgasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen;

am selben Tage die 5·2 km lange Strecke Friedrichstrasse—Magdalenenstrasse—Wienstrasse—Sonnenhofgasse—Ramperstorffergasse—Assmayergasse—Eichenstrasse bis zum Meidlinger Südbahnhofe, ferner die 0·9 km lange Strecke Steinbauergasse—Niederhofstrasse bis zur Meidlinger Hauptstrasse und die 1·2 km lange Strecke vom Meidlinger Südbahnhofe durch die Eichenstrasse, Meidlinger Hauptstrasse bis zur Niederhofstrasse der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft (in Liquidation).

Im Monate Jänner 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 10,627.534 Personen und 8,343.469 t Güter befördert und hierfür eine Gesamteinnahme von K 46,065.265 erzielt, das ist pro Kilometer K 2289. Im gleichen Monate 1902 betrug die Gesamteinnahme, bei einem Verkehre von 11,022.867 Personen, 7,975.020 t Güter und einer durchschnittlichen Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes von 19.711 km, K 45,680.261, oder pro Kilometer K 2318, daher resultiert für den Monat Jänner 1903 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1·3 Prozent.

Die auf Grund der Ergebnisse des Monates Jänner ermittelten kilometrischen Jahreseinnahmen beziffern sich pro 1903 auf K 27.468, gegen K 27.816 pro 1902, das ist für das Jahr 1903 um K 348, mithin um 1·3 Prozent geringer.

Nach der Höhe des für das Jahr 1903 ermittelten kilometrischen Einnahmen-Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1903 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	113.808
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	93.468
3. Leoben-Vordernberger Bahn	86.700
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	81.252
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	57.648
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	48.936
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	39.132
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	36.924
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	36.180
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	35.940
11. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	31.272
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	31.188
13. Böhmische Nordbahn	27.960
14. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	25.968
15. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	25.560
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	17.916
17. Eisenbahn Wien-Aspang	17.041
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	Kronen
1. Wiener Stadtbahn	123.732
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	44.196
3. Kuttenberger Lokalbahn	37.668
4. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	30.060

		Kronen
5.	Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	29.868
6.	Lokalbahn Swoleńowes-Smečna	28.788
7.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	24.912
8.	Stauding-Stramberger Lokalbahn	20.412
9.	Neutitscheiner Lokalbahn	19.644
10.	Bozen-Meraner Bahn	18.660
11.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	18.360
12.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	17.088
13.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	16.332
14.	Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	15.948
15.	Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. (Dampftramway)	15.755
16.	Lokalbahn Dolina-Wygoda	14.796
17.	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	12.684
18.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	12.384
19.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	11.160
20.	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	9.480
21.	Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	8.784
22.	Bukowinaer Lokalbahnen	8.616
23.	Unterkrainer Bahnen	7.968
24.	Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	7.680
25.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	7.436
26.	Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	7.296
27.	Steiermärkische Landesbahnen (Lokalb. Cilli-Wöllan)	7.272
28.	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	6.984
29.	Friauler Bahn	6.600
30.	Lokalbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6.252
31.	Lokalbahn Asch-Rossbach	6.240
32.	Friedländer Bezirksbahnen	6.168
33.	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	6.120
34.	Lokalbahn Plan-Tachau	6.096
35.	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	5.868
36.	Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	5.760
37.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	5.532
38.	Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	5.340
39.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5.280
40.	Bregenzerwaldbahn	5.244
41.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	5.208
42.	Lokalbahn Wotic-Selčan	5.148
43.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	5.124
44.	Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	5.100
45.	Mährische Westbahn	5.040
46.	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	5.028
47.	Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	4.992
48.	Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	4.968
49.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	4.956
50.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.848
51.	Gurkthal-Bahn	4.836
52.	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	4.800
53.	Lokalbahn Postelberg-Laun	4.476
54.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4.416
55.	Böhmische Kommerzialbahnen	4.404
56.	Zillerthal-Bahn	4.392
57.	Ostgalizische Lokalbahnen	4.356
58.	Lokalbahn Chabówka-Zakopane	4.296
59.	Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.248
60.	Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	4.224
61.	Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.200
62.	Valsugana-Bahn	4.080
63.	Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	4.032
64.	Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.996
65.	Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.900
66.	Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	3.840
67.	Murthal-Bahn	3.696
68.	Welser Lokalbahn	3.696
69.	Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.684
70.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	3.612
71.	Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	3.600
72.	Lokalbahn Deutschbrod-Saar	3.492
73.	Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	3.420
74.	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	3.396
75.	Lokalbahn Auspitz	3.360
76.	Ybbsthal-Bahn	3.336
77.	Kolomeaer Lokalbahnen	3.312
78.	Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.180
79.	Steyrthal-Bahn	3.168
80.	Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	3.060
81.	Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	3.012
82.	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	2.976
83.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	2.964
84.	Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów	2.940
85.	Lokalbahn Modřan-Čerčan	2.940
86.	Lokalbahn Stankau-Ronsperg	2.892
87.	Wippachthal-Bahn	2.892
88.	Pielachthal-Bahn	2.875
89.	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2.760
90.	Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.724
91.	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	2 652
92.	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	2.652
93.	Gailthal-Bahn	2.592
94.	Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	2.532
95.	Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	2.508
96.	Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	2.448
97.	Netolitzer Lokalbahn	2.400
98.	Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.400
99.	Lokalbahn Lupków-Cisna	2.304
100.	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.304
101.	Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	2.244
102.	Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.244
103.	Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	2.220
104.	Lokalbahn Kolin-Čerčan	2.196
105.	Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.148
106.	Pinzgauer Lokalbahn	1.992
107.	Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	1.980
108.	Niederösterr. Waldviertelbahn	1.956
109.	Chrudim-Holitzer Lokalbahn	1.956
110.	Brüx - Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.944
111.	Lokalbahn Piła-Jaworzno	1.944
112.	Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	1.908
113.	Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.908
114.	Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	1.824
115	Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	1.632
116.	Lokalbahn Melnik-Mšeno	1.584
117.	Kaadener Lokalbahn (Radonitz-Duppau)	1.572

	Kronen
118. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	1.572
129. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.428
120. Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	1.284
121. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	1.200
122. Lokalbahn Triest-Parenzo	1.176
123. Lokalbahn Laun-Libochowitz	900
124. Lokalbahn Neuhof-Weseritz	852
125. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	720

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Monate Jänner 1903 ergibt sich im Vergleiche mit demselben Monate 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	15·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	9·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	6·0
Eisenbahn Wien-Aspang	4·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	3·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	2·1
Böhmische Nordbahn	1·6
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	1·5
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	0·8
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	0·05

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	90·2
Kuttenberger Lokalbahn	87·7
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	52·9
Niederösterreichische Waldviertelbahn	47·5
Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	39·7
Lokalbahn Kolin-Čerčan	34·6
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	33·1
Lokalbahn Modřan-Čerčan	27·6
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	26·7
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	22·3
Lokalbahn Wotic-Selčan	22·2
Lokalbahn Chabówka-Zakopane	21·8
Lokalbahn Piła-Jaworzno	20·9
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	17·3
Welser Lokalbahn	16·7
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	13·4
Gurkthal-Bahn	13·2
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	13·1
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	12·5
Friedländer Bezirksbahnen	11·7
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	11·4
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	11·1
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	9·8
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	8·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	8·6
Lokalbahn Mauthausen-Grein	8·6
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	8·3
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	8·1
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	8·0
Lokalbahn Asch-Rossbach	7·0
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	6·8
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	6·8
Friauler Bahn	6·6
Ybbsthal-Bahn	6·5
Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	6·4
Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	6·3
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	6·3
Zillerthalbahn	6·1
Kolomeaer Lokalbahnen	4·5
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	2·9
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2·3
Bukowinaer Lokalbahnen	1·6
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	1·5
Lokalbahn Dolina-Wygoda	1·3
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	1·3
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	1·0
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	0·9
Lokalbahn Plan-Tachau	0·8
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	0·2

Die Lokalbahn Neuhof-Weseritz weist keine Differenz der kilometrischen Einnahmen nach.

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Monate Jänner 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	2·4
Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	3.8
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5·5
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	10·2
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	10·2
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	27·9
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	32·7

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	0·5
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	0·5
Ostgalizische Lokalbahnen	0·8
Valsugana-Bahn	1·4
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	1·4
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	1·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	1·9
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	2·3
Netolitzer Lokalbahn	2·9
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	3·1
Bozen-Meraner Bahn	3·3
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	3·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	3·9
Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach	4·1
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	4·3
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	4·7
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	4·7
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	4·9
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	5·0
Wiener Stadtbahn	5·5
Pinzgauer Lokalbahn	6·2
Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	6·6
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	7·0
Mährische Westbahn	7·7
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	7·7
Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	8·1

	%
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	8·2
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	8·3
Lokalbahn Melnik-Mšeno	8·3
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	8·4
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	8·9
Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	8·9
Neutitscheiner Lokalbahn	9·0
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	9·3
Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	9·4
Böhmische Kommerzialbahnen	9·6
Pielachthal-Bahn	9·6
Steyrthal-Bahn	9·9
Steiermärkische Landesb. (Lokalbahn Cilli-Wöllan)	10·8
Murthal-Bahn	12·5
Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów	12·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	12·8
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	14·9
Lokalbahn Hinterfreban-Lochowitz	16·2
Unterkrainer Bahnen	16·4
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	16·5
Lokalbahn Auspitz	17·4
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	18·6
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	18·8
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	18·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	19·3
Stauding-Stramberger Lokalbahn	19·4
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	19·9
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	20·1
Lokalbahn Postelberg-Laun	21·5
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	27·6
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	29·2
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	32·6
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	34·3
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	34·5
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	34·7
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	41·2
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	43·5
Gailthal-Bahn	43·5
Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	45·1
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	45·9

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Lokalbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate Jänner 1903 noch weiters 5 Zahnradbahnen (Länge 32·37 km), 28 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe (Länge 404·69 km) und 3 Drahtseilbahnen (Länge 0·68 km), somit zusammen 437·06 km, wovon 405·74 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate Jänner 1903 wurden auf diesen Bahnen 15,876.497 Personen und 9808 t Güter befördert und hierfür K 2,170.621 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,157.539 und auf den Güterverkehr K 13.082 entfallen.

Im gleichen Monate 1902 resultierte eine Gesamteinnahme von K 1,893.867 bei einem Verkehre von 13,953.448 Personen, 10.304 t Güter und einer Gesamtlänge des Bahnnetzes von 386·77 km, wovon 346·67 km im Betriebe standen.

An der letzteren Gesamteinnahme partizipiert der Personenverkehr mit K 1,880.978 und der Güterverkehr mit K 12.889.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationiert:

Staatseisenbahnbetrieb.

Nach der vorläufigen Ermittlung wurden im Monate Jänner 1903 auf den k. k. Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen vereinnahmt: aus dem Personenverkehre K 4,608.100, aus dem Güterverkehre K 13,601.600, sonach im ganzen K 18,209.700.

Zu dieser Gesamteinnahme trugen bei:

die westlichen Staatsbahnen: aus dem Personenverkehre K 3,056.400 (2,042.800 Reisende), aus dem Güterverkehre K 9,696.900 (2,084.700 t);

die östlichen Staatsbahnen: aus dem Personenverkehre K 1,551.700 (699.700 Reisende), aus dem Güterverkehre K 3,904.700 (512.500 t).

Im Vergleiche zum Ergebnisse des Monates Jänner 1902 zeigt sich bei der Einnahme aus der Personenbeförderung ein Minderergebnis von K 111.825 (— 120.900 Reisende), dagegen bei jener aus dem Gütertransporte eine Mehreinnahme von Kronen 126.387 (+ 22.600 t).

Der Ausfall in den Einnahmen aus dem Personenverkehre beträgt bei den westlichen Staatsbahnen Kronen 51.951 (— 84.100 Reisende), bei den östlichen Staatsbahnen K 59.874 (— 36.800 Reisende).

An der Mehreinnahme aus dem Gütertransporte sind die westlichen Linien der k. k. Staatsbahnen mit K 3906 (— 7800 t), die östlichen Linien mit K 122.481 (+ 30.400 t) beteiligt.

Die geringere Einnahme aus der Personenbeförderung beider Staatsbahnnetze ist zumeist in den ungünstigen Temperaturverhältnissen des Monates Jänner 1903 begründet, während der Jänner vorigen Jahres gerade durch seinen ungewöhnlich milden Witterungscharakter eine beträchtliche Steigerung in den Einnahmen aus diesem Transportzweige erfahren hatte. Es stehen daher den Ergebnissen des Berichtsmonates aussergewöhnlich hohe Vergleichsziffern sowohl aus dem Nah- als auch aus dem Fernverkehre des gleichen Monates im Vorjahre gegenüber.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen ist zumeist aus regeren Verfrachtungen von Kohle für den in- und ausländischen Bedarf erwachsen, während der Verkehr in den anderen Wagenladungsgütern, die Minderbeförderung von Erz ausgenommen, keine bemerkenswerte Zu- oder Abnahme zeigte. Auf den östlichen Staatsbahnen waren es vor allem die Artikel Holz und Eier für Deutschland und Getreide aus Russland, welche in grösseren Mengen gefahren wurden, wogegen die Getreidetransporte aus Rumänien eine Abnahme zeigten.

Wiener Stadtbahn. Im Monate Jänner 1903 wurden nach der vorläufigen Ermittlung auf der Wiener Stadtbahn eingenommen:

Aus dem Personenverkehre K 339.800 (2,479.200 Reisende), aus dem Güterverkehre K 52.000 (26.900 t), sonach im ganzen K 391.800.

Im Vergleiche zu den Ergebnissen des Monates Jänner 1902 ist die Einnahme aus dem Personenverkehre um K 20.565 (— 66.400 Reisende), aus dem Güterverkehre um K 2057 (+ 2600 t) zurückgeblieben.

Der Einnahmenausfall bei der Personenbeförderung ist hauptsächlich, wie bereits bei der Erläuterung der Einnahmen dieses Dienstes bei den k. k. Staatsbahnen angegeben wurde, auf die ungewöhnlich strengen Temperaturverhältnisse des Monates Jänner 1903 zurückzuführen.

Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz. Obwohl die Einnahme aus dem Personenverkehre um K 1312 (+ 600 Reisende) und aus dem Güterverkehre um K 494 (+ 800 t) höher ist als im gleichen Monate des Vorjahres, blieb dennoch das Kilometererträgnis ein negatives, da die Steigerung in den Einnahmen nicht in demselben Masse erfolgte als die Zunahme in der Streckenentwicklung.

Lokalbahn Chabówka-Zakopane. Aus dem Personenverkehre ergab sich eine Mehreinnahme von K 360 (+ 300 Reisende), aus dem Güterverkehre K 2404 (+ 900 t). Letztere Steigerung stammt zumeist von zahlreichen Transporten von Mais, Holz und Baumaterialien her.

Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl. Im Personenverkehre wurden um K 108 (+ 900 Reisende), im Güterverkehre um K 411 (+ 400 t) mehr eingenommen. Die Mehreinnahme im Güterverkehre steht mit stärkeren Transit-Transporten von Rohzucker im Zusammenhange.

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg. Die Einnahme aus dem Personenverkehre ist um K 350 (— 1500 Reisende), jene aus dem Güterverkehre um K 1381 (— 1200 t) gegenüber den Ergebnissen des Vergleichsmonates im Vorjahre zurückgeblieben.

Die Ursache des Ausfalles im Güterverkehre liegt zunächst in schwächeren Zufuhren von Baumwolle und Kohle.

Gailthalbahn. Aus der Personenbeförderung erwuchs die geringe Mehreinnahme von K 239 (+ 400 Reisende), der Güterverkehr dagegen erlitt durch schwächere Verfrachtungen von Holz und Kohle einen Ausfall von K 5375 (— 1700 t).

Lokalbahn Gleisdorf-Weiz. Der Rückgang in der Einnahme des Personenverkehres um K 736 (— 1700 Reisende) wurde zumeist durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse verursacht.

Die um K 2233 (— 1300 t) schwächere Einnahme aus dem Güterverkehre steht mit der schwächeren Beförderung von Holz, Schotter und Getreide in Verbindung.

Lokalbahn Kolin-Čerčan. Der Verkehr auf dieser Lokalbahn zeigt eine bemerkenswerte Zunahme, und zwar betrug dieselbe im Monate Jänner 1902 im Personenverkehre K 711 (+ 1900 Reisende), im Güterverkehre K 3094 (+ 700 t).

Eisenbahn Lemberg-(Bełzec)-Tomaszów. Der Personenverkehr wurde durch die Witterungsverhältnisse ungünstig beeinflusst, so dass sich eine Mindereinnahme von K 1339 (— 900 Reisende) ergab. Dagegen weist der Güterverkehr eine Mehreinnahme von K 9833 (+ 3700 t) aus, welche zumeist stärkeren Transporten von Bauholz zuzuschreiben ist.

Kleinbahn Lupków-Čisna. Die ausgewiesene Mehreinnahme von K 3624 stammt zur Gänze aus dem Güterverkehre, in welchem um 2700 t Bau- und Brennholz mehr verfrachtet wurden als im Jänner vorigen Jahres.

Lokalbahn Modřan-Čerčan. Der Ausfall in den Einnahmen des Personenverkehres per K 1278 (— 900 Reisende) ist in der ungünstigen Witterung begründet. Im Güterverkehre wurden mehr Kohle und Steine befördert, wodurch hauptsächlich die Mehreinnahme von K 5201 (+ 2100 t) bewirkt wurde.

Lokalbahn Mösel-Hüttenberg. Im Personenverkehre zeigte sich eine geringe Mindereinnahme (— K 46). Der Güterverkehr erlitt durch die Abnahme der Transporte von Roheisen und Holzkohle einen Ausfall von K 795 (— 900 t).

Lokalbahn Piła-Jaworzno. Die gesamte Mehreinnahme von K 586 erfloss aus dem Güterverkehre, in welchem um 1900 t, zumeist Kohle, mehr befördert wurden.

Lokalbahn Postelberg-Laun. Die um 300 Reisende geringere Frequenz im Personenverkehre hatte auch eine um K 109 geringere Einnahme zur Folge. Im Güterverkehre war die Beförderung von Zucker, Getreide und Holz schwächer als im Vergleichsmonate vorigen Jahres, wodurch sich die Mindereinnahme von K 1013 (— 1400 t) erklärt.

Lokalbahn Potscherad-Wurzmes. Aus dem Personenverkehre ergibt sich eine Mindereinnahme K 146 (— 600 Reisende), im Güterverkehre von K 2160 (— 3000 t), welch letzteres Minderergebnis noch mit der schwächeren Rübenernte des verflossenen Jahres im Zusammenhange steht.

Lokalbahn Trzebinia-Skawce. Infolge des Brandes im Jaworznoer Bergwerke gelangten auf der Strecke dieser Lokalbahn bedeutendere Mengen von Kohle zur Beförderung, wodurch die Einnahme aus dem Güterverkehre um K 16.444 (+ 11.400 t) gestiegen ist. Der Personenverkehr weist nur eine geringe Mehreinnahme (+ K 71) aus.

Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth. Die Einnahme aus der Personenbeförderung stellte sich bloss um K 42 (+ 200 Reisende) höher als im Jänner v. J. Dagegen besserte sich das Erträgnis aus dem Güterverkehre um K 5960 (+ 4800 t) durch Mehrverfrachtungen von Mehl und Getreide.

Lokalbahn Wolframs-Teltsch—Zlabings. Sowohl der Personenverkehr als der Güterverkehr weisen Mehreinnahmen aus, und zwar hat der erstere um K 2022 (+ 2300 Reisende), der letztere um K 2116 (+ 900 t) zugenommen. Wenn dessenungeachtet das Kilometererträgnis einen negativen Koeffizienten zeigt, so liegt die Ursache darin, dass die Verkehrsentwicklung nicht in demselben Verhältnisse erfolgte wie der Streckenzuwachs.

Lokalbahn Wotic-Selčan. Aus der Personenbeförderung ergab sich eine Mehreinnahme von K 263 (+ 200 Reisende), aus dem Gütertransporte von K 1076 (+ 400 t).

Die Zunahme im Güterverkehre wurde zumeist durch stärkere Transporte von Getreide bewirkt.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Alte Linien. Die für den Monat Jänner 1903 ausgewiesene Mehreinnahme resultiert aus dem stärkeren Güterverkehre.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die im Monate Jänner erzielte Mehreinnahme ist auf den stärkeren Güterverkehr zurückzuführen.

(Fortsetzung auf Seite 924.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Jänner	
					1903				1902		Differz. pro Kilom. in Prozent		
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.548	8.548	2,742.500	2,597.200	4,608.100	13,601.600	18,209.700	2.130	18,195.138	2.129	+ 0·05	8.548	8.54
b) Wiener Stadtbahn	38	38	2,479.200	26.900	539.800	52.000	391.800	10.311	414.422	10.906	— 5·5	38	3
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	6.000	7.300	1.400	6.400	7.800	520	7.288	468	+ 7·0	15	1
Beneschau-Wlaschim	47	23	3.700	2.600	4.000	9.400	13.400	285	11.594	504	— 43·5	47	2
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.800	4.960	2.500	8 600	11.100	336	10.100	306	+ 9·8	33	3
Bregenzerwaldb. (Bregenz-Bezau)	35	. . .	8.800	1.700	6.400	8.900	15.300	437	. . .	. . .	. . .	35	. . .
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.700	1.800	1.700	4.300	6.000	162	6.307	170	— 4·7	37	3
Bukowinaer Lokalbahnen	210	187	21.300	44.100	20.100	130.700	150.800	718	132.147	707	+ 1·6	210	18
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	26.700	22.500	24.400	56.800	81.200	489	80.012	482	+ 1·5	166	16
Chabowka-Zakopane	43	43	6.400	3.000	7.000	8.400	15.400	358	12.636	294	+ 21·8	43	4
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.700	600	700	800	1.500	107	981	70	+ 52·9	14	1
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	6.800	5.500	2.600	7.000	9.600	163	10.581	179	— 8·9	59	5
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	8.400	9.200	9.700	22.000	31.700	283	28.448	254	— 11·4	112	11
Deutschbrod-Saar	33	33	3.600	2.200	2.800	6.800	9.600	291	10.028	304	— 4·3	33	3
Dolina-Wygoda	9	9	1.000	6.500	300	10.800	11.100	1.233	10.954	1.217	+ 1·3	9	
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.600	3.400	3.200	9.600	12.800	640	15.041	752	— 14·9	20	2
Friauler Bahn	16	16	5.600	1.400	6.500	2.300	8.800	550	8.248	516	+ 6·6	16	1
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	5.800	2.400	3.000	4.000	7.000	179	8.731	224	— 20·1	39	3
Gailthal-Bahn	31	31	4.500	1.200	3.000	3.700	6.700	216	11.836	382	— 43·5	31	3
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.800	3.100	2.200	5.000	7.200	480	10.169	678	— 29·2	15	1
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	3.300	1.700	1.500	2.500	4.000	211	3.887	205	+ 2·9	19	1
Gurkthalbahn	29	29	7.100	3.600	3.400	8.300	11.700	403	10.311	356	+ 13·2	29	2
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	1.800	1.100	1.100	2.100	3.200	119	3.836	142	— 16·2	27	2
Kaadener Lokalbahnen	13	. . .	1.400	500	700	1.000	1.700	131	. . .	. . .	. . .	13	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	7.400	9.500	4.600	15.800	20.400	434	18.871	402	+ 8·0	47	4
Karlsbad-Merkelsgrün	11	. . .	1.300	4.000	500	4.400	4.900	445	. . .	. . .	. . .	11	. . .
Kolin-Cerčan	81	81	7.700	2.800	6.100	8.700	14.800	183	10.995	136	+ 34·6	81	8
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	400	5.600	200	8.900	9 100	276	8 700	264	+ 4·5	33	3
Krakau-Kocmyrzów	20	20	4.000	5.000	1.600	6.900	8.500	425	8.535	427	— 0·5	20	2
Lambach-Haag a. H.	26	26	3.800	700	2.100	2.200	4 300	165	4.744	182	— 9·3	26	2
Laun-Libochowitz	20	. . .	1.900	800	600	900	1.500	75	. . .	. . .	. . .	20	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	17.100	9.200	22.300	24.100	46.400	521	37.906	426	+ 22·3	89	
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	2.300	1.900	2.000	3.400	5.400	245	6.191	281	— 12·8	22	
Lupków-Cisna	25	25	400	3.600	200	4.600	4.800	192	1.176	47	+ 308·5	25	
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	3.000	1.500	2.000	5.000	7.000	333	8.605	410	— 18·8	21	
Mährische Westbahn	90	90	15.100	9.700	7.100	30.700	37.800	420	40.970	455	— 7·7	90	
Marienbad-Karlsbad	53	53	17.000	4.800	16 300	16.700	33.000	623	33.199	626	— 0·5	53	
Mauthausen-Grein	31	31	7.100	2.100	3.900	4.300	8.200	265	7.553	244	+ 8·6	31	
Modřan-Cerčan	74	74	6.200	6.000	4.300	13.800	18.100	245	14.177	192	+ 27·6	74	
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.500	1.300	400	1.200	1.600	320	2.441	488	— 34·4	5	
Murthal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	7.900	4.000	5.700	17.700	23.400	308	26.739	352	— 12·5	76	
Netolitzer Lokalbahn	14	14	1.900	1.000	1.000	1.800	2.800	200	2.888	206	— 2·9	14	
Neuhaus-Neubistritz	33	33	1.900	900	800	2.500	3.300	100	3.038	92	+ 8·7	33	
Neuhof-Weseritz	24	24	900	600	700	1.000	1.700	71	1.699	71	0	24	
Nixdorf-Rumburg	24	. . .	8.000	1.900	3.000	2.300	5.300	221	. . .	. . .	. . .	24	. . .
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	14.000	17.300	26.900	44.200	71.100	363	71.785	366	— 0·8	196	1
Piła-Jaworzno	21	21	400	4.500	100	3.300	3.400	162	2.814	134	+ 20·9	21	
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	6.600	1.300	3.700	5.100	8.800	166	9.365	177	— 6·2	53	
Plan Tachau	13	13	3.000	1.800	1.800	4.800	6.600	508	6.553	504	+ 0·8	13	
Postelberg-Laun	11	11	900	3.200	400	3.700	4.100	373	5.222	475	— 21·5	11	
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.300	1.500	400	2.300	2.700	159	5.006	294	— 45·9	17	
Rakonitz-Mlatz	39	39	2.600	2.000	2.000	4.200	6.200	159	6.675	171	— 7·0	39	
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	10.400	4.800	6.400	13.600	20.000	192	20.965	202	+ 5·0	104	1
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.100	2.200	1.200	3.900	5.100	204	5.519	221	— 7·7	25	
Reichenberg-Gablonz-Tanwald	41	34	43.000	19.800	25.600	59.500	85.100	2.076	62.411	1.836	+ 13·1	41	
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	2.300	1.100	1.100	1.700	2.800	350	2.902	363	— 3·6	8	
Schönwehr-Elbogen	15	15	2.900	3.200	1.300	3.200	4.500	300	4.227	282	+ 6·4	15	
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	4.700	2.400	3.700	7.200	10.900	352	10.087	325	+ 8·3	31	
Stankau-Ronsperg	22	22	4.000	1.300	2.300	3.000	5.300	241	5.787	263	— 8·4	22	

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902							
		für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differenz pro Kilom. in Prozent	1903	1902	
Personen Anzahl	Güter Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
2,742.500	2,597.200	4,608.100	13,601.600	18,209.700	2.130	4,719.925	13,475.213	18,195.138	2.129	+ 0·05	25 560	25 548	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
2,479.200	26.900	339.800	52.000	391.800	10.311	360.365	54.057	414.422	10.906	— 5·5	123.732	130.872	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
6.000	7.300	1.400	6.400	7.800	520	1.375	5.913	7 288	486	+ 7·0	6.240	5.832	Asch-Rossbach
3.700	2 600	4.000	9.400	13.400	285	2.688	8.906	11.591	504	— 43·5	3.420	6.048	Beneschau-Wlaschim
1.800	4.900	2.500	8.600	11.100	336	2.473	7.627	10.100	306	+ 9·8	4.032	3.672	Borki wielk.-Grzymalow
8.800	1.700	6.400	8.900	15.300	437	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.244	. . .	Bregenzer Waldbahn
3.700	1.800	1.700	4.300	6.000	162	2.036	4.271	6.307	170	— 4·7	1.944	2.040	Brüx-Lobositzer Verb.B.
21.300	44.100	20.100	130 700	150.800	718	20.276	111.871	132.147	707	+ 1·6	8.616	8.484	Bukowinaer Lokalb.
26.700	22.500	24.400	56.800	81.200	489	25.292	54.720	80.012	482	+ 1·5	5.868	5.784	N. Bukowinaer Lokalb.
6.400	3.000	7.000	8.400	15.400	358	6.640	5.996	12.636	294	+ 21·8	4.296	3.528	Chabowka-Zakopane
1.700	600	700	800	1.500	107	592	389	981	70	+ 52·9	1.284	840	Chlumetz-Königstadtl
6.800	5.500	2.600	7.000	9.600	163	2.722	7.859	10.581	179	— 8 9	1.956	2.148	Chrudim-Holitzer L.B.
8.400	9.200	9 700	22.000	31.700	283	9.837	18.611	28 448	254	+ 11 4	3.396	3.048	Delatyn-Kołomea-Stef.
3.600	2.200	2.800	6.800	9.600	291	2.436	7.592	10.028	304	— 4·3	3.492	3.648	Deutschbrod-Saar
1.000	6.500	300	10 800	11.100	1.233	344	10.610	10.954	1.217	+ 1·3	14.796	14.604	Dolina-Wygoda
5.600	3.400	3.200	9.600	12.800	640	3.437	11.604	15.041	752	— 14·9	7.680	9.024	Fehring-Fürstenfeld
5.600	1.400	6.500	2.300	8.800	550	6.539	1.709	8.248	516	+ 6·6	6.600	6.192	Friauler Bahn
5 800	2.400	3.000	4 000	7.000	179	3.350	5.381	8.731	224	— 20·1	2.148	2.688	Fürstenfeld-Hartberg
4.500	1.200	3.000	3.700	6 700	216	2.761	9.075	11.836	382	— 43 5	2.592	4.584	Gailthal-Bahn
4.800	3.100	2.200	5.000	7.200	480	2 936	7.233	10.169	678	— 29·2	5.760	8 136	Gleisdorf-Weiz
3 300	1.700	1.500	2.500	4.000	211	1.580	2.307	3.887	205	+ 2·9	2.532	2.460	Göpfritz—Gr.-Siegharts
7.100	3.600	3.400	8.300	11.700	403	2.861	7.450	10.311	356	+ 13·2	4.836	4 272	Gurkthalbahn
1.800	1.100	1.100	2.100	3.200	119	1.149	2.687	3.836	142	— 16·2	1.428	1.704	Hint.-Třeban-Lochowitz
1.400	500	700	1.000	1.700	131	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.572	. . .	Kaadener Lokalb., R.-D.
7.400	9.500	4.600	15.800	20.400	434	6.162	12.709	18.871	402	+ 8·0	5·208	4.824	Karlsb.-Johanngeorgst.
1.300	4.000	500	4.400	4 900	445	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.340	. . .	Karlsbad-Merkelsgrün
7.700	2.800	6.100	8.700	14.800	183	5.389	5.606	10.995	136	+ 34·6	2.196	1.632	Kolin-Cerčan
400	5.600	200	8.900	9.100	276	274	8.426	8.700	264	+ 4·5	3.312	3.168	Kolomeaer Lokalbahnen
4.000	5.000	1.600	6.900	8.500	425	1.431	7.104	8.535	427	— 0·5	5 100	5.124	Krakau-Kocmyrzów
3.800	700	2.100	2.200	4.300	165	2.180	2.564	4.744	182	— 9·3	1.980	2.184	Lambach-Haag
1.900	800	600	900	1.500	75	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	900	. . .	Laun-Libochowitz
17.100	9.200	22.300	24.100	46.400	521	23.639	14.267	37.906	426	+ 22·3	6.252	5.112	Lemberg-Bełzec
2.300	1 900	2.000	3.400	5.400	245	2.263	3.928	6.191	281	— 12·8	2.940	3.372	Lemberg (Klep.)-Janów
400	3.600	200	4.600	4.800	192	271	905	1.176	47	+308·5	2 304	564	Lupków-Cisna
3.000	1.500	2.000	5.000	7.000	333	2.035	6.570	8.605	410	— 18.8	3.996	4.920	M.-Budwitz-Jamnitz
15.100	9.700	7.100	30.700	37.800	420	8.428	32.542	40.970	455	— 7·7	5.040	5.460	Mährische Westbahn
17.000	4.800	16.300	16.700	33.000	623	17.017	16.182	33.199	626	— 0·5	7.476	7.512	Marienbad-Karlsbad
7.100	2.100	3.900	4.300	8.200	265	3.720	3 833	7.553	244	+ 8·6	3.180	2.928	Mauthausen-Grein
6 200	6.000	4.300	13.800	18.100	245	5.578	8.599	14.177	192	+ 27·6	2.940	2.304	Modřan-Cerčan
1.500	1.300	400	1.200	1.600	320	446	1.995	2.441	488	— 34·4	3.840	5.856	Mösel-Hüttenberg
7.900	4.000	5.700	17.700	23.400	308	6.812	19.927	26.739	352	— 12·5	3.696	4.224	Murthal-Bahn
1.900	1.000	1.000	1.800	2.800	200	1.044	1.844	2.838	206	— 2·9	2.400	2.472	Netolitzer Lokalbahn
1.900	900	800	2.500	3.300	100	1.044	1.994	3.038	92	+ 8·7	1.200	1.004	Neuhaus-Neubistritz
900	600	700	1.000	1.700	71	762	937	1.699	71	0	852	852	Neuhof-Weseritz.
8.000	1.900	3.000	2.300	5.300	221	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.652	. . .	Nixdorf-Rumburg
14.000	17.300	26.900	44.200	71.100	363	29.125	42.660	71.785	366	— 0 8	4.356	4.392	Ostgalizische Lokalb.
400	4.500	100	3.300	3.400	162	186	2.628	2.814	134	+ 20·9	1.944	1.608	Piła-Jaworczno
6.600	1.300	3.700	5 100	8.800	166	3.755	5.610	9.365	177	— 6·2	1.992	2.124	Pinzgauer L.B.
3.000	1.800	1.800	4.800	6.600	508	1.822	4.731	6.553	504	+ 0·8	6.096	6.048	Plan-Tachau
900	3.200	400	3.700	4.100	373	509	4.713	5 222	475	— 21·5	4.476	5.700	Postelberg-Laun
1.300	1.500	400	2.300	2.700	159	546	4.460	5.006	294	— 45·9	1.908	3.528	Potscherad-Wrzmes
2 600	2.000	2.000	4.200	6.200	159	2.347	4.328	6.675	171	— 7·0	1.908	2.052	Rakonitz-Mlazz
10.400	4.800	6.400	13.600	20.000	192	6.709	14.256	20.965	202	— 5·0	2.304	2.424	Rakonitz-Pl.-Petschau
2.100	2.200	1.200	3.900	5.100	204	1.119	4.400	5.519	221	— 7·7	2.448	2.652	Raudnitz-Hosnozin
43.000	19.800	25.600	59.500	85.100	2.076	31.576	30.835	62.411	1.836	+ 13·1	24.912	22.032	Reichenberg-Gablonz-T.
2.300	1.100	1.100	1.700	2.800	350	1.038	1.864	2.902	363	— 3·6	4.200	4 356	Schlackenwerth-Joach.
2.900	3.200	1.300	3.200	4.500	300	1.769	2.458	4.227	282	+ 6·4	3.600	3 384	Schönwehr-Elbogen
4.700	2.400	3.700	7.200	10.900	352	3.302	6.785	10.087	325	+ 8·3	4.224	3.900	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
4.000	1.300	2.300	3.000	5.300	241	1.881	3.906	5.787	263	— 8·4	2.892	3.156	Stankau-Bonsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1903	1902	Im Monate Jänner 1902 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1902: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1901: im ganzen	pro Kilom.	Differenz pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.400	3.700	2.200	13.600	15.800	790	16.611	831	— 4·9	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	4.900	3.100	3.900	7.400	11.300	136	11.024	133	+ 2·3	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	8.000	4.200	5.000	12.600	17.600	248	17.876	252	— 1·6	71	71
Tirschnitz-Schönbach	21	21	4.300	4.000	2.600	6.200	8.800	419	9.169	437	— 4·1	21	21
Triest-Parenzo	122	. . .	8.500	500	9.400	2.500	11.900	98	. . .	. . .	. . .	122	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	3.400	25.000	2.700	32.200	34.900	582	18.385	306	+ 90·2	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	23.100	16.700	23.900	65.100	89.000	664	106.431	794	— 16·4	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	17.600	2.600	13.500	7.900	21.400	340	21.747	345	— 1·4	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	4.900	1.700	1.100	3.300	4.400	400	3.747	341	+ 17·3	11	11
Welser Lokalbahn	84	84	17.900	7.600	10.300	15.600	25.900	308	22.195	264	+ 16·7	84	84
Wippachthalbahn	27	. . .	4.200	1.300	3.000	3.500	6.500	241	. . .	. . .	. . .	27	. . .
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.500	20 500	3.400	20.800	24.200	1.424	18.198	1.070	+ 33·1	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	2.600	700	1.700	1.500	3.200	152	3.003	143	+ 6·3	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	7.700	2 800	4 500	7.200	11.700	209	11.873	212	— 1·4	56	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	23	5.400	2.700	3.700	8.500	12.200	230	8.062	351	— 34·5	53	23
Wotic-Selčan	17	17	3.100	1.900	2.000	5.300	7.300	429	5.961	351	+ 22·2	17	17
Ybbsthalbahn	76	76	8.820	4.100	5.500	15.600	21.100	278	19.804	261	+ 6·5	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	1.700	2.8800	400	21.700	22.100	3.683	26.479	4.413	— 16·5	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	13.100	13.700	9.900	28.400	38.300	440	34.005	391	+ 12·5	87	87
Zwittau-Poličká-Skuč	52	52	4.900	2 900	3.900	7.900	11.800	227	11.069	213	+ 6·8	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	2.290	4.126	1.191	6.173	7.364	307	8.091	337	— 8·9	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.422	10 737	466	6.181	6.647	1.329	9.875	1.971	— 32·6	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angeführten Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	204·138	737.311	108.025	849.830	957.855	9.484	832.416	8.242	+ 15·1	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	69.551	49.016	41.258	114.611	155.869	1.032	143.455	950	+ 8·6	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	173.966	174.704	151.082	613.109	764.191	2.330	751 965	2.293	+ 1·6	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	66.907	200.890	73.669	498.687	572.356	3.077	553.956	2.978	+ 3·3	186	186
Linie lit. B.	236	236	98.652	374.043	82.718	1,050.969	1,133.687	4.804	1,040.587	4.409	+ 9·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	32.102	68.887	27.507	245.009	272.516	2.995	266.859	2.933	+ 2·1	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	761 091	1,129.707	1,280.254	5,734.089	7,014.343	6.771	6,616.606	6.387	+ 6·0	1.036	1.036
Lokalbahnen	301	301	90.495	46.454	42.163	86.241	128.404	427	159.131	529	— 19·3	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	68.258	116.666	58.844	439.640	498.484	7.789	490.835	7.669	+ 1·5	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	9.233	107.161	3.018	105.354	108.372	7.225	120.603	8.040	— 10·2	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantierte Strecken	628	628	297.847	288.159	415.366	1,216.811	1,632.177	2.599	1,696.687	2.702	— 3·8	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	138.133	288.324	180.253	830.732	1,010.985	3.261	1,069.939	3.451	— 5·5	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	747.950	820.277	787.679	3,331.391	4,119.070	3.015	4,219.957	3.089	— 2·4	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	36.460	25.093	14.895	34.369	49.264	1.493	73.162	2.217	— 32·7	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	943.158	419.866	1,592.018	4,590.918	6,182.936	4.078	6,132.326	4.045	+ 0·8	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	6.726	. . . .	1.657	. . . .	1.657	414	1.802	451	— 8·2	4	.
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	146.247	164.977	129.184	487.462	616.646	2.164	687.074	2.411	— 10·2	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	52.660	37.364	35.644	90.747	126.391	1.420	120.923	1.358	+ 4·5	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	27.732	54.051	17.979	151.405	169.384	2.606	234.935	3.615	— 27·9	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differenz pro Kilom in Prozent	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
4.400	3 700	2.200	13 600	15.800	790	2.532	14.079	16.611	831	— 4·9	9.480	9.972	Starkenbach-Rochlitz
4 900	3.100	3.900	7.400	11.300	136	3.654	7.370	11.024	133	+ 2 3	1.632	1·596	Strakonitz-Březnitz
8.000	4.200	5 000	12.600	17.600	248	5.310	12.566	17.876	252	— 1 6	2.976	3.024	Strakonitz-Winterberg
4.300	4.000	2 600	6.200	8.800	419	2.481	6.688	9.169	437	— 4·1	5.028	5.244	Tirschnitz-Schönbach
8.500	500	9.400	2.500	11.900	98	. . . . .					1.176	. . .	Triest-Parenzo
3 400	25.000	2.700	32.200	34.900	582	2.629	15.756	18.385	306	+ 90·2	6.984	3.672	Trzebinia-Skawce
23.100	16.700	23.900	65.100	89.000	664	24.926	81.505	106.431	794	— 16·4	7.968	9.528	Unterkrainer Bahnen
17.600	2.600	13.500	7.900	21.400	340	14.370	7.377	21.747	345	— 1·4	4.080	4.140	Valsugana-Bahn
4.900	1.700	1.100	3.300	4.400	400	1.218	2.529	3.747	341	+ 17·3	4.800	4.092	Vöcklabruck-Kammer
17.900	7.600	10.300	15.600	25.900	308	11.297	10.898	22.195	264	+ 16·7	3.696	3.168	Welser Lokalbahn
4.200	1.300	3.000	3.500	6.500	241	. . . . .					2.892	. . .	Wippachthalb.
5.500	20.500	3.400	20.800	24.200	1.424	3.358	14.840	18.198	1.070	+ 33·1	17.088	12.840	Wittmannsdorf- (Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
2.600	700	1.700	1.500	3.200	152	1.556	1.447	3 003	143	+ 6·3	1.824	1.716	Wodnan-Moldauthein
7.700	2.800	4.500	7.200	11.700	209	4.780	7.093	11.873	212	— 1·4	2.508	2.544	Wodňan-Prachatitz
5.400	2.700	3.700	8.500	12.200	230	1.678	6.384	8.062	351	— 34·5	2.760	4.212	Wolframs-Teltsch
3.100	1.900	2.000	5.300	7.300	429	1.737	4.224	5.961	351	+ 22·2	5.148	4.212	Wotic-Selčan
8.820	4.100	5.500	15.600	21.100	278	5.963	13.841	19.804	261	+ 6·5	3.336	3.132	Ybbsthalbahn
1.700	28.800	400	21.700	22.100	3.683	618	25.861	26.479	4.413	— 16·5	44.196	52.956	Zeltweg-Fohnsdorf
13.100	13.700	9.900	28.400	38 300	440	10 963	23.042	34.005	391	+ 12·5	5.820	4.692	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
4.900	2.900	3.900	7.900	11.800	227	4.221	6.848	11.069	213	+ 6·8	2.724	2.556	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
2.290	4.126	1.191	6.173	7.364	307	1 467	6.624	8.091	337	— 8·9	3.684	4.044	Časlau-Zawratetz
1.422	10.737	466	6.181	6.647	1.329	444	9.413	9.857	1.971	— 32·6	15.948	23.652	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Lokalb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
204.138	737.311	108.025	849.830	957.855	9,484	112.301	720.115	832.416	8.242	+ 15·1	113.808	98.904	Aussig-Teplitzer E. a. L.
69.551	49.016	41.258	114.611	155.869	1.032	45.534	97.921	143.455	950	+ 8 6	12.384	11.400	Teplitz (Settenz)-R.
173.966	174.704	151.082	613.109	764.191	2.330	149.968	601.997	751.965	2.293	+ 1·6	27.960	27.516	Böhmische Nordbahn
66.907	200.890	73.669	498.687	572.356	3.077	72.068	481.888	553.956	2.978	+ 3·3	36.924	35.736	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
98.652	374.043	82.718	1,050.969	1,133.687	4.804	87.624	952.963	1,040.587	4.409	+ 9·0	57.648	52.908	Linie lit. B
32.102	68.887	27.507	245.009	272.516	2.995	30.706	236.153	266.859	2.933	+ 2·1	35.940	35.196	Graz-Köflacher Eisenb.
761.091	1,129.707	1,280.254	5,734.089	7,014.343	6.771	1,312.165	5,304.441	6,616.606	6.387	+ 6·0	81.252	76.644	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
90.495	46.454	42.163	86.241	128.404	427	49.326	109.805	159.131	529	— 19·3	5 124	6.348	Lokalbahnen
68.258	116.666	58.844	439.640	498.484	7.789	58.796	432.039	490.835	7.669	+ 1·5	93.468	92.028	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
9.233	107.161	3.018	105.354	108.372	7.225	4.301	116.302	120.603	8.040	— 10·2	86.700	96.480	Leoben-Vordernberger
297.847	288.159	415.366	1,216.811	1,632.177	2.599	481.243	1,215.444	1,696.687	2.702	— 3·8	31.188	32.424	Oesterr. Nordwestbahn Garantierte Strecken
38.133	288.324	180.253	830.732	1,010.985	3.261	191.750	878.189	1,069 939	3.451	— 5·5	39.132	41.412	Ergänzungsnetz
47.950	820.277	787.679	3,331.391	4,119.070	3.015	992.921	3,226.136	4,219.057	3.089	— 2·4	36.180	37.068	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
36.460	25.093	14.895	34.369	49.264	1.493	17.184	55.978	73.162	2.217	— 32·7	17.916	26.604	Ostrau-Friedlander Eb.
43.158	419,866	1,592.018	4,590.918	6,182.936	4.078	1,660.022	4,472.304	6,132.326	4 045	+ 0·8	48.936	48.540	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Lokalb in Oesterreich
6.726		1.657		1.657	414	1.802		1.802	451	— 8·2	4.968	5.412	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
46 247	164.977	129.184	487.462	616.646	2.164	139.438	547.636	687.074	2 411	— 10·2	25.968	28.932	Süd-Nordd. Verbindgsb.
52.660	37.364	35.644	90.747	126.391	1.420	40.772	80.151	12 0.923	1.358	+ 4·5	17.041	16.296	Wien-Aspang Bahn
27.732	54 051	17.979	151.405	169.384	2.606	20.069	214.866	234.935	3.615	— 27·9	31.272	43.380	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner 1903	1902	Im Monate Jänner 1902 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differenz pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Lokalbahnen.													
Aspitzer Lokalbahn	7	7	4.287	669	1.063	898	1.961	280	2.375	339	— 17·4	7	
Böhmische Kommerzialbahnen	193	193	28 845	19.377	15.644	55.283	70.927	367	78.442	406	— 9·6	193	19
Bozen-Meraner Bahn	31	31	19.667	5.110	24.668	23.527	48.195	1.555	49.813	1.607	— 3·3	31	3
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.282	3.004	904	3.173	4.077	255	3.773	236	+ 8·1	16	1
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.436	1.887	2.194	5.941	8.135	325	8.522	341	— 4·7	25	2
Friedlander Bezirksbahnen:													
Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	41	17	18.640	8.115	6.519	14 552	21.071	514	8.477	469	+ 11·7	41	1
„ „ (Heinersd.)													
Raspenau-Weissbach													
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.310	1.160	1.456	3.549	5.005	200	4.505	180	+ 11·1	25	2
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)*)													
Kühnsdorf-Eisenkappel	18		1.738	757	1.070	2.309	3.379	187				18	
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12		8.530		8.784	8.784	732	6.286	524	+ 39·7	12	1
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	15.191	5.052	3.314	6.104	9.418	3.139	5.017	1.672	+ 87·7	3	
Laibach-Oberlaibach	19	19	2.771	303	1.659	830	2.489	131	3.434	181	— 27·6	19	1
Lundenburg-Eisgrub	12	12	2.236	2.120	955	2.003	2.958	247	2.336	195	+ 26·7	12	1
Melnik-Mšeno	30	30	1.907	2.476	1.601	2.370	3.971	132	4.331	144	— 8·3	30	3
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.266	328	443	455	898	60	1.527	102	— 41·2	15	1
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.954	1.381	8.771	5.823	14 594	608	14.579	607	+ 0·2	24	2
Mutenitz-Gaya	15	15	1.837	5.012	815	3.703	4.518	301	6.920	461	— 34·7	15	1
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	8.825	5.953	3.268	9.828	13.096	1.637	14.384	1.798	— 9·0	8	
Niederösterr. Waldviertelbahn	62	38	6.069	3.365	3.860	6.280	10.140	163	6.873	180	+ 47·5	62	2
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	5.934	1.035	3.095	3.191	6.286	251	6.475	259	— 3·1	25	2
Pielachthalbahn	49	49	7.279	2.398	5.048	6.692	11.740	239	12.992	265	— 9·6	49	4
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	2.883	1.552	1.586	3.730	5.316	354	6 529	435	— 18·6	15	1
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	2.671	1.696	1.749	2.929	4.678	187	4.389	176	+ 6·8	25	2
Saitz-Göding	38	38	6.415	2.072	3.113	3.908	7.021	185	12.810	337	— 45·1	38	3
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	8.158	2.544	4.794	4.406	9.200	368	9.579	383	— 3·9	25	2
Salzkammergut-Lokalbahn-Ges.	67	67	8.085	3.840	7.617	7 216	14.833	221	16.142	241	— 8·3	67	6
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	13.639	6.747	6 423	10.950	17.373	413	17.806	423	— 2·3	42	4
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	7.455	22.227	2 327	28.283	30.610	1.701	37.988	2.110	— 19·4	18	1
Steyrthal-Bahn	48	48	7.328	2.702	5.170	7 480	12.650	264	14.080	293	— 9·9	48	4
Stramberg-Wernsdorf	6	6	625	2.346	221	2.840	3.061	510	3.821	637	— 19·9	6	
Swoleňowes-Smečna	10	10	1.985	17.710	317	23.677	23.994	2.399	26.477	2.648	— 9·4	10	
Steiermärkische Landesbahnen:													
Cilli-Wöllan	39	39	9.905	9.632	6.005	17.605	23.610	606	26.327	679	— 10·8	39	3
Preding-Wieselsdorf—Stainz	49	49	6.857	8.846	3.535	16.240	19.775	404	19.579	400	+ 1·0	49	4
Pöltschach-Gonobitz													
Kapfenberg—Au-Seewiesen													
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	5.852	2.103	4.618	9.342	13.960	930	12.311	820	+ 13·4	15	
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8		1.246		3.330	3.330	416	3.568	446	— 6·6	8	
Zillerthalbahn	32	24	6.186	2.028	6.346	5.363	11.709	366	8.388	345	+ 6·1	32	
Dampftramways.													
Brünner Lokaleisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	143.716	2.538	22.162	2.887	25.049	2.505	30 858	3.086	— 18·8	10	
Dampftramway-Gesellsch. vorm Krauss & Co.	42	42	228.313	458	55.557	1.600	57.157	1.361	56.673	1.349	+ 0·9	42	
Innsbruck-Hall	12	12	52 861		15.755		15.755	1.313	15 548	1.296	+ 1·3	12	
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	85.787		10.707		10.707	1.530	12.283	1.755	— 12·8	7	
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. in Liqu. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	107.638		14.936		14.936	2.489	16 248	2.708	— 8·1	6	
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	9.152	3.443	2.896	3.563	6.459	461	6 580	470	— 1·9	14	
Wiener Lokalbahn-Aktien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	66.031	7.694	16 312	10.130	26.442	1.057	24.871	994	+ 6·3	25	
Summe	20.121	19.711	10,627.534	8,343.469	10,654.363	35,410.902	46,065.265	2.289	45,680.261	2.318	— 1·3	20.121	19.7

*) Der Verkehr bleibt während des Winters eingestellt.

n 1. Jänner bis Ende Jänner 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner								Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach neuesten Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1903				1902						
rsonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	1903	1902	
nzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Lokalbahnen
4.287	669	1.063	898	1.961	280	1.326	1.049	2.375	339	— 17·4	3.360	4.068	Auspitzer Lokalbahn
28.845	19.377	15.644	55.283	70.927	367	14.793	63 649	78.442	406	— 9·6	4.404	4.872	Böhm. Kommerzialb.
19.667	5.110	24.668	23.527	48.195	1.555	26.756	23.057	49.813	1.607	— 3·3	18.660	19.284	Bozen-Meraner Bahn
2.282	3.004	904	3.173	4.077	255	1.080	2.693	3 773	236	+ 8·1	3.060	2.832	Brandeis-Neratowitz
2.436	1.887	2.194	5.941	8.135	325	2.580	5.942	8.522	341	— 4·7	3 900	4.092	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedlander Bezirksb.:
18.460	8.115	6.519	14.552	21.071	514	3.127	5.350	8.477	469	+ 11·7	6 168	5.628	Friedl.-Gr.(Hermsd.) „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach
2.310	1.160	1.456	3.549	5.005	200	1.527	2.978	4.505	180	+ 11·1	2.400	2.160	Gr.-Priesen-W.-Auscha
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Innsbr. Mittelgebirgsb (Berg Isel-Igls)
1.738	757	1.070	2.309	3.379	187	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.244	. . .	Kübnsdorf-Eisenkappel
. . .	8.530	. . .	8.784	8.784	732	. . .	6.286	6.286	524	+ 39·7	8.784	6.288	Königshof-B.-Konèprus
15.191	5.052	3.314	6.104	9.418	3.139	2.082	2.935	5.017	1.672	+ 87·7	37.668	20.064	Kuttenberger Lokalb.
2.771	303	1.659	830	2.489	131	1.749	1.685	3.434	181	— 27·6	1.572	2.172	Laibach-Oberlaibach
2.236	2.120	955	2.003	2.958	247	880	1.456	2.336	195	+ 26·7	2.964	2.340	Lundenburg-Eisgrub
1.907	2.476	1.601	2.370	3.971	132	1.886	2.445	4 331	144	— 8·3	1.584	1.728	Melnik-Mšeno
1.266	328	443	455	898	60	548	979	1.527	102	— 41·2	720	1.224	Mšeno—Unter-Cetno
6.954	1.381	8.771	5.823	14.594	608	8.810	5.769	14 579	607	+ 0·2	7.296	7.284	Mori-Arco-Riva a. G.
1.837	5.012	815	3.703	4.518	301	823	6.097	6.920	461	— 34·7	3.612	5.532	Mutenitz-Gaya
8.825	5.953	3.268	9.828	13.096	1.637	4.155	10.229	14.384	1.798	— 9·0	19.644	21.576	Neutitscheiner Lokalb.
6.069	3.365	3.860	6.280	10.140	163	2.287	4.586	6.873	180	+ 47·5	1.956	2.160	N.-Oe. Waldviertelbahn
5.934	1.035	3.095	3.191	6.286	251	3.434	3.041	6.475	259	— 3·1	3.012	3.108	Otrokowitz-Wisowitz
7.279	2.398	5.048	6.692	11.740	239	6.123	6.869	12.992	265	— 9·6	2.875	3.180	Pielachtalbahn
2.883	1.552	1.586	3.730	5.316	354	1.786	4.743	6.529	435	— 18·6	4.248	5.220	Reichenau a/K.-Solnitz
2.671	1.696	1.749	2.929	4.678	187	2.044	2.345	4.389	176	+ 6·8	2.244	2.112	Radkersburg-Luttenbg.
6.415	2.072	3.113	3.908	7.021	185	3.099	9.711	12.810	337	— 45·1	2.220	4.044	Saitz-Göding
8 158	2.544	4.794	4.406	9.200	368	4.360	5.219	9.579	383	— 3·9	4.416	4.596	Salzburg-Lamprechtsh.
8.085	3.840	7.617	7.216	14.833	221	7.841	8.301	16.142	241	— 8·3	2.652	2.892	Salzkammergut-Lokalb.
13 639	6.747	6.423	10.950	17.373	413	7.207	10.599	17.806	423	— 2·3	4.956	5 076	Schneebergbahn
7.455	22.227	2.327	28.283	30.610	1 701	4.379	33.609	37.988	2.110	— 19·4	20.412	25.320	Stauding-Stramberger
7.328	2.702	5.170	7.480	12.650	264	6.110	7.970	14.080	293	— 9·9	3.168	3.516	Steyrthal-Bahn
625	2.346	221	2.840	3.061	510	364	3.457	3.821	637	— 19·9	6.120	7.644	Stramberg-Wernsdorf
1.985	17.710	317	23.677	23.994	2.399	319	26.158	26.477	2.648	— 9·4	28.788	31.776	Swoleňowes-Smečna
9.905	9.632	6.005	17.605	23.610	606	4 937	21.390	26.327	679	— 10·8	7.272	7.788	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
6.857	8.846	3.535	16.240	19.775	404	4.559	15.020	19.579	400	+ 1·0	4.848	4.800	Preding-Wdf.-Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg-Seewies.
5.852	2.103	4.618	9.342	13 960	930	4.612	7.699	12.311	820	+ 13·4	11.160	9.840	Ueberetscherbahn
. . .	1.246	. . .	3.330	3.330	416	. . .	3.568	3.568	446	— 6·6	4.992	5.352	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn
6.186	2 028	6.346	5.363	11.709	366	5.510	2.878	8.388	345	+ 6·1	4.392	4.140	Zillerthalbahn
													Dampftramways.
43.716	2.538	22.162	2.887	25.049	2.505	27.533	3.325	30.858	3.086	— 18·8	30.060	37.032	BrünnerLokaleisenb.-G.: Ostrau-Witkow.-Ellg.
28.313	458	55.557	1.600	57.157	1.361	55.227	1.446	56.673	1.349	+ 0·9	16.332	16 188	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
52 861	. . .	15.755	. . .	15.755	1.313	15.548	. . .	15.548	1.296	+ 1·3	15 755	15.552	Innsbruck-Hall i. T.
35.787	. . .	10.707	. . .	10.707	1.530	12.283	. . .	12.283	1.755	— 12·8	18.360	21.060	Kahlenberg-Eisenb.-G. Dampftr. Wien-Nussd.
07.638	. . .	14.936	. . .	14.936	2.489	16.248	. . .	16.248	2.708	— 8·1	29.868	32.496	Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
9.152	3.443	2 896	3.563	6.459	461	2.264	4.316	6 580	470	— 1·9	5.532	5.640	Salzburger Eisenb. u. Tr.
56.031	7.694	16.312	10.130	26.442	1.057	15.945	8.926	24.871	994	+ 6·3	12 684	11.928	Wr.Lokalb.-A.-G. Wien-Guntrsd.-Baden)
27.534	8,343.469	10,654.363	35,410.902	46,065.265	2 289	11,215.126	34,465.135	45,680.261	2.318	— 1·3	27.468	27.816	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Jänner		Im Monate Jänner 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Jänner						Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Jänner	
					1903				1902				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.			
	1903	1902	Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			1903	1902
	Kilometer											Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	6·31	6·31											
Gaisbergbahn*)	5·25	5·25											
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	950	19	723	66	789		920				
Schafbergbahn*)	5·83	5·83											
Schneebergbahn*)	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	122.192		12.119		12.119		12.748				
Baden-Vöslau**)	11·09	11·09	4.895		589		589						
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	23.549		6.526		6.526		7.100				
Brünner Strassenbahnen	18·61	18·61	433.958	9.769	49.551	12.395	61.946		64.571				
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	69.408		11.723		11.723		13.265				
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	90.252		9.070		9.070		9.061				
Dornbirn-Lustenau	11·12		23.350		5.763		5.763						
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	21·90	110.021	19	20.524	617	21.141		23.882				
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.447		1.160		1.160		1.441				
Grazer elektrische Kleinbahnen	30·96	30·96	483.360		86.864		86.864		95.641				
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	14.888		3.191		3.191		5.151				
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	2 425		46·082		46.082		1.014				
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·33	4·42	270.490		27.577		27.577		21.732				
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20	5·20	64.838		8.111		8.111		8.642				
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	341.824		39.175		39.175		40.878				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	8·22	6·04	165.928		26.578		26.578		21.097				
Marienbader elektr. Stadtbahn*)	2·31												
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)													
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	80.611		13.223		13.223		13.728				
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10·60	98.963		9.267		9.267		10.523				
Prager elektr. Strassenbahn inkl. Prag (Smichow)-Košíř	43·17	43·17	1,545.734		228.273		228.273		237.307				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)*)	1·37	1·37											
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	147.600		17.642		17.642		18.142				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·19	6·19	111.629		14.178		14.178		15.449				
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	92.542	1	13.760	4	13.764		16.394				
Triester Tramway-Gesellschaft	17·30	17·30	518.177		57.549		57.549		62.843				
Triest-Opčina	5·02		5.661		2.945		2.945						
Wiener elektrische Strassenb.***)	127·87	101·28	10,983.893		1,433.862		1,433.862		1,179.811				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	63.912		11.514		11.514		11.752				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10							772				
Auf den Laurenziberg in Prag*)	0·39	0·39											
Auf die Festung Hohensalzburg*)	0·19	0·19											

*) Im Monate Jänner war der Verkehr eingestellt.
**) Im Monate Jänner 1902 war der Verkehr eingestellt.
***) Die Ergebnisse beziehen sich sowohl für den Monat Jänner 1903 als auch pro Jänner 1902 nur auf den elektrischen Betrieb.

Böhmische Nordbahn. Der Personenverkehr weist im Monate Jänner 1903 trotz eines Ausfalles in der Anzahl der beförderten Reisenden eine Mehreinnahme pro K 1114 aus, was auf den Verkauf von Jahresabonnementskarten zurückzuführen ist.

Der Güterverkehr weist eine Zunahme sowohl im Quantum, als auch in den Einnahmen aus und es ist dies durch eine grössere Frequenz im Verkehre der Wagenladungsgüter, besonders im Kohlenverkehre begründet.

Bozen-Meraner Bahn. Die Ursache der Mindereinnahme beim Personen- und Gepäcksverkehre ist auf die den grössten Teil des Monates anhaltende strenge Kälte, welche den Reiseverkehr ungünstig beeinflusste, zurückzuführen.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre, bei gleichzeitiger Abnahme des Quantums, resultiert aus den im Vorjahre zur Aufgabe gelangten bedeutenden Regiesendungen und wurde auch der Gütertransport durch die strenge Kälte stark behindert, da insbesondere die Weintransporte unterbleiben mussten.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Jänner 1903 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 1601, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 16.799, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 18.400; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 4906, aus

Vom 1. Jänner bis Ende Jänner 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Jänner								Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902			Differz. pro Kilom. in Prozent			
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen				Kronen		
Zahnradbahnen.												
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
950	19	723	66	789	. . .	880	40	920	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.												
122.192	. . .	12.119	. . .	12.119	. . .	12.748	. . .	12.748	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
4.895	. . .	589	. . .	589	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
23.549	. . .	6.526	. . .	6.526	. . .	7.100	. . .	7.100	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
433.958	9.769	49.551	12.395	61.946	. . .	51.836	12.735	64.571	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
69.408	. . .	11.723	. . .	11.723	. . .	13.265	. . .	13.265	. . .	. . .	. . .	Brüxer Strassenbahn
90.252	. . .	9.070	. . .	9.070	. . .	9.061	. . .	9.061	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B.
23.350	. . .	5.763	. . .	5.763	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Dornbirn-Lustenau
110.021	19	20.524	617	21.141	. . .	23.882	. . .	23.882	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr Str.-E
5.447	. . .	1.160	. . .	1.160	. . .	1.444	. . .	1.444	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
483.360	. . .	86.864	. . .	86.864	. . .	95.641	. . .	95.641	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
14.888	. . .	3.191	. . .	3.191	. . .	5.151	. . .	5.151	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
2.425	. . .	46.082	. . .	46.082	. . .	1.014	. . .	1.014	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
270.490	. . .	27.577	. . .	27.577	. . .	21.732	. . .	21.732	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb
64.838	. . .	8.111	. . .	8.111	. . .	8.642	. . .	8.642	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. Str.-B.
341.824	. . .	39.175	. . .	39.175	. . .	40.878	. . .	40.878	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
165.928	. . .	26.578	. . .	26.578	. . .	21.097	. . .	21.097	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Marienbader el. Stadtb.
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
80.611	. . .	13.223	. . .	13.223	. . .	13.728	. . .	13.728	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
98.963	. . .	9.267	. . .	9.267	. . .	10.523	. . .	10.523	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
545.734	. . .	228.273	. . .	228.273	. . .	237.307	. . .	237.307	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str. B inkl. Prag (Smichow)-Košíř
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
147.600	. . .	17.642	. . .	17.642	. . .	18.142	. . .	18.142	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
111.629	. . .	14.178	. . .	14.178	. . .	15.449	. . .	15.449	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
92.542	1	13.760	4	13.764	. . .	16.280	114	16.394	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
518.177	. . .	57.549	. . .	57.549	. . .	62.843	. . .	62.843	. . .	. . .	. . .	Triester Tramway-Ges.
5.661	. . .	2.945	. . .	2.945	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Triest-Opčina
983.893	. . .	1,433.862	. . .	1,433.862	. . .	1,179.811	. . .	1,179.811	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb.
63.912	. . .	11.514	. . .	11.514	. . .	11.752	. . .	11.752	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
Frachtseilbahnen.												
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	772	. . .	772	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 98.006, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 93.100 ergeben.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultiert aus dem Kohlenverkehre, jene beim Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre und dem Verkehre von diversen Gütern.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Jänner 1903 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 222.189 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 31.911.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 27.366 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 429.648.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Mehl und Mahlprodukten	um 2.613 t
Erzen und Schlacken	„ 1.843 t
Kohlen	„ 105.187 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um 446 t
Zucker, raffiniert	„ 8.452 t
Holz aller Art	„ 1.886 t
Steinen aller Art	„ 4.750 t
Eisen und Stahl	„ 7.568 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 35.004 Personen und das Erträgnis um K 7163 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 13.000 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 23.564 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Mehl und Mahlprodukten	um	230 t
Zucker, raffiniert	„	2002 t
Holz aller Art	„	810 t
Steinen aller Art	„	408 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Getreide aller Art	um	360 t
Zucker, roh	„	2380 t
Erzen und Schlacken	„	176 t
Eisen und Stahl	„	525 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 10.817 Personen und das Erträgnis um K 2289 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 5095 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 21.609 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Zucker, roh, Holz aller Art, Steine aller Art, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate Jänner 1902, im Personenverkehre eine Abnahme um 1256 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 14, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 3652 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 5803.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte, sowie Zucker, roh, eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Abnahme um 1464 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 339, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 339 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 150.

Auf der Lokalbahn Auspitz resultierte im Jänner 1903 gegenüber dem Jänner 1902 im Personenverkehre eine Abnahme um 1142 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 263, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 47 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 151.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Was die Lokalbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Abnahme um 493 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 8, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 68 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2394.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte, sowie Zucker, roh, eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub ist im Personenverkehre eine Zunahme um 38 Personen und um K 75, und im Güterverkehre eine um 229 t und um K 547 zu verzeichnen.

Was endlich die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so resultierte diesfalls im Personenverkehre eine Abnahme um 256 Personen und um K 143, und im Güterverkehre eine Abnahme um 459 t und um K 617.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate Jänner 1903 erzielte Mehreinnahme kann hauptsächlich Kohlen- und Getreidetransporten zugeschrieben werden.

Lokalbahn Königshof-Beraun-Konĕprus. Die ausgewiesene Mehreinnahme resultiert aus den Kalksteintransporten für die Königshofer Kalköfen.

Neutitscheiner Lokalbahn. Im Monate Jänner 1903 ist der Personenverkehr um 2675 Reisende und die bezüglichen Einnahmen um K 887, der Güterverkehr um 469 t = K 401 zurückgegangen.

Die geringere Personenfrequenz ist einerseits den mehrfach vorgekommenen Verkehrsunterbrechungen infolge Schneeverwehung, anderseits aber auch, wie schon im Vormonate berichtet, der Fahrpreiserhöhung auf der Vorbahn zuzuschreiben. Zweifellos hat auch die Fahrkartensteuer einen wesentlichen Einfluss auf die Frequenz genommen. Der Rückgang im Güterverkehre hängt mit der geringeren Beförderung von Massengütern, hauptsächlich Kohle, zusammen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Jänner 1903 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Jänner 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantiertes Netz . . .	—	26.293	Personen	— K 65.877
Ergänzungsnetz . . .	—	8.413	„	— „ 11.497
Süd-Nordd. Verbindungsbahn		8.380	„	— „ 10.254

Die Mindereinnahme resultiert aus der geringeren Personenfrequenz, deren Ursache in den abnormen Witterungsverhältnissen des Monates Jänner und in der Erhöhung der Fahrpreise durch die Fahrkartensteuer gelegen sein dürfte.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Jänner 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn:	Garantiertes Netz	+ 12.331 t	+ K 1.367
„ „	Ergänzungsnetz	+ 21.975 t	— „ 47.457
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn		+ 7.490 t	— „ 60.174

Für die Mindereinnahmen des Ergänzungsnetzes und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist zu berücksichtigen, dass im Vorjahre der Elbeverkehr während des Monates Jänner aufrecht erhalten werden konnte, was in diesem Jahre nicht möglich war. Infolgedessen macht sich gerade in denjenigen Gütern, welche höhere Frachteneinnahmen bringen, wie zum Beispiel Zucker, Getreide etc., ein Ausfall bemerkbar.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Lokalbahnen, im Monate Jänner 1903 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Zunahme um K 69.999 erfahren, indem der Personenverkehr eine Mindereinnahme von K 75.952, dagegen der Frachtenverkehr ein Plus von K 145.951 ausweist.

Die Lokalbahnen Liesing-Kaltenleutgeben, Spielfeld-Radkersburg und Mödling-Brühl haben hingegen Mindereinnahmen erfahren.

Dieselben betrugen bei der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben K 996.

Personenverkehr — K 1.097
Frachtenverkehr + K 101

Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg Kronen 1841.

Personenverkehr — K 1.433
Frachtenverkehr — K 408

und bei der elektrischen Bahn Mödling-Brühl K 145.

Bei den nachstehenden Pachtbahnen ergaben sich Zunahmen der Erträgnisse:

Graz-Köflacher Bahn . . . . . K 5.657
Personenverkehr — K 3.199
Frachtenverkehr + K 8.856

und Radkersburg-Luttenberger Bahn K 289
Personenverkehr — K 295
Frachtenverkehr + K 584

Ein Rückgang in den Einnahmen trat hingegen ein bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um . . . . . K 65.551
Personenverkehr — K 2.090
Frachtenverkehr — K 63.461

Leoben-Vordernberger Bahn um . . K 12.231
Personenverkehr — K 1.283
Frachtenverkehr — K 10.948

Lokalbahn Cilli-Wöllan um . . . . . K 2.717
Personenverkehr + K 1.068
Frachtenverkehr — K 3.785 und

Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um K 945
Personenverkehr — K 90
Frachtenverkehr — K 855

Eisenbahn Wien-Aspang. Der Personenverkehr zeigt im Monate Jänner 1903 einen Ausfall von 9662 Reisenden und K 5128, der Güterverkehr hingegen eine Einnahmesteigerung von K 10.596.

Im ganzen ergibt sich somit eine Mehreinnahme von K 5468.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre sind die Einnahmen um K 784 gesunken, im Güterverkehre um K 351 gestiegen.

Im ganzen ergeben sich sonach K 433 Mindereinnahme.

Berichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 19 ex 1903 publizierten Transporteinnahmen des Jahres 1902 auf Grund nachträglicher definitiver Buchungen.

K. k. österr. Staatsbahnen
(Staatseisenbahnbetrieb).

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	239,267.000
ab: Richtigstellung pro Oktober 1902 . . . . —	„	38.156
Richtigstellung pro November 1902 . . . . . +	„	276.452
	K	239,505.296
Gegenüber den definitiven Einnahmen des Jahres 1901 per	„	235,191.423
ergeben sich für das Jahr 1902 Mehreinnahmen von	K	4,313.873

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

a) Alte Linien.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	14,092.064
hierzu: Richtigstellung pro Oktober 1902 . . . +	„	1.566
pro November 1902 . . +	„	1.252
	K	14,094.882
Gegenüber der definitiven Einnahme des Jahres 1901 per	„	14,702.406
resultiert für das Jahr 1902 ein Ausfall von .	K	607.524

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	2,070.172
hierzu: Richtigstellung pro Oktober 1902 . . . +	„	7.086
pro November 1902 . . +	„	12.151
	K	2,089.409
Gegenüber den definitiven Einnahmen des Jahres 1901 per	„	2,020.395
resultiert für das Jahr 1902 eine Mehreinnahme von	K	69.014

Buschtéhrader Eisenbahn.

a) Linie Lit. A.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	8,035.698
hierzu: Richtigstellung pro September 1902 . . +	„	14.889
	K	8,050.587
Gegenüber den definitiven Einnahmen des Jahres 1901 per	„	8,418.307
resultiert für das Jahr 1902 ein Ausfall von .	K	367.720

b) Linie Lit. B.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	14,616.840
hierzu: Richtigstellung pro September 1902 . . +	„	860
	K	14,617.700
Gegenüber den definitiven Einnahmen des Jahres 1901 per	„	15,109.468
resultiert für das Jahr 1902 ein Ausfall von .	K	491.708

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

a) Hauptbahnnetz.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	82,795.348
hierzu: Richtigstellung pro Oktober 1902 . . . +	„	310.996
pro November 1902 . . +	„	96.826
	K	83,203.170
Gegenüber den definitiven Einnahmen des Jahres 1901 per	„	83,113.351
resultiert pro 1902 eine Mehreinnahme von	K	89.819

b) Lokalbahnen.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	2,232.611
hierzu: Richtigstellung pro Oktober 1902 . . . +	„	51.024
pro November 1902 . . +	„	66.306
	K	2,349.941
Gegenüber der definitiven Einnahme des Jahres 1901 per	„	2,334.756
resultiert eine Mehreinnahme von	K	15.185

c) Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	804.161
hierzu: Richtigstellung pro Oktober 1902 . . . +	„	2.355
	K	806.516
Gegenüber den definitiven Einnahmen des Jahres 1901 per	„	894.645
resultiert pro 1902 eine Mindereinnahme von	K	88.129

Oesterr. Nordwestbahn.

a) Garantierte Strecken.

Publizierte Ziffer der Einnahmen des Jahres 1902	K	24,233.586
hierzu: Richtigstellung pro September 1902 . . +	„	142.965
pro Oktober 1902 . . . +	„	100.047
	K	24,476.598
Gegenüber der definitiven Einnahme des Jahres 1901 per	„	24,456.812
resultiert für das Jahr 1902 eine Mehreinnahme von	K	19.786

b) Ergänzungsnetz.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	14,864.205
hierzu: Richtigstellung pro September 1902 . . +	„	201.390
pro Oktober 1902 . . . +	„	176.989
	K	15,242.584
Gegenüber den definitiven Einnahmen des Jahres 1901 per	„	15,474.495
resultiert pro 1902 ein Ausfall von	K	231.911

c) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	8,087.057
hierzu: Richtigstellung pro September 1902 . .	+ „	108.225
pro Oktober 1902 . . .	+ „	122.904
	K	8,318.186
Gegenüber der definitiven Einnahme des Jahres 1901 per	„	8,259.439
resultiert für das Jahr 1902 eine Mehreinnahme von	K	58.747

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Oesterreichische Linien.

Publizierte Einnahmen des Jahres 1902 . . .	K	62,970.334
hierzu: Richtigstellung pro September 1902 . .	+ „	306.653
pro Oktober 1902 . . .	+ „	303.160
	K	63,580.147
Gegenüber den definitiven Einnahmen des Jahres 1901 per	„	64,194.255
resultiert pro 1902 ein Ausfall von . . .	K	614.108

Südbahn-Gesellschaft.

a) Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich.

Publizierte Einnahmen des Jahres 1902 . . .	K	89,360.168
hierzu: Richtigstellung pro September 1902 . .	+ „	390.408
	K	89,750.576
Gegenüber den definitiven Einnahmen des Jahres 1901 per	„	87,744.523
resultiert pro 1902 eine Mehreinnahme von	K	2,006.053

b) Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	3,223.996
hierzu: Richtigstellung pro September 1902 . .	+ „	893
	K	3,224.889
Gegenüber der definitiven Ziffer des Jahres 1901 per	„	3,665.018
resultiert für das Jahr 1902 eine Abnahme von	K	440.129

a) Leoben-Vordernberger Bahn.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	1,349.882
hierzu: Richtigstellung pro September 1902 . .	+ „	4.561
	K	1,354.443
Gegenüber der definitiven Einnahme des Jahres 1901 per	„	1,369.371
resultiert für das Jahr 1902 eine Abnahme von	K	14.928

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.

Publizierte Einnahmen für das Jahr 1902 . . .	K	2,557.852
hierzu: Richtigstellung pro September 1902 . .	+ „	274.220
	K	2,832.072
Gegenüber der definitiven Einnahme des Jahres 1901 per	„	3,067.661
resultiert für das Jahr 1902 eine Abnahme von	K	235.589

Inland.

Parlamentarisches.

Begründung
zu dem
Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Tarnopol nach Zbaraż.*)

Die geplante, ungefähr 25 km lange Lokalbahn von Tarnopol nach Zbaraż zweigt nach dem vorgelegten Projekte am nördlichen Ende der Station Tarnopol von der k. k. Staatsbahnlinie Lemberg—Podwołoczyska ab, führt durch den nördlichen Teil der Stadt Tarnopol und ersteigt sodann, in vorwiegend nordöstlicher Richtung sich entwickelnd, den im Nordosten von Tarnopol gelegenen Gebirgssattel. Von hier aus senkt sich die Bahn in das Tal des Hnizdeczna-baches, folgt dem Laufe desselben aufwärts und gelangt unter Berührung der Gemeindegebiete von Szlachcińce und Łozowa nach Kurniki szlachcinieckie. In ihrem weiteren Verlaufe entwickelt sich die Linie an den Abhängen des Mohyłaberges und der Łysagóra, ersteigt den Höhenrücken zwischen dem Czarny las und dem Wilczy las und führt unter Berührung der Gemeindegebiete von Iwaszkowce, Alt-Zbaraż und Załuże nach Zbaraż, woselbst nordwestlich der Stadt die gleichnamige Endstation angelegt wird.

Die projektierte Lokalbahn verfolgt in erster Linie den Zweck, Tarnopol, die bedeutendste Stadt im galizischen Podolien, mit der in kommerzieller und gewerblicher Beziehung ansehnlichen Bezirksstadt Zbaraż zu verbinden. Das Attraktionsgebiet der genannten Bahn ist jedoch ein wesentlich grösseres, als dies sonst bei Lokalbahnen der Fall zu sein pflegt, da das angrenzende russische Gebiet in bedeutender Ausdehnung gegen Norden und Osten über Schienenstränge nicht verfügt und der Verkehr aus diesem Gebiete, welcher sich schon dermalen zum grossen Teil über den Grenzübergang Budy zbarazkie und die Stadt Zbaraż abwickelt, im Falle des Zustandekommens der projektierten Bahn in weitaus erhöhtem Masse dieser letzteren zufallen dürfte.

Das von der Lokalbahn berührte Gebiet trägt einen vorwiegend landwirtschaftlichen Charakter und gehört zu den fruchtbarsten Gegenden Podoliens, indem daselbst alle Getreidearten, insbesondere aber Weizen in grosser Menge und in sehr guter Qualität gedeihen. Der lokale Konsum an landwirtschaftlichen Erzeugnissen ist verhältnismässig unbedeutend, so dass zweifellos ansehnliche Mengen derselben in den Bahnverkehr gelangen werden. Hierbei sind insbesondere auch Kartoffeln in Betracht zu ziehen, von welchen ein namhaftes Quantum für den Export zur Verfügung steht.

Die Rindviehzucht wird in den fraglichen Gegenden nur in untergeordnetem Umfange betrieben. Erwähnenswert ist dagegen die Schweinezucht, indem nach den gepflogenen Erhebungen auf der projektierten Bahn nicht unbedeutende Quantitäten von Schweinen zum Transporte gelangen dürften. Der in Galizien sonst schwunghaft betriebene Handel mit Eiern bewegt sich in dem hier in Betracht kommenden Gebiete dermalen allerdings noch in ziemlich engen Grenzen, da die hohen Achsfrachtkosten, sowie die durch den längeren Achstransport bekanntlich eintretende Entwertung der Ware, denselben ungünstig beeinflussen; durch den Bau der Lokalbahn würden aber diese Schwierigkeiten beseitigt und dürfte sohin eine namhafte Steigerung des Eierexportes bewirkt werden.

In forstwirtschaftlicher Beziehung ist zu bemerken, dass das von der Bahn durchzogene Gebiet, sowie auch die benachbarten Teile Ostgaliziens nahezu vollständig der Waldungen entbehren, wogegen das angrenzende russische Gebiet reich an Eichen- und Eschenbeständen ist.

Durch die Herstellung der projektierten Bahn wird sohin die Versorgung der angeführten Landstriche Galiziens mit Brenn- und Nutzholz wesentlich erleichtert und hierdurch zugleich dem Bahnunternehmen eine Einnahmsquelle gesichert werden.

Die im engeren Attraktionsgebiete vorhandenen industriellen Etablissements dienen vorwiegend der Verarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Anzuführen sind in dieser Beziehung zahlreiche Mühlen und Branntweinbrennereien, welche für die Bahn grössere Transporte einerseits und von Fabrikaten anderseits gewärtigen lassen.

Die effektiven Anlagekosten der projektierten Lokalbahn werden einschliesslich der Kosten des anzuschaffenden Fahrparkes, der Kosten des Anschlusses in Tarnopol, der Interkalarzinsen und einer angemessenen Kapitalsreserve mit dem Betrage von K 2,490.000 präliminiert.

Von diesem Betrage werden K 255.000 durch Interessentenzeichnungen aufgebracht, während K 600.000 vom Königreiche Galizien auf Grund des Landtagsbeschlusses vom 4. Juli 1901 beigestellt werden. Die Beschaffung des hiernach verbleibenden Betrages von K 1,635.000 soll durch Aufnahme eines Prioritätsanlehens auf Grund der für das Unternehmen erbetenen staatlichen Reinertragsgarantie erfolgen.

In Anbetracht der im vorstehenden erörterten volkswirtschaftlichen Bedeutung der projektierten Lokalbahn und in der Erkenntnis, dass zum Zwecke einer durchgreifenden Verbesserung der bekanntlich äusserst ungünstigen Erwerbsverhältnisse der Bevölkerung von Ostgalizien in erster Linie die Schaffung ausreichender Verkehrsmittel geboten erscheint, hat die Regierung die Realisierung der geplanten Lokalbahn erforderliche Anteilnahme des Staatsschatzes an der Kapitalsbeschaffung in Aussicht genommen, wiewohl das zu gewärtigende Reinerträgnis dieser Bahn nach dem Ergebnisse der angestellten amtlichen Berechnungen sich vorerst innerhalb niedriger Grenzen halten und diese Anteilnahme sonach für den Staatsschatz zunächst eine effektive Belastung zur Folge haben dürfte.

*) Vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 30.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurfe wird die verfassungsmässige Ermächtigung erbeten, dem intendierten Bahnunternehmen die staatliche Garantie eines Reinerträgnisses zu gewähren, welches dem Erfordernisse für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung für die hier in Rede stehende Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nominalbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 1,635.000 in barem erforderlich ist (Artikel I und II). Die näheren Bedingungen und Modalitäten für die in Aussicht genommene staatliche Garantieleistung, insbesondere die Leistung eines Beitrages von K 855.000 von seiten der Interessenten und des Königreiches Galizien werden die in den Artikeln III und IV des Gesetzentwurfes festgesetzt und entsprechen den in anderen Fällen bei Erteilung der Staatsgarantie getroffenen analogen Anordnungen. Die Artikel V, VI und VII enthalten die Bestimmungen hinsichtlich des Bauvollendungstermines, sowie die bei staatsgarantierten Lokalbahnen üblichen Vorbehalte hinsichtlich des Bauvollendungstermines, sowie die bei staatsgarantierten Lokalbahnen üblichen Vorbehalte hinsichtlich der Baudurchführung und der Besorgung des Betriebes der projektierten Bahn. Artikel VIII endlich trifft die Anordnungen über den Beginn der Wirksamkeit und über den Vollzug des Gesetzes.

In der 214. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. März interpellierten die Abgeordneten Dr. Schoepfer und Genossen den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern, den Herrn Eisenbahn-, Ackerbau- und Handelsminister, betreffend die Schaffung eines Kursbuches für den Viehverkehr auf Eisenbahnen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Waidhofen a. d. Th. - Zlabings. (Stirnverladerampe in der Station Waidhofen a. d. Th.) Das von der Bauaufsicht der Lokalbahn vorgelegte Alternativprojekt für die Stirnverladerampe in der Station Waidhofen a. d. Th. der Lokalbahn Waidhofen a. d. Th.-Zlabings wurde zur Ausführung genehmigt. [E.-B.-Z. 107.]

Projektierte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Schleppbahn vom Steinbruche in Schlatten zum Anschlusse an die Materialtransportbahn des Karawankentunnels (Nordseite): Anordnung der politischen Begehung und der Verhandlung über Feststellung der feuersicheren Herstellungen.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat auf Grund des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 23. Februar 1903, Z. 8707, hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Klagenfurt vorgelegten Detailprojektes, betreffend die Herstellung einer mit elektrischen, aushilfsweise auch mit Dampflokomotiven zu betreibenden schmalspurigen, doppelgeleisigen Schleppbahn, welche an die zwischen dem Karawankentunnel (Nordseite) und km 30·980 der projektierten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae (Art. I, Punkt 2, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63) bereits bestehende Materialtransportbahn anschliessen und für Zwecke des Steintransportes vom Steinbruche in Schlatten ausgeführt werden soll, im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die politische Begehung, sowie die Verhandlung über die Feststellung der feuersicheren Herstellungen auf den 23. März 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 11.139.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung der neuen Linie Sternwartestrasse — Meidlinger Bahnhof.) Am 15. März ist die bisher mit Pferden betriebene Gürtellinie der Neuen Wiener Tramway von der Sternwartestrasse zum Meidlinger Bahnhofe für den elektrischen Betrieb eröffnet worden.

Ausland.

Preussen. (Umbau der Bahnpostwagen zur Verminderung der Gefahren für das Bahnpersonal bei Eisenbahnunfällen.) Um bei Eisenbahnunfällen die Gefahren für das Bahnpersonal thunlichst zu vermeiden, hat, wie die „Deutsche Verkehrszeitung“ berichtet, die Reichspostverwaltung im Einvernehmen mit der Eisenbahnverwaltung hinsichtlich des Baues der Bahnpostwagen mehrfache Aenderungen angeordnet. Um der Möglichkeit vorzubeugen, dass bei der Beschädigung eines Wagens, das etwa freigelegte Füllungsmaterial durch irgend einen Umstand sich entzündet, werden die Füllungen der Hohlräume im Fussboden, sowie an den Seiten- und Stirnwänden mit einer Flüssigkeit nach dem sogenannten Gautschschen Verfahren getränkt. Bei Anwendung dieses Verfahrens übt das Feuer, wie eisenbahnseitige Versuche ergeben haben, auf die imprägnierten Wagenteile nur eine ganz geringe Wirkung aus. Einer weiteren Gefahr, welche darin besteht, dass bei Zusammenstössen dem Personale infolge Verlegung der Türen durch Ladungsgegenstände oder sonstige Hindernisse der Austritt ins Freie benommen wird, soll dadurch möglichst begegnet werden, dass die Zahl der Ausgangsstellen vermehrt wird. Zu dem Zwecke erhalten die vorhandenen 10 und 12 m langen Bahnpostwagen, die nur eine zweiflügelige Tür auf jeder Seite haben, künftig eine weitere, als Notausgang dienende einflügelige Tür auf jeder Wagenlängsseite. Bei Neubauten werden diese Wagen von vornherein mit zwei zweiflügeligen Türen auf jeder Seite versehen, wie sie die übrigen Wagengattungen schon jetzt haben. Bei der jetzigen Bauart der Seitenfenster ist der untere Teil fest und nur der obere zum Herablassen eingerichtet, so dass ein Entkommen durch die Fenster eine gewisse körperliche Gewandtheit erfordert; die Fenster werden künftig einteilig so eingerichtet, dass sie vollständig heruntergelassen werden können. Im weiteren sollen bei allen Wagen, auch bei den Postabteilungen, die vorhandenen, nur drehbar eingerichteten Gitter vor den Fenster- und Türscheiben in dreh- und abnehmbare Gitter umgewandelt, sowie die Scheiben derart verbreitert werden, dass es leichter möglich ist, durch ein Fenster den Ausgang zu gewinnen. Um hierbei feste Anhalte- und Stützpunkte zu haben, werden die über den Fenstern im Wageninnern angebrachten hölzernen Gardinenstangen durch solche aus starkem Gasrohre ersetzt und an der Aussenseite des Wagens unterhalb der als Notausgänge dienenden Fenster Fusstritte angebracht werden, soweit solche nicht schon vorhanden sind. Schliesslich wird jeder Bahnpostwagen mit einem Handbeil ausgerüstet, damit sich das Personal im Notfalle mit Gewalt irgend einen Ausgang schaffen kann.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 18. bis 24. März 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

18. März, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A).
Dampfer „Almissa“, Kapitän V. Carmelich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingraude, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

19. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand“, Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

20. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Galatea“, Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegraude, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

21. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Danubio“, Kapitän S. Tominich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlariu, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

24. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Sultan“, Kapitän M. Braticevich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingraude, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) in Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

19. März, Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } um
23. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

19. März, um 11½ Uhr vorm. (Rildampfer nach Alexandrien)* Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

19 März, um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Daphne", Kapitän D. Dabovich, mit Berührung von Fiume,*) Dnrazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

22. „ um 11 Uhr vorm. (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Juno", Kapitän N. Tomanovich, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.

22. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Tirol", Kapitän C. de Bretfeld, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Kustendjè, Sulina, Varna, Galatz und Braila.

24. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Poseidon", Kapitän P. Komnenovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Manra und Prevesa.

26. „ um 11½ Uhr vorm. (Rildampfer nach Alexandrien). Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Ondrovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

27. März, um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Vindobona", Kapitän B. Cobol, [von Fiume†) am 22. März] mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.
†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Verlegung der Bureaux der Ostgalizischen Lokalbahnen. Die Bureaux der Aktiengesellschaft der „Ostgalizischen Lokalbahnen" in Lemberg wurden mit 15. März von der Brajerowskagasse 14 ins Landeseisenbahnamt (Landhaus) verlegt.

Verlosungen.

Am 25. Februar:

Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. Aktien. (Rückzahlung ab 16. März).

Am 9. März:

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 proz. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 5. Oktober).

Rückzahlungen.

Ab 1. April:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 proz. Prioritäten.
Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 proz. steuerpflichtige und steuerfreie Prioritäten, Em. 1883.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 proz. Prioritäten.
Landesbank des Königreiches Galizien. 4 proz. Eisenbahn-Obligationen.
Oesterr. Nordwestbahn. 4 proz. Prioritäten v. J. 1885.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 proz. Silber- und Goldprioritäten.
Steiermärkische Landeseisenbahnen. 4 proz. Anleihe, I., II. und III. Serie.
Wiener Verkehrsanleihe. 4 proz.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. April:

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 proz. Prioritäten v. J. 1883 (steuerpflichtig), für je Mk. 600 Kapital Mk. 10.80; (steuerfrei), für je Mk. 400 Kapital Mk. 8.—.
Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 proz. Prioritätsobligationen. Für je fl. 200 Kapital K. 8.—.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 proz. Prioritätsobligationen Em. 1884. Für je fl. 200 Kapital K 8.—; (Salzkammergut) für je Mk. 400 Kapital Mk. 8.—.
Steiermärkische Landeseisenbahnen. 4 proz. Anleihe. Für je fl. 200 Kapital K 8.—.
Wiener Verkehrsanlagen-Kommission. 4 proz. Für je K 200 Kapital K 4.—.
Landesbank des Königreiches Galizien. 4 proz. Eisenbahn-Obligationen. Für je K 100 Kapital K 2.—.
Ungar. Lokaleisenbahn-Gesellschaft. 4 proz. Obligationen. Für je fl. 200 Kapital K 2.—.
Budapest-Fünfkirchner Bahn. 4 proz. Prioritätsobligationen K 8.—.
Buschtěhrader Eisenbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen K 7.50. — 4 proz. Prioritätsobligationen, für je K 200 Kapital K 4.—.
Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 proz. Prioritätsobligationen, Em. 1886. Für je Mk. 400 Kapital Mk. 8.—.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen v. J. 1871. K 7 50.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritätsobligationen v. J. 1891. Für je fl. 200 Kapital K 8.—.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen K 9.94·4.
Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts. 4 proz. Prioritätsobligationen K 40.—.
Oesterr. Nordwestbahn. 4 proz. Prioritäten Emission 1885. Für je fl. 200 Kapital K 8.—.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen K 15.—.
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 proz. Prioritätsobligationen Mk. 6.—.
Südbahn-Gesellschaft. 3 proz. Prioritätsobligationen Serie X Frcs. 6.50.
Ungarische Westbahn. 5 proz. Prioritätsobligationen I. Em. K 10.—.

Dividenden.

Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus. K 28.—.
Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft. K 50.—.
Grazer Waggon- und Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft vormals Joh. Weitzer. Ab 16. März K 32.—.

Generalversammlungen.

Im Monate März:

21. (Wien.) Wiener Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft.
22. (Budapest.) Csakathurn-Agramer Eisenbahn.
24. (Wien.) Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
24. (Wien.) Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.
26. (Budapest.) Ungarische Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft.
30. (Salzburg.) Achenseebahn-Gesellschaft. (Wegen Beschlussunfähigkeit der für den 28. Februar einberufenen Generalversammlung neuerdings ausgeschrieben.)
30. (Budapest.) Verstaatlichte Ungarische Westbahn.
30. (Budapest.) Kgl. Ungarische Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria".
31. (Wien.) Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Im Monate April:

2. (Wien.) Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt.
4. (Reichenberg.) Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft.
15. (Bielitz.) Bielitz-Bialaer Elektrizitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft.
24. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn. (Ausserordentliche Generalversammlung.)

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Lokalbahnen Strakonitz-Winterberg und Wodňian-Prachatitz. 4 proz. Prioritätsobligationen. Die neuen Couponsbogen zu diesen Prioritätsobligationen gelangen vom 20. März 1903 ab zur Ausgabe.

Kapitalsrückzahlung.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation. Das Liquidationskomitee bringt zur Kenntnis, dass die erste Liquidationsrate mit K 100 auf jede Prioritäts- und Stammaktie, vom 18. März 1903 angefangen, behoben werden kann.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX 1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: Kohlenfritz, Wien, XX/1.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Donau-Umschlagsverkehr via Linz.

Einbeziehung von Stationen der Kremsthalbahn.

In den vom 1. Mai 1902 gültigen Tarif für den Donau-Umschlagsverkehr via Linz sind mit Gültigkeit ab 1. April 1903 die nachbenannten Stationen der Kremsthalbahn mit folgenden Frachtsätzen aufzunehmen:

Auf Seite 18. Ausnahmetarif Nr. 6 (Eisen und Stahl, fassoniert).

Serie I

Von und nach	zum, bezw. vom Umschlagsplatze a unter 5000 kg	b 5000 kg	c 10.000 kg	
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes Gold			
Kirchdorf	126	110	72	nur gültig für die Artikel: Sensen, Sicheln und Strohmesser
Klaus-Steyerling . . .	152	133	79	
Micheldorf	133	116	75	

Auf Seite 19. Ausnahmetarif Nr. 7 (Papier).

Serie I

Von	bis zum Umschlagsplatze a unter 5000 kg	b 5000 kg	c 10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes Gold		
Nettingsdorf	47	38	31
Traun	38	31	24

Auf Seite 22. Ausnahmetarif Nr. 10 (Baumwollwaren etc.).

Von	bis zum Umschlagsplatze a 5000 kg	b 10.000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes Gold	
Traun	31	27

Auf Seite 31 sind in den Kilometerzeiger alphabetisch einzureihen:

Kirchdorf	54	Nettingsdorf	16
Klaus-Steyerling	66	Traun	12
Micheldorf	57		

Wien, den 18. Jänner 1903. [282]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.

Einführung eines Nachtrages IV zum Tarife, Teil II, Heft 1.

Am 1. Mai 1903 treten an Stelle der bisherigen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 14 (Petroleum) und Nr. 15 (Benzin) erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Zu dem gleichen Zeitpunkte gelangen für die im Ausnahmetarife Nr. 41 für Nutzholz unter 1 des Artikelverzeichnisses aufgeführten Stamm-, Stangen- u. s. w. Hölzer neue, um 8 Cts. für 100 kg erhöhte Frachtsätze zur Einführung. Für die unter 2—5 des Artikelverzeichnisses genannten Hölzer werden die bisherigen Frachtsätze nicht geändert.

Die Tarifänderungen werden in einem Nachtrage IV zum Tarife, Teil II, Heft 1, zusammengestellt, mit 1. Mai 1903 zur Durchführung gelangen.

Wien, am 19. März 1903. [283]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IV zum Stationstarife für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen Divača, Ebenfurth, Graz (S.B.) etc. anderseits.

Zu dem im Oktober 1899 hinausgegebenen Stationstarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen einerseits und den Stationen Divača, Ebenfurth, Graz (S.B.), Klagenfurt, Laibach (S.B.) transit, Leoben (S.B.) transit, Leobersdorf, Villach (S.B.) transit, Wilten, Wörgl, sowie für Tarvis transit anderseits, gelangt im Monate März 1903 der Nachtrag IV zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen, bezw. Berichtigungen der Frachtsätze im Verkehre der Stationen der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg mit der Station Graz (S.B.).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 13 März 1903. [284]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 5. bis inklusive 10. April 1903 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in sämtlichen Stationen und Haltestellen der Strecken Dzieditz—Oświęcim, Friedek-Mistek — Bielitz, Bielitz — Kalwarya-Zebrzydowska und Dzieditz—Saybusch-Zywiec sowohl zu den fahrplanmässigen Personen befördernden Zügen, als auch zu den am 5. und 10. April 1903 im Bedarfsfalle verkehrenden nachbezeichneten Sonder-Personenzügen Rückfahrkarten der II. und III. Wagenklasse nach Kalwarya-Zebrzydowska, sowie Fahrkarten der II. und III. Wagenklasse zur einfachen Fahrt von Kalwarya-Zebrzydowska nach den Stationen und Haltestellen der vorgenannten Strecken zu ermässigten Fahrpreisen ausgegeben.

Die Rückfahrkarten haben eine Gültigkeitsdauer von 8 Tagen, Sonn- und Feiertage nicht mitgezählt.

Sowohl bei den ermässigten Rückfahrkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska als bei den ermässigten Karten zur einfachen Fahrt von Kalwarya-Zebrzydowska ist die Fahrtunterbrechung, überdies bei den Rückfahrkarten auch der Antritt der Rückreise in einer Zwischenstation ausgeschlossen.

Ausser den täglich verkehrenden Personen befördernden Zügen werden nachstehende Sonder-Personenzüge im Bedarfsfalle in Verkehr gesetzt werden, und zwar:

Von Bielitz nach Kalwarya-Zebrzydowska:

Am 5. April 1903: der Sonder-Personenzug Nr. 2319 V,

Abfahrt von Bielitz um 7 U. 10 M. früh, Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska um 9 U. 50 M. vorm.

Am 10. April 1903: der vorgenannte Sonder-Personenzug Nr. 2319 V und der Sonder-Personenzug Nr. 2343,

Abfahrt von Bielitz um 6 U. 26 M. früh, Ankunft in Kalwarya-Zebrzydowska um 9 U. 9 M. vorm.;

von Kalwarya-Zebrzydowska nach Bielitz:

Am 10. April 1903: die Sonder-Personenzüge

Nr. 2344, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 1 U. 26 M. nachm., Ankunft in Bielitz um 4 U. 14 M. nachm.;

Nr. 2346, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 2 U. 22 M. nachm., Ankunft in Bielitz um 5 U. 7 M. nachm.;

und Nr. 7006, Abfahrt von Kalwarya-Zebrzydowska um 2 U. 40 M. nachm., Ankunft in Bielitz um 5 U. 25 M. nachm.

In der Strecke Bielitz—Friedek-Mistek wird am 10. April 1903 im Bedarfsfalle der Sonder-Personenzug Nr. 2250, Abfahrt von Bielitz um 6 U. 25 M. abends, Ankunft in Friedek-Mistek um 9 U. 41 M. nachts, und in der Strecke Friedek-Mistek—Friedland der Sonder-Personenzug Nr. 7008, Abfahrt von Friedek-Mistek um 9 U. 56 M. nachts, Ankunft in Friedland um 10 U. 26 M. nachts, in Verkehr gesetzt werden.

Zum Sonder-Personenzuge Nr. 7008 von Friedek-Mistek nach Friedland sind normale Personenzugs-Fahrkarten zu lösen.

Näheres ist aus den affichierten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 17. März 1903. [285]

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Nachtrag III zu dem ab 1. April 1895 gültigen Tarife.

Zu dem seit 1. April 1895 bestehenden Tarife tritt mit Gültigkeit vom 1. April 1903 der Nachtrag III in Kraft.

Durch denselben werden sowohl ungarische als auch deutsche Stationen in den Tarif neu einbezogen und die bestehenden Frachtsätze für lebendes Geflügel im Verkehre mit den Stationen Frankfurt a. O., Guben und Sorau geändert (ermässigt).

Wien, am 18. März 1903. [286]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Kombinierter Eisenbahn- und Schiffsverkehr.

Neuauflage des Tarifes für die direkte Beförderung von Personen zwischen den Stationen Wien, Deutsch-Altenburg, Hainburg der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft anderseits, weiters zwischen der Station Wien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und den Stationen Pozsony und Budapest der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft anderseits.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Personenschiffahrt 1903 gelangt unter gleichzeitiger Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom Jahre 1899 der obengenannte kombinierte Eisenbahn- und Schiffs-Personentarif zur Neuauflage.

Beginn und Schluss der Kartenausgabe werden seitens der Ersten Donau-Dampfschiffahrs-Gesellschaft jeweils verlautbart.

Dieser Tarif ist bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 10 Heller erhältlich.

Wien, am 19. März 1903. [287]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich und Westösterreich.

Aenderung der Kontrollbestimmungen für die im Rückvergütungswege gültigen Frachtsätze für Malz.

Bei Inanspruchnahme der in den Elbe-Umschlagstarifen für Oesterreich vom 1. November 1899 und für Westösterreich vom 1. April 1901 für Malz im Rückvergütungswege geltenden Frachtsätze sind bezüglich der ab 1. April 1903 zur Beförderung gelangenden Sendungen an Stelle der in den vorgenannten Tarifen auf Seite 250, bezw. 120 bedungenen Duplikat-Frachtbriefe, die auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen.

Wien, am 17. März 1903. [288]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1902. (Einführung des Nachtrages VIII.) Mit 1. März 1903 gelangte zum General-Gütertarife, Ausgabe 1902, der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. März 1903 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Berichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Ausland.

Ostdeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 1 und 3, Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1 bis 4 und 6, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Güter- und Tiertarif, Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Gütertarif, Preussisch-Bayerischer Tiertarif. (Einbeziehung der Station Eisenberg [Sachsen-Altenburg] etc.) Am 1. April 1903 geht die Eisenberg-Crossener Eisenbahn in die Verwaltung des preussischen Staates über.

Mit diesem Zeitpunkte wird die Station Eisenberg (Sachsen-Altenburg) als Station des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt unter anderem in den Ostdeutschen Privatbahn-Gütertarif, Heft 1 und 3, neu aufgenommen und bleibt unter anderem auch in allen anderen obengenannten Tarifen als Station des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt weiter enthalten.

Die zur Zeit bestehenden Frachtsätze für Eisenberg (Sachsen-Altenburg) werden von dem genannten Tage ab fast durchwegs ermässigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 5. März 1903 ab wurden die Stationen Altenvörde, Grossgraben-Festenberg, Gustavsburg und Herdecke Nord in den obgenannten Ausnahmetarif als Versandstationen einbezogen. Die Frachtsätze von Gustavsburg finden auf Sendungen, welche vom Wasserwege herkommen, keine Anwendung. Weitere Auskunft erteilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Niederländisch-Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Zulassung eines grösseren Frachtbriefformulares für Sammelladungen.) Neben dem zur Zeit gültigen Frachtbriefformulare wird fortan für Sammelladungen nach Russland ein grösseres Frachtbriefformular zugelassen, welches durch Vermittlung des Materialdepots der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zum Preise von Mk. 19 — mit Firmenaufdruck Mk. 20 — für 1000 Stück bezogen werden kann.

Manz'sche
k. u. k. Hof-Verlags- und Univ.-Buchhandlung
WIEN, I. Kohlmarkt Nr. 20.

In unserem Verlage ist soeben erschienen:

Kommentar
zum
Betriebsreglement
für die
Eisenbahnen
der im
Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.
(Unter Einbeziehung der erlassenen sechs Nachträge.)

Mit Berücksichtigung des **internationalen Uebereinkommens** über den Eisenbahnfrachtverkehr, des **Betriebsreglements für den Verkehr zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei** (Orientverkehr), der einschlägigen **gesetzlichen** und **tarifarischen Bestimmungen**, sowie der **Abfertigungs-** und **Verrechnungsvorschriften** der Eisenbahnverwaltungen von

Theodor Freiherr von Rinaldini
Sekretär der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Grossoktav. 28 Bogen. Preis: brosch. K 12·— ord., in Ganzleinen geb. K 13·60 ord.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1026	Buschtěhrader Eisenbahn		Mineralische Kohle, Koks und Brikette	Dallwitz	Neudau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Kohle und Briketten und mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei Koks. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Heller für 1000 kg			Im Kartierungswege		
									96	88	8			
					Schlackenwerth				118	88	30			
				Neudau					96	88	8			
				oder umgekehrt										
1027	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Kaolin: Chamottesteine, unverpackt	Ober-Břis	Lužna-Lischan	Unter-Polaun (Station der Lokalbahn Reichenberg—Gablonz-Tannwald-Grünthal)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze			Im Kartierungswege		Die Instradierung hat ebenso wie im Verkehre mit der Uebergangsstation Tannwald-Schumburg (S.N.D.V.B.) zu erfolgen
										122 Heller	125 Heller			
				Jungbunzlau (B.N.B.)	Holoubkau	Engenthal-Jeseny				81 Heller	116 Heller	26 Heller		
			Pottasche der Pos. P—18											
			Holzzellstoff der Klasse C laut Pos. H—32 a und b	der Güterklassifikation, Tarif, Teil I, Abteilung B, der österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902										
			Holzstoff der Klasse C laut Pos. H—29											
			Bleiglätte der Pos. B—21		Přibram									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1028	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zinkblech	Vácz	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Ungarisch-Adriatischer Verbandstarif, Teil II, Heft 2	343 Heller	234 Heller	109 Heller	Im Kartierungswege		
1029	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelsäure aus der Pos. S—3, lit. b, der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Roveredo	Graz S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	232 Heller	171 Heller	61 Heller	Im Kartierungswege		
1030	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Zündwaren	Görz	Ala	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut a) in Mengen unter 5.000 kg, b) von mindestens 5.000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür c) „ „ 10.000 „ „ „ „ „ „ „	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Verschieden	Heller ad a) b) c)		Im Kartierungswege		
					Avio					272 258 230				
					Calliano					268 254 226				
					Matarello					312 298 270				
					Mori					320 306 278				
					Roveredo					288 274 246				
					Trient (Trento)					292 278 250				
										324 310 282				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1031	Oesterr. Nordwestbahn		Feuerfesten Thon, Chamotte, Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise, Chamottesteine, Cylindrische Gasretorten von Chamotte und Thonwaren	Pottenstein Oe.N.W.B.	Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Die Frachtsätze des Spezialtarifes 3, wenn die Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. einzeln oder zusammen mit mehr als 100 km am Transporte beteiligt sind. Für Entfernungen unter 101 km wird der für 101 km entfallende Frachtsatz des Spezialtarifes 3 insolange gerechnet, als der Frachtsatz der Klasse C nicht niedriger ist	Verschieden	Im Kartierungswege		Der Frachtzuschlag der S.N.D.V.B. wird in diesem Falle nicht erhoben
1032	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut der Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe untenstehende Tabelle*)		Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil III, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle*)		Im Kartierungswege		Die Station Schlackenwerth rangiert in die Reexpeditionsgruppe 2

*) Tabelle.

Von	Bis zum Schnittpunkte I	Bis zum Schnittpunkte II	Nach Lindau transit
	Centimes für 100 kg		
	Serie 1—3		
Schlackenwerth	261	235	235

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1033	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Güter der Klasse I II A	Chotěboř	a) Bielitz b) Krakau	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg | 5000 kg in jedem Gewichte für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) b) 483 571 397 470 315 357 306 344		Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
1034	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Porzellan (einschliesslich Isoliermaterial und Montagegegenstände aus Porzellan): 1. unverpackt oder in Papiereinhüllung oder lose in Heu, Stroh und dergleichen verladen oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern oder in Lattenkisten; 2. in anderer Verpackung	Siehe untenstehende Tabelle *)		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle *)		Im Kartierungswege		

*) Tabelle.

Von nebenstehenden Stationen nach untenstehenden Stationen	Karlsbad B.E.B.				Merkelsgrünn			
	ad 1		ad 2		ad 1		ad 2	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Centimes für 100 kg							
Lindau transit	333	242	333	242	363	271	363	271
Basel (S.B.B. und Bad.B.) \ Basel-St. Johann /	424	305	424	305	454	334	454	334
Bern	523	393	578	153	553	422	608	482
Fribourg	554	419	622	493	584	448	652	522
Lausanne	612	468	700	562	642	497	730	591
Romanshorn	363	262	363	262	393	291	393	291
Zürich (Hauptbahnhof)	425	314	449	338	455	343	479	367
Zug	450	334	486	370	480	363	516	399

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1035	k. k. österr. Staatsbahnen		Petroleum, roh, in Fässern oder Cisterneuwagen	Biecz Borysław Drohobicz Gorlice Iwonicz Jasło Jedlicze Kolomea Krechowice Krosno Lubience Marcinkowice Nadwórna Nowosielce-Gniewosz Olszanica Posada-Chyrowska Rymanów Skole Skolyszyn Stanislau Ustrzyki Wola-Łużańska Zagórz Zagorzany	Raffinerlestationen in Ungarn und Bosnien, behufs Raffinierung daselbst	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Exportes von Raffinerieerzeugnissen in einem Gewichte, welches mindestens 75 Prozent vom Gewichte des bezogenen Rohpetroleums beträgt	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr	Verschieden	Rücksichtlich der an der transportberechtigten Route beteiligten galizischen Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen bis zur ungarischen Landesgrenze die Frachtsätze des Ausnahmetarifes II des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 2, Abschnitt A	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage: 1. der auf die reklamierende Firma lautenden Original-Frachtbriefe über den Bezug des Rohöles ab den in der Rubrik 5 angeführten galizischen Stationen; 2. der auf dieselbe Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate über den Versand der Raffinade in dem in Rubrik 6 angegebenen Mindestgewichte nach dem Auslande. An Stelle der vorstehend unter 2. näher bezeichneten Frachtbrief-Duplikate können als Nachweis über die Weiterbeförderung, bezw. Ausfuhr des in der Rubrik 6 angegebenen Mindestgewichtes Raffinade in Vorlage gebracht werden: a) die auf die reklamierende Firma als Absenderin und auf die den Weiterversand von der Grenzstation nach dem Auslande vermittelnde Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, ferner b) die auf die den Weiterversand von der Grenzstation nach dem Auslande vermittelnde Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate. Diese Dokumente sind bis längstens Ende März 1904 der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg vorzulegen	

Fortlaufende Nummer	1036	1037
Die Publikation erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn
und im Namen der		beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische	Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen, Graphiterde, kristallinische, roh, auch pulverisiert
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Nürschan	Brüsau-Brünnlitz Skalitz-Boskowitz Brüsau-Brünnlitz Skalitz-Boskowitz
nach	Wien-Donaukaibahnhof	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	970 Heller pro Tonne	98 Pfennig 101 Pfennig 93 Pfennig 99 Pfennig — Pfennig — Pfennig
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	900 Heller pro Tonne	94 Pfennig *) 103 Pfennig *) 89 Pfennig *) 98 Pfennig *) 116 Pfennig 125 Pfennig
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	70 Heller pro Tonne	4 Pfennig 1 Pfennig 1 Pfennig 1 Pfennig — Pfennig — Pfennig
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen
Besondere Bemerkungen	Die Sendungen müssen nach Ungarn, Bosnien, Herzegowina oder in das Zollausland bestimmt und in Wien-Donaukaibahnhof zum Umschlage auf das Schiff gelangen. Hierdurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 6. Jänner 1903 unter fortl. Nr. 228 enthaltene Publikation gegenstandslos	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag und 9·5 Pfennig für 100 kg bei Aussig-Landungsplatz

Fortlaufende Nummer	1038	1039	1040
Die Publikation erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Name und Nummer der beteiligten Verwaltungen	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	
Für Artikel	Mineralische Kohle und Koks	2 zweiachsige Biertransportwagen, auf eigenen Rädern laufend; Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend	Holz des Spezialtarifes 2
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno, Střebichowitz-Winařitz (auch Lihnschiner Schacht)	Smichow k.k.St.B.	Leitomischl
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Grussbach-Schönau; Neubau-Kreuzstetten; Studlau; Landskron; Hohenstadt	Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit	Altkolin
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Koble und Koks bestebenden Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Eisenbahnwagen müssen für die Südbahn-Gesellschaft bestimmt und an diese Verwaltung oder an eine Dienststelle derselben adressiert sein	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien.
Das Zugeständnis wird gemacht und gilt in der Zeit	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife	Teil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Lokaltarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Bestehen keine direkten Frachtsätze	.176 Heller	74 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	940 960 960 800 800 Heller pro Tonne à 1000 kg	116 Heller	64 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		60 Heller	10 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1904 vorzulegen sind		
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1041	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Bleiglätte	Prag B.N.B.	Unter-Polaun (Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal)	10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 129		Im Kartierungswege		
			Chamotte, Chamottemehl, Chamottemörtel, Chamottespeise	Gross-Opatowitz k.k.St.B.		das Ladegewicht des verwendeten Wagens.				118				
			Chamottesteine, Chamotteziegel, feuerfeste Ziegel	Halbstadt St.E.G.						75				
				Gross-Opatowitz k.k.St.B.						117				
			Chilisalpeter	Prag B.N.B.		Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anfladen obliegt dem Absender				93				
			Hafer	Jarmeritz Oe.N.W.B.						179				
			Holz des Spezialtarifes 2	Müglitz St.E.G.		Anfladen obliegt dem Absender				117				
			Kaolin	Znaim Oe.N.W.B.		das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger				100				
			Pottasche	Kolin Oe.N.W.B.		10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfladen obliegt dem Absender				110				
				Prag B.N.B.						129				
				Smiritz S.N.D.V.B.						88				
			Soda der Pos. S—14 a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Hruschau K.F.N.B.						274				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1042	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Strob	Hohenelbe Oe.N.W.B.	Unter-Polann (Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Gründal)	10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 35·2		Im Kartierungswege		
			Thon, anch Schiefertbon, der Pos. T—17/a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I, rob, unverpackt, sowie Erde der Tarifposition E—18/a, unverpackt	Gross-Opatowitz k.k.St.B.		Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger				110	118				
			Thon, anch Schiefertbon, der Pos. T—17/a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I (exkl. Thon, anch Schiefertbon, rob, unverpackt)	Hohenelbe Oe.N.W.B.						62				
			Thon, anch Schiefertbon, der Pos. T—17/a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I											
1043	k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen													
	k. k. österr. Staatsbahnen		Bahnmaterialien und Einrichtungsgegenstände	Budweis	Gojau	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—IV (Ausnahmetarif VI)	vom 1. Jänner 1903 bis znm Tage der erlangten Banhewilligung, längstens bis 31. Dezember 1903	Verschieden	Verschieden	50prozentige Ermässigung von den ungekürzten Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle des betreffenden Lokaltarifes		Im Rückvergütungswege	Die Liquidierung erfolgt gegen bis Ende März 1904 zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe	Das Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen an die Firma Ignaz Spiro & Söhne adressiert sein

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1044	Böhmischen Nordbahn		Maner- und Dachziegel aller Art	Schluckenau	Schönau	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Allgemein gültige Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	10 Heller	1 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
18	Nr. 126 vom 4. November 1902	2166	K. k. österr. Staatsbahnen		Schusterspäne aus Pos. H—18, P. 5, der Güterklassifikation	Strasswalchen	Hütteldorf-Hacking transit	Sofort	Diese Frachtbegünstigung erscheint im Vrdgs.-Bl. Nr. 141 vom 11. Dezember 1902, fortl. Nr. 2994, verlautbart

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
40	Nr. 141 vom 11. Dezember 1902	2994	K. k. österr. Staatsbahnen		Schusterspäne der Pos. H—18 e der Güterklassifikation	Strasswalchen	Hütteldorf-Hacking transit	In Rubrik 9 hat der Frachtsatz statt 290 richtig 280 Heller und dementsprechend in Rubrik 11 der Nachlass vom bestehenden Frachtsatze statt 86 richtig 76 Heller für 100 kg zu lanten	
41	Nr. 29 vom 10. März 1903	963	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) etc.	Hallein	Pernshach	In der 5. rechtsseitigen Rubrik (nach) soll es statt „Pernsbach“ richtig: „Gernsbach“ heissen	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
42	Nr. 5 vom 10. Jänner 1903	344	K. k. österr. Staatsbahnen	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten etc.		Baszuia Biała czortkowska Biała czortkowska transit*) Buguchwała Bogumiłowice Bolechow Borki wielki u. s. w.	Oswięcim transit	Die Bedingungen der Rubrik 6 werden wie folgt berichtigt: Anfgabe als Frachtgut, nnd zwar: entweder nach Cosel (Oderhafen), Breslau (Stadthafen) und Pöpelwitz (Umschlag) znm Weiterversand per Oder nach Stettin und Hamburg oder mit direkten nach Stettin ioko oder Hamburg B ioko lautenden Frachtbriefen. Beachtung der auf Seite 234 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Rücksichtlich solcher Sendungen kann die Frachtermässigung unter C nicht in Anspruch genommen werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Auf Sendnngen nach Hamburg B und Stettin findet diese Frachtermässigung nur dann Anwendung, wenn für dieselben weder im Kartierungs-, noch im Rückvergütungswege die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für den Verkehr mit Seehafenstationen transito seewärts des in der Rubrik 8 genannten Tarifes berechnet worden sind. Der erforderliche Nachweis ist durch die Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der Liquidierung zurückbehalten werden, zu erbringen	
43		345				Baszuia Biała czortkowska u. s. w.		Die Bedingungen der Rubrik 6 werden wie folgt berichtigt: Anfgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach einer Station der im Tarife, Teil II, Heft 3, für den Nordeutschen Güterverkehr mit Galizien nnd der Bukowina genannten kgl. preussischen Direktionsbezirken nnd der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Beachtung der auf Seite 234 angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Rücksichtlich solcher Sendungen kann die Frachtermässigung unter C nicht in Ansprnch genommen werden. Auf Sendungen nach den im Ausnahmetarife für den Verkehr mit Seehafenstationen transito seewärts des in der Rubrik 8 genannten Tarifes aufgeführten Stationen findet diese Frachtermässigung nur dann Anwendung, wenn für dieselben weder im Kartierungs-, noch im Rückvergütungswege die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes berechnet worden sind. Der erforderliche Nachweis ist durch die Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der Liquidierung zurückbehalten werden, zu erbringen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
k. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 35. **Wien, 24. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate Jänner 1903. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen im Monate Jänner 1903. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 28. März 1903 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. März 1903, Z. II.835, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit Schreiben vom 28. Februar 1903 hat das k. k. Eisenbahnministerium in Wien dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass die Kremsthalbahn, infolge der am 1. November 1902 stattgefundenen Uebernahme derselben in den Staatsbetrieb, in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, im Abschnitte Oesterreich und Ungarn (VII. Ausgabe 1901, I, A, Nr. 10) als selbständige Verwaltung zu streichen ist.

Diese Aenderung ist in der demnächst erscheinenden VIII. Ausgabe der Eisenbahnliste durchgeführt; die genannte Bahnlinie bleibt als Teil der Betriebsgruppe der k. k. österreichischen Staatsbahnen auch fernerhin dem Internationalen Uebereinkommen unterstellt.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 9. März 1903 Kenntnis gegeben.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. März 1903, Z. II.834, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Mit Schreiben vom 17. Februar 1903 (a. St.) hat die Administration der Eisenbahnen im Ministerium für Verkehrswege in St. Petersburg dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass die Bahnstrecke Witebsk—Shlobin der Eisenbahn Riga-Orel dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Da die Eisenbahn Riga-Orel dem Internationalen Uebereinkommen bereits untersteht (Liste der Eisenbahnstrecken, Russland A 8), so ist eine Aenderung der Liste nicht erforderlich.

Der wirkliche Eintritt der neuen Linie wird gemäss dem in der eingangs bezeichneten Note enthaltenen Antrage erst nach einem Monate vom Datum der gegenwärtigen Benachrichtigung erfolgen.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 12. März 1903 Kenntnis gegeben.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. März 1903, Z. 8682,*) an die Privatbahn-Verwaltungen, betreffend den Schutz allein reisender unmündiger Personen.

Aus Anlass eines in jüngster Zeit vorgekommenen Falles, dass ein noch im Kindesalter stehendes Mädchen auf einer Eisenbahnreise, welche dasselbe ohne Begleitung unternahm, durch frivole Reden von Mitreisenden belästigt und gekränkt wurde, findet das Eisenbahnministerium den/die g . . . . . einzuladen, dem beteiligten Personale die Bestimmungen des Erlasses der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen vom 23. Juli 1893, Z. 13.764/II (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 90 ex 1893), betreffend die Ueberwachung allein reisender Kinder durch die Kondukteure zur strikten Darnachachtung in Erinnerung zu bringen.

Weiters wird der/die g . . . . . eingeladen, das beteiligte Personal anzuweisen, junge Mädchen, welche ohne Begleitung reisen, möglichst in Frauenabteilungen unterzubringen und im Falle als dieselben besetzt und die Einrichtung weiterer Frauenabteilungen nicht tunlich sein sollte, den jungen Mädchen in solchen Abteilungen Plätze anzuweisen, wo sich bereits andere weibliche Personen befinden.

Schliesslich wolle Anordnung getroffen werden, dass etwaigen in dieser Beziehung vorkommenden Beschwerden vom Zugsbegleitungspersonale und von den diensthabenden Stationsbeamten bereitwillig und ohne Verzug Rechnung getragen werde.

Wittek m. p.

*) Ein analoger Erlass wurde an die k. k. Staatsbahn-Direktionen gerichtet.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 11. März unter dem Vorsitze des Obmannes Freiherrn v. Schwegel und in Anwesenheit Ihrer Exzellenzen der Herren Minister Dr. Ritter v. Wittek, Dr. Ritter Böhm v. Bawerk und Freiherrn v. Call eine Sitzung, in welcher die Beratung über die Verstaatlichungsfrage fortgesetzt wurde.

Abg. Hagenhofer beantragt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, sofort alle zum Zwecke des Ausbaues der Eisenbahnlinie Gleisdorf—Hartberg—Friedberg—Aspang nötigen Schritte, worunter in erster Linie die Verstaatlichung der Eisenbahnlinie Wien-Aspang zu verstehen ist, zu unternehmen, beziehungsweise zu veranlassen und dafür Sorge zu tragen, dass diese Linie bis längstens 1. Jänner 1907 fertiggestellt wird."

Abg. Dr. Nitsche begrüsst es, dass im Laufe der Debatte manches vorgebracht wurde, was eine Ueberstürzung bei der Durchführung verhüten könne. Die Abstimmung über die Absätze 1 und 2 erscheine nach den Aufklärungen der Regierung überflüssig. Bezüglich des Absatzes 3 (Verstaatlichung) wird Redner für die Worte „baldmöglichst" stimmen, in der Voraussetzung, dass eben alle finanziellen und wirtschaftlichen Momente in die Prüfung der ganzen Sachlage einbezogen werden. Bezüglich des Punktes 4 könne er sich für die Bestimmung eines Zeitpunktes zur Verstaatlichung der Nordbahn nicht aussprechen, sondern er werde den Antrag Sylvester unterstützen. Beruhigung bei seiner Abstimmung gewähre ihm das volle Vertrauen, das er in meritorischer Beziehung dem Eisenbahnminister und seinem Generalstabe entgegenbringe. Anders stehe es mit den Verhältnissen in nationaler Beziehung, wie sie in der vom Redner überreichten Resolution berührt werden. Er erwarte, dass auch die tschechischen Abgeordneten für seine gewiss gemässigte Resolution stimmen werden, wenn sie sich der Worte Riegers erinnern: Die Tschechen mögen alles tun, um den Deutschen in Böhmen den Aufenthalt im Lande nicht zu verleiden. Er bittet den Eisenbahnminister im Hinblicke auf dessen Ausführungen in der letzten Sitzung dringend, sich der Resolution gegenüber entgegenkommender auszusprechen, da er ihm sonst auf diesem Gebiete nicht das Vertrauen aussprechen könnte.

Abg. Maštálka wendet sich gegen die Ausführungen des Abg. Dr. Nitsche und weist die Behauptung, der böhmische Chauvinismus verdränge die deutschen Beamten, deren Stellen von den böhmischen Beamten besetzt werden, zurück. Die deutschen Abgeordneten hätten sich in den Gedanken hineingeredet, es werden nur böhmische Beamte angestellt. Dies entspreche, wie Redner an Beispielen dartut, nicht der Wirklichkeit. Den Ausfall der Einnahmen für den Fall der Verstaatlichung solle die Eisenbahnverwaltung durch entsprechende Ersparnisse bei der Dezentralisation ausgleichen. Redner spricht sich für den Antrag Ellenbogen aus und erklärt, es wäre ungerecht, die erworbenen Rechte der Beamten zu kürzen. Die Haltung des Eisenbahnministers erwecke den Verdacht, dass die Regierung sich bei den Ausgleichsverhandlungen einschüchtern liess und dass die Verstaatlichungsaktion in Oesterreich stockt, weil es im ungarischen Interesse liege, dass die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft in Privatbesitz bleibe. Redner spricht sich gegen die Meinung aus, die Annahme der Resolution hätte keine Bedeutung, weil die Regierung derzeit die Frage nicht für aktuell halte, und hofft, dass der Eisenbahnminister sich nicht gegen die überwiegende Mehrheit der Mitglieder des Ausschusses und des Hauses stellen werde. Der Eisenbahnminister solle vielmehr seiner Laufbahn mit einer Aktion die Krone aufsetzen, welche ihm in der Eisenbahngeschichte von Oesterreich ein ruhmvolles Andenken auf immer sichern werde.

Abg. Ritter v. Struszkiewicz beantragt folgende Resolution: „Die k. k. Regierung wird aufgefordert, bei der in Aussicht genommenen Verstaatlichungsaktion, betreffend die Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Nordwestbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dafür Sorge zu tragen, dass in den neuen Eisenbahnbetriebs-Direktionsbezirken unter Wahrung des Gleichberechtigungsprinzipes und des Dienstbedürfnisses den nationalen Verhältnissen Rechnung getragen werde."

Auf Antrag des Abg. Heimrich wird die Debatte geschlossen.

Abg. Tambosi tritt für die Verstaatlichung sämtlicher Privatbahnen ein, damit das gemischte System aufhöre und die Eisenbahnpolitik im ganzen Staate nach wirtschaftlichen und nicht nach finanziellen Gründen erfolgen könne. Zuerst sollte man mit der Verstaatlichung der Südbahn beginnen, die nahezu notleidend sei und ihren Aufgaben auf wirtschaftlichem Gebiete kaum nachkommen könne. Gleichwohl werde er den Anträgen, welche für die nördlichen Bahnen den Vorrang beanspruchen, zustimmen, da bei der Durchrechnung der Tarife auch für die südlichen Länder ein kleiner Vorteil sich herausstellen werde. Er spricht sich für die rascheste Verstaatlichung der nördlichen Bahnen aus, damit dann die Verstaatlichung der Südbahn ermöglicht werde. Redner betont eingehend die Gründe, welche diese Verstaatlichung angezeigt erscheinen lassen, und schliesst sich dem modifizierten Antrage Dobernig an, den er dem Ausschusse zur Annahme empfiehlt. Er erklärt namens seiner Partei, dass diese mit den Intentionen der Resolution Nitsche, betreffend die Errichtung von eigenen deutschen Eisenbahn-Direktionen mit eigenem Beamtenstatus für die deutschen Landesteile Böhmens, vollkommen einverstanden sei. Sie glaube, dass auf diesem Gebiete der nationalen Eigenart der verschiedenen Völker der Monarchie Rechnung getragen werden soll, doch dürfe die Anerkennung dieses Rechtes nicht einem einzigen

Volke und einem einzigen Lande gegenüber erfolgen, sondern sie sei für alle Länder und Landesteile, für alle Volksstämme der Monarchie durch allgemeine Verfügungen zu regeln, welche die Rechte sämtlicher Nationen in gleichem Masse berücksichtigen unter Wahrung jenes Nationalgefühles, welches bei den anderen Völkern in nicht geringerem Masse rege sei, als es sich bei dieser Gelegenheit bei den Deutschen zeigte. In der Erwartung, dass durch gesetzliche Bestimmungen die Angelegenheit in allen Ländern der Monarchie, allen Volksstämmen gegenüber mit gleicher Berücksichtigung ihrer gleichen Rechte geregelt wird, werden seine Parteigenossen gegen die vorgeschlagene einseitige Lösung der Frage stimmen. Redner werde dagegen für den Antrag Struszkiewicz stimmen, welcher diese Frage einer allgemeinen Lösung zuführen würde.

Abg. Dr. Šilený wendet sich gegen den Vorwurf einer Engherzigkeit. Wären die böhmischen Abgeordneten engherzig, so hätten dieselben nicht für die Herstellung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest und für die Wasserstrassen gestimmt, denen sie sogar ihre Obstruktionsstellung geopfert haben. Sie würden aber auch gegen jede Verstaatlichung unter dieser Regierung stimmen, da sie Gefahr laufen, bei diesen grossen Transaktionen, wenn sie von dieser Regierung unternommen werden, mit ihren nationalen Interessen aus dem Regen in die Traufe zu kommen. Redner verlangt die Ausgleichung der Tarife auf den Lokal- und Hauptstrecken der Nordbahn, tritt für Erhaltung der erworbenen Rechte der Beamten ein und spricht sich für die Ausgleichung und unbedingt gegen jede Erhöhung der Tarife, sowie für die Resolution Struszkiewicz aus.

Abg. Freiherr v. Ehrenfels erwähnt die Notwendigkeit der Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Bahn, welche für Ungarn eine der wichtigsten Ausfuhrlinien sei, doch solle man an die Verstaatlichung der ungarischen Anschlusslinien nicht früher gehen, als bis der Artikel IX der österreichisch-ungarischen Ausgleichsvorlage eine offizielle Interpretation im Ausgleichsausschusse erfahren habe, damit ja nicht dieser Punkt der Ausgleichsstipulationen etwa in einer Art und Weise interpretiert werde, welche hier nicht akzeptabel wäre. Wenn der Staat die Bahnen teuer kaufe, teuer administriere, dagegen billig verfrachte, so werde der Ausfall im Budget nur vergrössert. Redner stellt hezüglich der Kaschau-Oderberger Bahn keinen Resolutionsantrag, da durch bindende Resolutionen die Stellung der Regierung den zu verstaatlichenden Bahnen gegenüber nur erschwert werde.

Abg. Dr. Kolischer hält den vorgeschlagenen Artikel IX des Zoll- und Handelsbündnisses für die österreichische Volkswirtschaft für bedenklich, ist aber darüber vollständig beruhigt, dass demselben eine andere Interpretation, als sie dem gegenwärtigen Zustande entspricht, nicht gegeben werden kann. Was die Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Bahn anbelangt, so seien es gewiss nicht die von der Regierung in der letzten Sitzung angeführten Motive, dass dieselbe derzeit nicht zur Verstaatlichung komme, obwohl sie zur Verstaatlichung reif sei, sondern der Umstand, dass sie eine gemeinsame Bahn sei und dass die Trennung des österreichischen Netzes vom ungarischen vielleicht nur im Einvernehmen mit Ungarn erfolgen könne.

Auf die Nordbahnfrage zurückkommend, bemerkt Redner den Ausführungen des Abg. Dr. Götz gegenüber, dass für Mähren und Niederösterreich das Interesse an der eventuellen Durchrechnung mit den sonstigen Eisenbahnen mindestens ebenso gross sei wie für Galizien, und zwar aus dem Grunde, weil der Verkehr nicht nur vom Osten nach dem Westen, sondern der Verkehr der industriellen Artikel insbesondere auch vom Westen nach dem Osten geht, und weil demgemäss bei der eventuellen Durchrechnung sowohl in der einen als in der anderen Richtung die Industrie gewinnen könnte. Ueberdies sei im Nahverkehre in Mähren und Niederösterreich es oft der Fall, dass der Verkehr mit lauter ersten Staffeln rechnet, so zwar, dass, wenn das Gut von der Nordbahn an eine oder eventuell zwei Privatbahnen übergeht, dieses Gut mit lauter ersten Staffeln belastet werde, während es bei der Durchrechnung natürlich an Fracht gewinnen würde. Redner hebt sodann hervor, dass es dringend geboten sei, dass die Staatsverwaltung nicht nur im Verkehre mit Ungarn und dem Auslande, sondern auch im innerösterreichischen Verkehre eine bestimmte Tarifhoheit habe. Diese Tarifhoheit habe die österreichische Staatsverwaltung de facto nicht. Die sogenannten Refaktie-Verordnungen werden von den Eisenbahnen nur zum geringen Teile anerkannt, und eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes sei dieshezüglich nie gefällt worden. Schon aus dem Grunde der möglichen Beeinflussung der Tarifpolitik durch die Staatsverwaltung sei es von der grössten Bedeutung, dass die Verstaatlichung der Hauptarterien in möglichst nahe Zeit gerückt werde.

Es sei aber zu befürchten, dass das in Aussicht genommene Programm der baldigen Aufnahme der Barzahlungen für diese Aktion nicht gerade förderlich wäre. Denn es sei klar, dass — man könne über die Aufnahme der Barzahlungen denken wie man wolle — da sich ein so grosser Teil der Effekten und Werte im Auslande befinde, dafür gesorgt werden müsse, dass die Effekten in einem Augenblicke, wo man begründeter- oder unbegründeterweise die Aufnahme der Barzahlungen in Aussicht nimmt, möglichst wenig ihren Besitzer wechseln. Da Redner auf dem Standpunkte steht, dass die gegenwärtige Lage des Weltmarktes und unserer Handels- und Zahlungsbilanz nicht animierend ist, um eine baldige Aufnahme der Barzahlungen in Aussicht zu nehmen, so ist er der Meinung, dass die Verstaatlichungsfrage dringender ist als die Aufnahme der Barzahlungen.

Abg. Siegmund hebt das grosse wirtschaftliche Moment hervor, welches der Verstaatlichungs-Aktion zugrunde gelegt werden müsste und keineswegs nur in der Perspektive auf eine grosse Rentahilität der Staatsbahnen zu suchen wäre. Er bringt eine Reihe von Tatsachen zur Sprache, welche sehr geeignet seien, alle jene Befürchtungen zu rechtfertigen, welche sich in den Satz zusammenfassen lassen, dass die Verstaatlichung gleichbedeutend mit der Tschechisierung bestimmter Bahnlinien sei. Redner betont schliesslich die unahweisbare Notwendigkeit der Errichtung von mindestens zwei deutschen Betriebs-Direktionen in Böhmen.

Abg. Dr. Ellenhogen stellt nach näherer Begründung zu seinem Antrage folgenden Zusatzantrag: „Durch die Verstaatlichung darf jedoch auch keinerlei Avancement- und Pensionsanspruch der bisherigen k. k. Staatsbahnbeamten und -Bediensteten beeinträchtigt werden."

Abg. Mosdorfer tritt für die Verstaatlichung der Aspangbahn ein, damit es endlich möglich wäre, das kurze Stück Aspang—Friedberg auszubauen. Er erörtert weiter die Frage der Südbahn-Verstaatlichung, welche schon seit Jahrzehnten der Wunsch der Steiermärker sei.

Die Verhandlung wird hierauf abgebrochen und die Sitzung geschlossen.

In der 216. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. März wurden seitens der Regierung zwei Gesetzentwürfe übermittelt, betreffend die Verwendbarkeit der Teilschuldverschreibungen des niederösterreichischen Eisenbahnanlehens von 18 Millionen Kronen und die Verwendbarkeit der Teilschuldverschreibungen des von der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska aufzunehmenden Anlehens von einer Million Kronen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien.

In derselben Sitzung stellten die Abgeordneten Dr. Schreiner und Genossen einen Antrag, betreffend die Einlösung der Werkbahn Nürschan—Hermann-Hütte und die Unterstützung des Lokalbahnprojektes Nürschan-Kladrau-Mies mit der Abzweigung Kladrau-Hollezrib.

Weiters interpellierten die Abgeordneten Tambosi und Genossen den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Vornahme von Vorstudien für die Verlängerung der projektierten elektrischen Trambahn von Lavis nach Moend über Karersee und Eggenthal nach Bozen.

In der 217. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. März interpellierten die Abgeordneten Kittel und Genossen den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Schädigung von Grundbesitzern durch die Brüx-Lohositzer Verbindungsbahn.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Světla — Ledeč — Kácow. (Projekt für eine in km 14·9 bis km 15·0 einzuschaltende Personenhaltestelle Ober-Ledeč.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat gegen die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen beantragte Einhaltung einer, ausschliesslich dem Personenverkehre dienenden Haltestelle in km 14·9 bis km 15·0 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Světla—Ledeč—Kácow unter Voraussetzung gewisser Bestimmungen hinsichtlich der Herstellung und Erhaltung des Zugangsweges zur neuen Haltestelle keine Einwendung erhoben. [E.-M.-Z. 7035]

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen						Differenz per Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
					1903				1902				
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.031·0	8.031·0	3,334.500	1,749.600	4,401.800	13,008.400	17,410.200	2.168	16,585.217	2.065	+ 5·0	8.031·0	8.03
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	160.803	261.605	252.630	1,040.402	1,293.032	1.836	1,276.480	1.813	+ 1·3	704·1	70
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	119·8	119·8	51.112	60.154	30.329	153.826	184.155	1.537	176.153	1.470	+ 4·5	119·8	11
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	120.538	247.906	133.804	832.665	966.469	2.525	938.659	2.453	+ 2·9	382·7	38
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	6.344	50.702	4.796	75 821	80.617	1.192	80.406	1.190	+ 0·2	67·6	
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	24.300	28.400	13.600	71.100	84.700	1.244	83.839	1.231	+ 1·1	68·1	
Hauptbahnen zusammen	9.373·3	9.373·3	3,697.597	2,398.377	4,836.959	15,182 214	20,019.173	2.136	19,140.754	2.042	+ 4·6	9.373·3	9.37
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	77.457	40.916	62.090	161.100	223.190	572	220.030	564	+ 1·4	390·5	3
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	4.015	17.837	3.639	22.399	26.038	324	22.203	277	+ 17·0	80·3	
Budapester Lokalbahnen	56·6	56·6	240.670	13.050	60.468	6.050	66.518	1.175	61.779	1.090	+ 7·8	56·6	
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	66 938	. . . .	12.582	. . . .	12.582	1.446	13.379	1.538	— 6·0	8·7	
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	162.141	960	22.486	464	22.950	1.962	21.065	1.800	+ 9·0	11·7	
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	3.776	1.699	4.451	5.592	10.043	224	11.247	250	— 10·4	44·9	
Holics-Gödinger Lokalbahn	3·4	3·4	1.504	1.376	361	1.272	1.633	480	2.064	607	— 20·9	3·4	
Keszthély—Balaton-Szt. György	9·7	9·7	3.946	1.825	2.875	3.007	5.882	606	5.996	618	— 1·9	9·7	
Marmaroser Salzbahn-Akt.-Ges.	58·0	58·0	13.880	14.955	3.505	34.562	38.067	656	33.708	581	+ 12·9	58·0	
Nagy-Károly—Somkuter L.-B.	84·6	84·6	4.992	4.136	3.585	16.938	20.523	243	14.602	173	+ 40·5	84·6	
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	5.393	595	2.994	3.095	6.089	122	7.442	149	— 18·1	50·0	
Szamosthal-Bahn	253·6	253·6	32.684	15 455	38.403	69.130	107.533	424	106.818	421	+ 0·7	253·6	2
Szatmár-Erdöder Lokalbahn	27·7	27·7	12.190	1.858	3.990	3.680	7.670	276	6.149	222	+ 24·3	27·7	
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	0	5·7	
Ungthalbahn	42·9	42·9	8.100	15.100	5.311	20.004	25.315	590	24.093	561	+ 5·2	42·9	
Zágráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·6	19·6	6.290	181	3.080	550	3.630	185	4.497	229	— 19·2	19·6	
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirthschaftl. Eisenbahn-Akt.-Ges.	64·3	64·3	7.984	2.064	3.214	4.157	7.371	115	15.384	239	— 51·9	64·3	
Borossebes-Menyházaer Lokalb.	21·1	21·1	369	605	220	840	1.060	50	1.110	52	— 3·8	21·1	
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Lokalbahn	27·3	27·3	13.818	2.500	5.712	2.300	8.012	293	8.346	306	— 4·2	27·3	
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn	123·2	123·2	9.957	16.414	9.752	37.974	47.626	387	45.541	369	+ 4·9	123·2	
Güns-Steinamanger Vizinalbahn	17·3	17·3	6.896	841	3.610	2.627	6.237	361	6.118	353	+ 2·3	17·3	
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	109·2	109·2	12.727	9.997	6.612	19.769	26.381	241	18.767	172	+ 4·0	109·2	
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvathalbahn	70·3	70·3	9.968	3.927	7.455	11.881	19.336	275	14.281	203	+ 35·5	70·3	
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	3.928	9.343	1.838	26.281	28.119	852	24.584	745	+ 14·4	33·0	
Késmark—Szepes-Béla L.-B.	8·6	8·6	2.387	2.858	685	1.553	2.238	260	2.601	302	— 13·9	8·6	
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.937	1.727	2.182	2.671	4.853	382	4.932	388	— 1·6	12·7	
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1	
Poprádthal-Bahn	14·0	14·0	5.894	5.469	2.950	7.447	10.397	743	9.768	697	+ 6·6	14·0	
Szepes-Béla—Podoliner Bahn	11·0	11·0	1.480	1.806	680	1.285	1.965	179	3.100	282	— 36·5	11·0	
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.-B.	9·3	9·3	2.274	4.643	926	2.853	3.779	406	3.209	345	+ 17·7	9·3	
Zsolna-Rajecser Lokalbahn	21·3	21·3	5.534	975	2.242	1.842	4.084	192	3.752	176	+ 9·1	21·3	
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	4.348	1.049	4.170	3.329	7.499	95	7.452	94	+ 1·1	78·5	

Eisenbahnen im Monate Jänner 1903.

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1903 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1903 im ganzen (Kronen)	Einnahmen 1903 pro Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1902 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1902 im ganzen (Kronen)	Einnahmen 1902 pro Kilometer (Kronen)	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1902 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
													I. Hauptbahnen.
3,334.500	17,749.600	4,401.800	13,008.400	17,410.200	2.168	4,199.985	12,385.232	16,585 217	2.065	+ 5·0	26.016	24.780	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
160.803	261.605	252.630	1,040.402	1,293 032	1.836	263.108	1,013.372	1,276.480	1.813	+ 1·3	22.032	21.756	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
51.112	60.154	30.329	153.826	184.155	1.537	30.300	145.853	176.153	1.470	+ 4·5	18.444	17.640	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
120.538	247.916	133.804	832.665	966.469	2.525	134.733	803.926	938.659	2.453	+ 2·9	30 300	29.436	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
6.344	50.702	4.796	75.821	80.617	1.192	4.766	75.640	80.406	1.190	+ 0 2	14.304	14 280	Mohács-Fünfkirchner Bahn
24.300	28.400	13.600	71.100	84.700	1.244	13.144	70.695	83.839	1.231	+ 1·1	14.928	14.772	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
3,697 597	2,398.377	4,836.959	15,182.214	20,019.173	2.136	4,646.036	14,494.718	19,140.754	2.042	+ 4·6	25.632	24.504	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Lokalbahnen.
77.457	40.916	62.090	161.100	223.190	572	63.770	156.260	220.030	564	+ 1·4	6.864	6.768	Arader u. Csánader E.
4.015	17.837	3.639	22.399	26.038	324	3.364	18.839	22.203	277	+ 17·0	3.888	3.324	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
240.670	13.050	60.468	6.050	66.518	1.175	55.837	5.942	61.779	1.090	+ 7·8	14.100	13.080	Budapester Lokalbahnen
66.938	. . . .	12.582	. . . . .	12.582	1.446	13.379	. . . . .	13.379	1.538	— 6·0	17.352	18.456	Budapest-Budafok
162.141	960	22.486	464	22.950	1.962	21.062	3	21.065	1 800	+ 9·0	23.544	21.600	Budapest-Szt. Lörincz
3.776	1.699	4.451	5.592	10.043	224	5.407	5.840	11 247	250	— 10·4	2.688	3.000	Eperjes-Bartfeld
1.504	1.376	361	1.272	1.633	480	535	1.529	2.064	607	— 20·9	5.760	7.284	Holics-Gödinger Lokalbahn
3.946	1.825	2.875	3.007	5.882	606	2.465	3.531	5.996	618	— 1·9	7.272	7.416	Keszthély—B.-Szt.György
13.880	14.955	3.505	34.562	38.067	656	3.382	30.326	33.708	581	+ 12·9	7.872	6.972	Marmaroser Salzb. A.-G.
4.992	4.136	3.585	16.938	20.523	243	3.287	11.315	14.602	173	+ 40·5	2.916	2.076	Nagy-Károly—Somkut
5.393	595	2.994	3.095	6.089	122	3.710	3.732	7.442	149	— 18·1	1.464	1.788	Segesvár—Szent-Agota
32.684	15.455	38.403	69.130	107.533	424	38 842	67.976	106.818	421	+ 0·7	5.088	5 052	Számosthal-Bahn
12.190	1.858	3.990	3.680	7.670	276	2.945	3.204	6.149	222	+ 24·3	3.312	2.664	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	. . . .	2.100	2.100	368	. . .	4.416	4.416	Terret-Kovásznaer Bahn
8.100	15.100	5.311	20.004	25.315	590	5.685	18.408	24.093	561	+ 5·2	7.080	6.732	Ungthalbahn
6.290	181	3.080	550	3 630	185	3.488	1.009	4.497	229	— 19 2	2.220	2.748	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
7.984	2.064	3.214	4.157	7.371	115	1.969	13.415	15.384	239	— 51·9	1.380	2.868	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Akt.-Ges.
369	605	220	840	1.060	50	150	950	1.100	52	— 3·8	600	624	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
13.818	2.500	5.712	2.300	8.012	293	5.930	2.416	8.346	306	— 4·2	3.516	3.672	Haraszti-Ráczkever Lokalb.
													In Verwaltung der Südb.
9.957	16.414	9.752	37.974	47.726	387	9.514	36.027	45.541	369	+ 4·9	4.644	4.428	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
6.896	841	3.610	2.627	6.237	361	3.901	2.217	6.118	353	+ 2·5	4.332	4.236	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
12.727	9.997	6.612	19.769	26.381	241	6.631	12.136	18.767	172	+ 4·0	2.892	2.064	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
9.968	3.927	7.455	11.881	19.336	275	7.200	7.081	14.281	203	+ 35·5	3.300	2.436	Arvathalbahn
3.928	9.343	1.838	26.281	28.119	852	1.725	22.859	24.584	745	+ 14·4	10.224	8.940	Gölnitzthal-Bahn
2 387	2.858	685	1.553	2.238	260	697	1.904	2.601	302	— 13·9	3.120	3.624	Késmark—Szepes-Bélá
3.937	1.727	2.182	2.671	4.853	382	2.143	2.789	4.932	388	— 1·6	4.584	4.656	Löcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
5.894	5.469	2.950	7.447	10.397	743	2.759	7.009	9 768	697	+ 6·6	8.916	8.364	Poprádthal-Bahn
1.480	1.806	680	1.285	1.965	179	759	2.341	3.100	282	— 36·5	2.148	3.384	Szepes-Béla—Podoliner B.
2.274	4.643	926	2.853	3.779	406	772	2.437	3.20	345	+ 17·7	4.872	4.140	Szepes Olaszi-S.Varalja
5.534	975	2.242	1.842	4.084	192	2.205	1.547	3.752	176	+ 9·1	2.304	2.112	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
4.348	1.049	4.170	3.329	7.499	95	4.167	3.285	7.452	94	+ 1·1	1 140	1 128	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
					1903				1902				
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten		
	1903	1902	Anzahl	Tonnen	Kronen							1903	1902
	Kilometer											Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·8	129·8	32.800	10.000	22.000	14.700	36.700	283	36.038	278	+ 1·8	129·8	129·8
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	34.900	5.800	27.200	17.400	44.600	308	43671	301	+ 2·3	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	6.300	2.600	4.000	7.700	11.700	197	11.618	196	+ 0.5	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	24.200	4.300	19.100	13.600	32.700	301	31.923	294	+ 2·4	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	12.500	4.400	7.000	8.000	15.000	181	14.924	180	+ 0·6	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	10.800	2.000	6.400	4.900	11.300	142	10.801	136	+ 4·4	79·5	79·5
Bihárer Vizinalbahnen	177·7	177·7	28.900	7.800	25.700	26.000	51.700	291	51.034	288	+ 1·0	177·7	177·7
Boldvathalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	9.200	2.400	4.900	4.500	9.400	163	8.875	154	+ 5·8	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	29.700	10.500	23.200	25.800	49.000	480	47.745	468	+ 2·6	102·0	102·0
Budapest-Gran Lokalbahn	98·7	98·7	39.200	42.400	19.600	78.000	98.500	998	97.806	991	+ 0·7	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Lokalbahn	63·2	63·2	10.700	3.400	10.100	8.800	18.900	299	18.271	289	+ 3·5	63·2	63·2
Csetnekthal-Bahn	23·8	23·8	3.500	4.100	1.200	6.900	8.100	340	7.807	328	+ 3·7	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	9.600	2.100	5.200	3.400	8.600	219	8 134	207	+ 5·8	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·1	136·1	21.900	8.400	15.100	26.900	42.000	309	41.074	302	+ 2 3	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	20.200	5.000	11.300	10.800	22.100	389	21.581	380	+ 2·4	56·8	56·8
Westungar. Lokalbahnen (Transdanub. Vizinalb.-Akt.-Ges.)	340·2	340·2	65.700	38.900	44.000	126.900	170.900	502	170.010	500	+ 0·4	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	15.400	5.400	12.500	11.800	24.300	228	23.839	224	+ 1·8	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	5.900	1.100	5.700	3.300	9.000	173	8.377	161	+ 7·5	51·9	51·9
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.600	400	1.700	800	2.500	100	2.182	87	+ 14·9	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	9.200	3.100	6.900	8.000	14.900	225	14.092	213	+ 5·6	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203·2	28.200	13.700	20.300	38.100	58.400	287	57.435	283	+ 1·4	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Lokalb.	42·1	42·1	4.200	3.800	3.600	9.600	13.200	314	13.084	311	+ 1·0	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	7.600	1.500	5.400	4.100	9.500	171	9.209	166	+ 3·0	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.300	2.400	5.300	5.300	10.600	300	10.369	294	+ 2·0	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.000	300	700	800	1.500	120	1.297	104	+ 15·4	12·5	12·5
Honter Lokalbahn	40·4	40·4	3.700	1.700	2.400	3.400	5.800	144	5.511	136	— 5·9	40·4	40·4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	6.200	2.700	5.000	5.400	10.400	193	9.991	185	+ 4·3	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Lokalbahn	26·2	26·2	4.200	2.400	2.000	3.500	5.500	210	5.154	197	+ 6·6	26·2	26·2
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.800	1.400	3.900	2.600	6.500	146	6 202	140	+ 4·3	44·4	44·4
Kaschau-Torna Lokalbahn	59·1	59·1	11.200	6.700	8.400	17.600	26.000	440	25.167	426	+ 3·3	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	6.000	400	4.300	1.000	5.300	138	4.857	126	— 9·5	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Lokalb.	30·3	30·3	4.200	400	2.200	800	3.000	99	3.212	106	— 6·6	30·3	30·3
Kisküküllöthalbahn	102·1	102·1	8.100	1.700	5.700	4.500	10.200	100	9.641	94	+ 6·4	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	9.400	1.200	6.400	1.900	8.300	156	8.039	151	+ 3·3	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.100	1.600	300	1.300	1.600	86	1.456	78	+ 10·3	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	4.900	600	2.100	1.100	3.200	139	2.939	128	+ 8·6	23·0	23·0
Körös-Belovár Lokalbahn	97·4	97·4	17.600	4.700	10.900	10.600	21.500	221	20.809	214	+ 3·3	97·4	97·4
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·5		7.500	1.800	4.900	3.600	8.500	172				49·5	
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	4.500	600	2.500	1.500	4.000	180	3.673	165	+ 9·1	22·2	22·2
Lonjathalbahn	114·3	114·3	12.900	4.400	11.200	9.900	21.100	185	20.507	179	+ 3·4	114·3	114·3
Losonczvidéker Lokalbahn	28·5	8·6	4.900	2.900	2.100	4.400	6.500	228	5.955	209	+ 9·1	28·5	0·0
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	24.000	11.600	17.500	32.000	49.500	265	48.583	260	+ 1·9	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	24.800	11.300	16.100	26.900	43.000	377	43.154	378	— 0·3	114·1	114·1
Máros-Ludás—Bistritz Lokalb	110·3	110·3	6.000	2·100	6.000	6.700	12.700	115	12.014	109	+ 5·5	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	10.200	2.900	6.600	5.900	12 500	387	11.790	365	+ 6·0	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	35.600	15.200	23.500	36.300	59.800	193	58.997	190	+ 1·6	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	3.000	1.300	1.000	1.600	2.600	170	2.264	148	+ 14·9	15·3	15·3
Muránythal-Bahn	40·9	40·9	7.300	3.700	3.500	10.300	13.800	337	13.324	326	+ 3·4	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	5.200	1.400	3.400	2.600	6.000	211	5.421	191	+ 10·5	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	2.900	300	1.000	500	1.500	263	1.264	222	+ 18·5	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	10.000	8.100	5.600	12.600	18.200	353	18.080	351	+ 0 6	51·5	12·5
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	16.200	10.900	12.500	24.800	37.300	320	36.330	311	+ 2·9	116·7	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	20.500	5·300	16.800	18 800	35.600	317	34.808	310	+ 2·3	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner												
Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1903				1902						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
32.800	10.100	22.000	14.700	36.700	283	21.641	14.397	36.038	278	+ 1·8	3.396	3.336	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
34.900	5.800	27.200	17.400	44.600	308	26.742	16.929	43.671	301	+ 2·3	3.696	3.612	Baja-Zombor-Neusatz
6.300	2.600	4.000	7.700	11.700	197	4.233	7.385	11.618	196	+ 0.5	2.364	2.352	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
24.200	4.300	19.100	13.600	32.700	301	18.830	13.093	31.923	294	+ 2·4	3.612	3.528	Bács-Bodrogher Komitatsb.
12 500	4.400	7.000	8.000	15.000	181	7.369	7.555	14.924	180	+ 0·6	2.172	2.160	Békés-Csanáder Bahn
10.800	2.000	6.400	4.900	11.300	142	6.216	4.585	10.801	136	+ 4·4	1.704	1.632	Bicske—Sárbogárd
28.900	7.800	25.700	26.000	51 700	291	25.326	25.708	51.034	288	+ 1·9	2.492	2.456	Bihárer Vizinalbahnen
9.200	2.400	4.900	4.500	9.400	163	4.680	4.195	8.875	154	+ 5 8	1.956	1.848	Boldvathalbahn
29.700	10.500	23.200	25.800	49.900	480	22 714	25.031	47.745	468	+ 2·6	5.760	5.616	Brassó-Háromszéker L.B.
39.200	42.400	19.600	78.900	98.500	998	19.228	78.578	97.806	991	+ 0·7	11.976	11.892	Budapest-Gran Lokalb.
10.700	3.400	10.100	8.800	18.900	299	9.869	8.412	18.281	289	+ 3·5	3.588	3.468	Budapest-Lájosmizse
3.500	4.100	1.200	6 900	8.100	340	1.131	6.676	7.807	328	+ 3 7	4.080	3.936	Csetnekthal-Bahn
9.600	2.100	5.200	3.400	8 600	219	4.989	3.145	8.134	207	+ 5·8	2.638	2.484	Debreczin—Nagy-Léta
21.900	8.400	15.100	26.900	42.000	309	14.746	26.328	41.074	302	+ 2·3	3.708	3.624	Debreczin-Füzesabony
20.200	5.000	11.300	10.800	22 100	389	11.101	10.480	21.581	380	+ 2·4	4.668	4.560	Debreczin-Hajdu-Nánás
65.700	38.900	44.000	126.900	170.900	502	43.599	126.441	170.040	500	+ 0·4	6.024	6.000	Westungar. Lokalbahn (Transd. Vizinalb.-A.-G.)
15.400	5.400	12.500	11.800	24.300	228	12.348	11.491	23.839	254	+ 1·8	2.736	26.88	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
5 900	1.100	5.700	3.300	9.000	173	5.539	2.839	8.377	161	+ 7·5	2.076	1.932	Felek-Fogaraser Bahn
3.600	400	1.700	300	2.500	100	1.640	542	2.182	87	+ 14·9	1.200	1.044	Félegyháza-Majsaer L.B.
9.200	3.100	6.900	8.000	14.900	225	6.599	7.493	14.092	213	+ 5·6	2.700	2.556	Garamberzencze-Léva L.B.
28.200	13.700	20.300	38.100	58.400	287	19.923	37.512	57.435	283	+ 1·4	3.444	3.396	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
4.200	3.800	3.600	9.600	13.200	314	3.827	9.257	13.084	311	+ 1·0	3.768	3.732	Gyula-Fehervar-Zalathna
7 600	1.500	5.400	4.100	9.500	171	5.714	3.495	9.209	166	+ 3·0	2.052	1.992	Hegyes-Feketeh.-Palanka
7.300	2.400	5.300	5.300	10.600	300	5.516	4.853	10.369	294	+ 2·0	3.600	3.528	Székler Bahn
1.000	300	700	800	1 500	120	628	660	1.297	104	+ 15·4	1.440	1.248	Hidegkut-Gyönk-Tamási
3.700	1.700	2.400	3.400	5.800	144	2.232	3.279	5.511	136	+ 5·9	1.728	1.632	Honter Lokalbahn
6.200	2.700	5.000	5.400	10.400	193	4.773	5 218	9.991	185	+ 4·3	2.316	2.220	Kaposvár-Fonyod
4.200	2.400	2.000	3.500	5.500	210	1.907	3.247	5.154	197	+ 6·6	2.520	2 364	Kaposvár-Mocsolad
6.800	1.400	3.900	2.600	6.500	146	3.769	2.433	6.202	140	+ 4·3	1.752	1.680	Karczag-Tiszafüred
11.200	6.700	8.400	17.600	26.000	440	8.081	17.086	25.167	426	+ 3·3	5.280	5.112	Kaschau-Torna
6.000	400	4.300	1.000	5.300	138	4.074	783	4.857	126	+ 9·5	1.656	1.512	Kecskemét-Füllöpszállás
4.200	400	2.200	800	3.000	99	2.321	891	3.212	106	— 6·6	1.188	1.272	Kecskemet-Tisza-Ugher
8.100	1.700	5.700	4.500	10.200	100	5.411	4.230	9.641	94	+ 6.4	1.200	1.128	Kis-Küküllöthalbahn
9.400	1.200	6.400	1.900	8 300	156	6.246	1.793	8.039	151	+ 3·3	1.872	1.812	Komorn-Dunaszerdahely
1.100	1.600	300	1.300	1.600	86	416	1.040	1.456	87	+ 10·3	1.032	936	Komló—Bakócza-Felsöm.
4.900	600	2.100	1.100	3.200	139	1.919	1.020	2.939	128	+ 8·6	1.668	1.536	Körmend-Németujvár
17.600	4.700	10.900	10.600	21.500	221	10.743	10.066	20.809	214	+ 3·3	2.652	2.568	Körös-Belovár Lokalb.
7.500	1.800	4.900	3.600	8.500	172	. . . . .					2.064	. . .	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
4.500	600	2.500	1.500	4.000	180	2.385	1.288	3.673	165	+ 9·1	2.160	1.980	Kun-Szt. Márton-Szentes
12.900	4.400	11.200	9.900	21.100	185	10.873	9.634	20.507	179	+ 3·4	2.220	2.148	Lonjathalbahn
4.900	2 900	2.100	4.400	6.500	228	1.915	4.040	5.955	209	+ 9·1	2.736	2 508	Losoncz-Vidckér L.B.
24.000	11.600	17.500	32.000	49.500	265	17.138	31.445	48.583	260	+ 1·9	3.180	3.120	Ungarische Südostbahn
24.800	11.300	16 100	26.900	43 000	377	15.697	27.457	43.514	387	— 0 3	4.524	4.536	Ungar. Nordwestbahn
6.000	2.100	6.000	6 700	12.700	115	5.735	6.279	12.014	109	+ 5·5	1.380	1.308	Máros-Ludás—Bistritz
10.200	2.900	6.600	5.900	12.500	387	6.378	5.412	11.790	365	+ 6·0	4.644	4.380	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
35.600	15.200	23.500	36.300	59.800	193	23.202	35.795	58.997	190	+ 1·6	2.316	2.280	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
3.000	1.300	1.000	1.600	2.600	170	904	1.360	2.264	148	+ 14·9	2.040	1.776	Mezötur-Turkeve
7.300	3.700	3 500	10.300	13.800	337	3.162	10.162	13.324	326	+ 3·4	4.044	3.912	Muránythalbahn
5.200	1.400	3.400	2.600	6.000	211	3.160	2.261	5.421	191	+ 10·5	2.532	2.292	Nagy-Belicz—Privigye
2.900	300	1.000	500	1.500	263	876	388	1.264	222	— 18·5	3.156	2.664	Hermannstadt—N.-Disznod
10.000	8.100	5.600	12.600	18.200	353	5.298	12.782	18.080	351	+ 0·6	4.236	4.212	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
16.200	10.900	12.500	24.800	37.300	320	12.149	24.181	36.330	311	+ 2 9	3.840	3.732	Grosswardein-B.-Vaskoh
12.500	5 300	16.800	18.800	35.600	317	16.316	18.492	34.808	310	+ 2·3	3.804	3.720	Nográder Komitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Jänner		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902		Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	9.400	3.100	7.400	12.000	19.400	340	18.563	326	+ 4·3	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102·6	102·6	26.000	1.700	19.500	6.500	26.000	253	25.306	247	+ 2·4	102·6	102·6
Pancsova-Petrovoszello Lokalb. .	33·6	33·6	5.800	2.900	5.000	3.700	8.700	259	8.149	243	+ 6·6	33·6	33·6
Pápa-Bánhida	93·2	. . . .	6.800	4.800	5.400	12.900	18.300	196	. . .	. . .	. . .	93·2	. . .
Pápa-Csornaer Lokalbahn . . .	36·4	36·4	8.000	1.500	3.900	2.500	6.400	176	6.152	169	+ 4·1	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Lokalb. . . .	18·1	18·1	9.700	27.400	3.200	35.400	38.600	2.133	37.779	2.087	+ 2·2	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	14.800	2.900	9.800	7.800	17.600	400	17.532	398	+ 0·5	44·0	44·0
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	10.300	2.700	6.000	6.200	12.200	353	11.493	332	+ 6·3	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	4.900	2.700	2.400	5.000	7.400	199	6.891	186	+ 7·0	37·1	37·1
Ruma-Klenák Lokalbahn	30·8	30·8	4.900	600	2.500	1.900	4.400	143	4.242	138	+ 3·6	30·8	30·8
Ruma-Vrdnik Lokalbahn	17·4	17·4	900	3.600	400	2.900	3.300	190	3 241	186	+ 2·2	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	9.300	3.300	5.000	7.900	12.900	274	13.009	276	— 0·7	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	18.800	6.600	9.200	15.900	25.100	349	24.380	339	+ 2·9	72·0	72·0
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.800	1.100	4.500	3.200	7.700	194	7.327	185	+ 4·9	39·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·3	60·3	8.300	6.400	8.600	21.500	30.100	499	30.156	500	— 0·2	60·3	60·3
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	30 400	3.500	27.700	16.000	43.200	324	42.761	317	+ 2·2	134·7	134·7
Szegzárd-Báttaszék L.-B. . . .	19·2	19·2	8.200	700	3.200	1.200	4.400	229	4.105	214	+ 7·0	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	10.200	700	6.200	1.700	7.900	228	7.537	218	+ 4·6	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B. .	95·7	95·7	16.400	11.700	10 300	26.000	36.300	379	35.545	371	+ 2·2	95·7	94·4
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	7.500	1.300	4.200	2.200	6.400	120	6.485	121	— 0·8	53·5	53·5
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	9.600	5.300	10.700	18.000	28.700	266	28.071	260	+ 2·3	107·8	107·8
Slavonische Lokalbahn	121·1	121·1	15.300	16.700	13.600	35.500	49.100	405	48.100	397	+ 2·0	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	8.300	1.400	4.900	3.200	8.100	125	8.049	124	+ 0·8	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Lokalb. .	52·4	52·4	12.500	3.800	10.500	12.000	22 500	429	21.588	412	+ 4 1	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.700	100	2.500	900	3.400	162	3.378	161	+ 0·6	21·0	21·0
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.600	900	3.200	2.100	5.300	173	4.802	157	+ 10·2	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	13.400	1.700	7.900	4.800	12.700	198	12 081	188	+ 5·3	64·1	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·4	52·4	7.400	800	7.000	3.000	10.000	191	9.300	177	+ 7·9	52·4	52·4
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	12.100	1.900	8.700	4.900	13.600	216	12.859	204	+ 5·9	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	7.800	1.800	3.900	3.700	7.600	136	7.077	127	+ 7·1	55·8	55·8
Torontáler Lokalbahn	346·9	346·9	50.400	8.600	38.800	32.500	71.300	205	70.169	202	+ 1·5	346·9	346·9
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.000	3.700	3.100	5.200	8.300	263	7.820	247	+ 6·5	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Lokalb. .	36·5	36·5	6.000	6.700	2.800	7.700	10.500	288	10.028	275	+ 4·7	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	14.200	2.400	10.500	7.100	17.600	208	16.765	198	+ 5·1	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.500	3.300	6.000	9.100	15.100	284	14.578	275	+ 0·9	53·1	53·1
Vinkovce-Zupanje Lokalbahn . .	33·4	33·4	3.000	1.300	2.100	3.400	5.500	165	5.153	154	+ 7·1	33·4	33·4
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Lokalb.	43·1	43·1	6.300	4.600	3.000	12.500	15.500	360	14.787	343	+ 5·0	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Lokalb.	48·3	48·3	7.900	700	3.300	1.300	4.600	95	4.607	95	. . .	48·3	48·3
Zsitvathal-Bahn	44·6	44·6	6.000	6.700	4.100	12.900	17.000	381	16 610	372	+ 2·4	44·6	44·6
Lokalbahnen zusammen . .	8.419·8	8.277·1	1,877.477	656.121	1,068.968	1,568.052	2,637.020	313	2,532.960	306	— 2·3	8.419·8	8.277·1
Hauptsumme . . .	17.793·1	17.650·4	5,575.074	3,054.498	5,905.927	16,750.266	22,656.193	1.273	21,673.714	1.228	+ 3·7	17.793·1	17.650·4

Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen

Eisenbahnen mit

K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	11.950	5.032	8.742	23.736	32.478	309	40.142	382	—19·11	105·0	105·0
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	71.225	68.285	92.025	470.009	562.034	730	467.365	607	+ 20·0	770·0	770·0

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	134.389	4.968	8.712	8.038	16.750	2.939	14.403	2.527	+ 16·0	5·7	5·7
Summe . . .	880·7	880·7	217.564	78.285	109.479	501.783	611.262	694	521.910	593	+ 17·0	880 7	880 7

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Jänner

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1903				1902							
rsonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
nzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
9.400	3.100	7.400	12.000	19.400	340	7.198	11.365	18.563	326	+ 4·3	4.080	3.912	Nyiregyháza—M.-Szalka
26.000	1.700	19.500	6.500	26.000	253	19.064	6.242	25.306	247	+ 2·4	3.036	2.964	Ó-Becse—Neusatz—Titel
5.800	2.900	5.000	3.700	8.700	259	4.821	3.328	8.149	243	+ 6·6	3.108	2.916	Pancsova-Petrovoszello
6.800	4.800	5.400	12.900	18.300	196	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.989	. . .	Pápa-Bánhida
8.000	1.500	3.900	2.500	6.400	176	3.456	2.696	6.152	169	+ 4·1	2.112	2.028	Pápa-Csornaer Lokalbahn
9.700	27.400	3.200	35.400	38.600	2.133	2.887	34.892	37.779	2.087	+ 2·2	25.596	25.044	Petroszény-Lupény
14.800	2.900	9.800	7.800	17.600	400	10.030	7.502	17.532	398	+ 0·5	4.800	4.776	Pressburg-Dunaszerdahely
10.300	2.700	600	6.200	12.200	353	5.651	5.842	11.493	332	+ 6·3	4.236	3.984	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
4.900	2.700	2.400	5 000	7.400	199	2.153	4.738	6.891	186	+ 7·0	2.388	2.232	Püspökladány - F.-Gyarmat
4.900	600	2.500	1.900	4.400	143	2.688	1.554	4.242	138	+ 3·6	1.716	1.656	Ruma-Klenáker Lokalb.
900	3.600	400	2.900	3 300	190	522	2.719	3.241	186	+ 2·2	2.280	2.232	Ruma-Vrdnik
9.300	3.300	5.000	7.900	12.900	274	4.895	8.114	13.009	276	— 0·7	3.288	3.312	Somogy-Szobb—Barcs
18.800	6.600	9.200	15.900	25.100	349	8.918	15.462	24.380	339	+ 2·9	4.188	4.068	Oedenburg-Pressburg
8.000	1.100	4.500	3.200	7.700	194	4.238	3.089	7.327	185	+ 4·9	2.328	2.220	Szatmár-Fehérgyarmat
8.300	6.400	8.600	21.500	30.100	497	8.400	21.756	30.156	500	— 0·2	5.988	6.000	Szátmar-Nagybánya
30.400	3.500	27.700	16.000	43.700	324	27.162	15.599	42.761	317	+ 2·2	3.888	3.804	Szeged — Nagy - Kikinda — Nagy-Becskerek
8.200	700	3.200	1.200	4.400	229	3.040	1.065	4.105	214	+ 7·0	2.748	2.568	Szegzárd-Báttaszek
10.200	700	6.200	1.700	7.900	228	6.007	1.530	7.537	218	+ 4·6	2.736	2.616	Szentes—H.-M.-Vasárhely
16.400	11.700	10.300	26.000	36.300	379	10.053	25.492	35.545	371	+ 2·2	4.548	4.452	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
7.500	1.300	4.200	2.200	6.400	120	3.976	2.509	6.485	121	— 0·8	1.440	1.452	Szigetvár-Kaposvár
9.600	5.300	10.700	18.000	28.700	266	10.402	17.669	28.071	260	+ 2·3	3.192	3.120	Szilágyságer Eisenbahn
15.300	16.700	13.600	35.500	49.100	405	13.172	34.928	48.100	397	+ 2·0	4.860	4.764	Slavonische Lokalbahn
8.300	1.400	4.900	3.200	8.100	125	4.685	3.364	8.049	124	+ 0·8	1.500	1.488	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
12.500	3.800	10.500	12.000	22.500	429	10.028	11.560	21.588	412	+ 4·1	5.148	4.944	Steinamanger-Pinkafeld
5.700	100	2.500	900	3.400	162	2.597	781	3.378	161	+ 0·6	1.944	1.932	Steinamanger-Rum
3.600	900	3.200	2.100	5.300	173	2.929	1.873	4.802	157	+ 10·2	2.076	1.884	Temesvár—Buziás
13·400	1.700	7.900	4.800	12.700	198	7.465	4.616	12.081	188	+ 5·3	2.376	2.256	Temesvár—Lippa-Radna
7.400	800	7.000	3.000	10.000	911	6.735	2.565	9.300	177	+ 7·9	2.292	2.124	Temesvár-Modos
12.100	1.900	8.700	4.900	13.600	216	8.503	4.356	12.859	204	+ 5·9	2.592	2.448	Temesvár—N.-Szt. Miklos
7.800	1.800	3.900	3.700	7.600	136	3.685	3.392	7.077	127	+ 7·1	1.632	1.524	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
50.400	8.600	38.800	32.500	71.300	205	38.306	31.863	70.169	202	+ 1·5	2.460	2.424	Torontáler Lokalbahn
7.000	3.700	3.100	5.200	8.300	263	2.891	4.929	7.820	247	+ 6·5	3.156	2 964	Ujszász—Jasz-Apáti
6.000	6.700	2.800	7.700	10.500	288	2.643	7.385	10.028	275	+ 4·7	3.456	3.300	Varasdin-Golubovec
14.200	2.400	10.500	7.100	17.600	208	10.137	6.628	16.765	198	+ 5·1	2.496	2.376	Versecz—Kubin-Dunapart
5.500	3.300	6.000	9.100	15.100	284	5.799	8.779	14 578	275	+ 3·3	3.408	3.300	Vinkovce-Brčka
3.000	1.300	2.100	3.400	5.500	165	2.142	3.011	5.153	154	+ 7·1	1.980	1.848	Vinkovce-Zupanje
6.300	4.600	3.000	12.500	15.500	360	2.710	12.077	14.787	343	+ 5·0	4.320	4.116	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Lokalb.
7.900	700	3.300	1.300	4.600	95	3.521	1.086	4.607	95	. . .	1.140	1.140	Zsebely-Csákovár-Bóka
6.000	6.700	4.100	12.900	17.000	381	3.923	12.687	16.610	372	+ 2·4	4.572	4.464	Zsitvathal-Bahn
77.477	656.121	1,068.968	1,568.052	2,637.020	313	1,036.340	1,496.620	2,532.960	306	+ 2·3	3.756	3.672	**Lokalbahnen zusammen**
75.074	3,054.498	5,905.927	16,750.266	22,656.193	1.273	5,682.376	15,991.338	21,673.714	1.228	+ 3·7	15 276	14.736	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate Jänner 1903.

Dampfbetrieb.

1.950	5.032	8.742	23.736	32.478	309	10.422	29.720	40.142	382	+19·11	3.712	4.588	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
71.225	68.285	92.025	470.009	562.034	730	93.483	373.882	467.365	607	+ 2·0	8 760	7 284	Bosn.-Herzeg. Staatsb

Elektrischem Betriebe.

4.389	4.968	8.712	8.038	16.750	2.939	9.270	5.133	14.403	2.527	+ 16·0	25.268	30.324	Stadtbahn in Sarajevo
7.564	8.285	109.479	501.783	611.262	694	113.175	408.735	521.910	593	— 17·0	8.328	7.116	Summe

Ausland.

Deutsches Reich. (Staatsverträge zwischen der General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn-Gesellschaft.) Nach der dem Reichstage zugegangenen Denkschrift pachtet die General-Direktion die im Grossherzogtum Luxemburg belegenen älteren Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn-Gesellschaft, sowie die Anschlussbahnen im Düdelinger und Rümelinger Tale, ausschliesslich der Linie von Ulflingen nach der preussischen Grenze, und die Eisenbahn von Esch nach Deutsch-Otb und Redingen vom 1. Jänner 1903 bis zum Erlöschen der Konzession für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn-Gesellschaft Ende 1959 für den Betrag von jährlich Frcs. 3,866.400 (gegen früher etwa 27 Prozent mehr). Beim Ablaufe des Vertrages fallen die Linien an den sie konzessionierenden Staat. Die Rechtsverhältnisse der in Belgien belegenen Linien der Gesellschaft werden durch den Vertrag nicbt berührt; so lange Belgien von seinem Rückkaufsrechte für diese Linien keinen Gebrauch macht, gewährleistet die kaiserl. General-Direktion den Luxenburgern, bis zum Ablaufe des Jahres 1912, aus diesen Strecken ein Pachterträgnis von Frcs. 219.600. Im Staatsvertrage ist Neutralität ausbedungen; die luxemburgischen Bahnen dürfen zu keiner Zeit zur Beförderung von Truppen, Waffen, Kriegsmaterial und Munition benützt werden, auch in einem Kriege Deutschlands nicht zur Verproviantierung benützt werden. Die Wilbelm-Luxemburg-Eisenbahn-Gesellschaft hatte 1868 ihr gesamtes damaliges mit 170 km in Luxemburg und 55 km in Belgien belegenes Netz der französischen Ostbahn-Gesellschaft überlassen. Infolge des deutsch-französischen Krieges scbied die französische Gesellschaft aus dem Vertrage und die kaiserl. General-Direktion übernahm ihn mit Ausnahme zunächst der belgiscben Strecken durch Staatsvertrag mit Luxemburg und zunächst trotz des Einspruches der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn-Gesellschaft; später fand diese sich mit dem neuen Zustande ab, nicht zu ihrem Nacbteile. Zum Aufschwung im Güterverkehre hat nach der Denkschrift das meiste die Erfindung des Thomasverfahrens beigetragen, welches den Eisenerzen (Minetten) jener Gegenden grossen Wert verlieh. Die Anregung zum neuen Vertrage gab die luxemburgische Gesellschaft selbst, die kaiserl. General-Direktion erblickt aber in der gemeinsamen Verwaltung der elsass-lothringischen und luxemburgischen Bahnen grosse Vorteile. Eine beigefügte Karte zeigt, wie die Wilhelm-Luxemburg Eisenbahnen das Reichseisenbahnnetz zusammen mit der den schweizerischen Bundeshahnen abgepachteten schweizerischen Strecke von der Grenze bei St. Ludwig bis Basel zu einer sehr leistungsfähigen grossen, internationalen Linie ergänzen, die es der General-Direktion ermöglicht, in dem wichtigen Verkehre zwischen Italien und der Schweiz einerseits und Belgien, Holland und England anderseits einen wirksamen Wettbewerb gegen den denselben Weg hedienenden französischen Bahnweg aufzunehmen. Von hesonderer Bedeutung ist die Klausel, dass die bestehende Zollgemeinschaft nicbt aufgehoben werden soll, solange das Eisenbahnbetriebsverbältnis dauert.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Lokalverkehr zwischen Wien und Pressburg.) Samstag den 21. März wird der tägliche Personenschiffsverkehr von Wien-Weissgärber nach Pressburg eröffnet. Das Lokalschiff verlässt Wien um 4 U. an der Station Weissgärber und langt nach Berührung der Stationen Fischamend, Orth, Wildungsmauer, Deutsch-Altenburg, Hainburg und Theben um 6 U. 50 M. abends in Pressburg ein. In umgekehrter Richtung verlässt das Schiff Presshurg um 6 U. früh und langt nach Berührung der gleichen Stationen um 11 U. 15 M. vormittags in Wien ein. Der Fahrpreis von Wien nach Pressburg beträgt für den I. Platz 300, für den II. Platz 220 und für den III. Platz 150 Heller, in umgekehrter Richtung 240, 170, bezw. 120 Heller. Kinder unter 4 Jahren frei, Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren zahlen den halben Fahrpreis. Für jedes ganze Billet sind 25 kg Gepäck frei. — (Kombinierte Tour- und Retourbillets Wien [Westbahnhof] — Melk — Krems — Wien [Kaiser Franz Josef-Bahnhof] oder umgekehrt.) Vom 7. März 1903 his auf weiteres werden ab Wien (Westbahnhof) und Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) kombinierte Tour- und Retourbillets zu nachstehenden Preisen zur Ausgahe gehracht: Von Wien nach Melk—Krems—Wien und Krems—Melk—Wien II. Klasse Bahn, I. Platz Schiff 740 Heller und III. Klasse Bahn, II. Platz Schiff 430 Heller. Diese Billets herechtigen zur Benützung sämtlicher fahrplanmässigen Personenzüge der k. k. österr. Staatsbahnen auf der Strecke Wien (Westhahnhof)—Melk, der Post- und Lokaldampfer der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Melk—Krems und der Personenzüge auf der Bahnstrecke Krems—Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof), bezw. auf der Bahnstrecke Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof) bis Krems, der Schiffsstrecke Krems—Melk und der Bahnstrecke Melk—Wien (Westbahnhof), haben eine fünftägige Gültigkeit und ist es gestattet, die Fahrt in den Bahnstationen einmal und in den Schiffstationen zweimal gegen Vorweisung des Billets und Anzeige des Aufenthaltes hei dem hetreffenden Stationsvorstande zu unterhrechen.

Verschiedene Mitteilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des XXVII. Stückes.) Das am 17. Februar 1903 herausgegebene XXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1087: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Februar 1903, Z. 6435, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

— (Inhalt des XXVIII. Stückes.) Das am 18. Februar herausgegebene XXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1088: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. Februar 1903, Z. 7106, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in hetreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

— (Inhalt des XXIX. Stückes.) Das am 19. Februar herausgegebene XXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1089: Kundmachung der k. k. Stattbalterei in Prag vom 14. Februar 1903, Z. 33.080, betreffend die Abänderung der Verfügung über die Ausfuhrverbote für Nutz- und Zuchtvieh aus mebreren politischen Bezirken nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 1090: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 14. Februar 1903, Z. 29.610, betreffend die Bestimmung der Station Nixdorf-Mitte der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg-Schönlinde als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

— (Inhalt des XXX. Stückes.) Das am 20. Februar herausgegebene XXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1091: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. Februar 1903, Z. 7354, entbaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

— (Inhalt des XXXI. Stückes.) Das am 23. Februar herausgegebene XXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1092: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. Februar 1903, Z. 7134, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

Nr. 1093: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 19. Februar 1903, Z. 4658, betreffend das Verbot der Einfuhr von Geflügel aus Russland in die Bukowina.

— (Inhalt des XXXII. Stückes.) Das am 25. Februar berausgegebene XXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1094: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. Februar 1903, Z. 8438, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in hetreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Scbafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

— (Inhalt des XXXIII. Stückes.) Das am 26. Februar berausgegebene XXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1095: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. Februar 1903, Z. 8587, betreffend die Einfubrverbote für Rindvieh aus den Lungenseuche-Sperrgebieten des Deutschen Reicbes.

— (Inhalt des XXXIV. Stückes.) Das am 2. März herausgegebene XXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1096: Kundmachung der k. k. Stattbalterei in Wien vom 27. Februar 1903, Z. 20.801, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1097: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 27. Februar 1903, Z. 5196, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1098: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 26. Februar 1903, Z. 4520, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1099: Kundmachung der k. k. Stattbalterei in Prag vom 27. Februar 1903, Z. 42.694, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1100: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 28. Februar 1903, Z. 9097, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des XXXV. Stückes.) Das am 4. März herausgegebene XXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1101: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 4. März 1903, Z. 9201, womit die Einfubr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 1102: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. Februar 1903, Z. 38.523, betreffend die Aufnahme des politischen Bezirkes Marienbad unter die Grenzbezirke.

Nr. 1103: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 20. Februar 1903, Z. 21.201, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien nach der Gemeinde Ober-Hohenelbe in Böhmen.

Nr. 1104: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 28. Februar 1903, Z. 5606, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1105: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 28. Februar 1903, Z. 4125, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1106: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 28. Februar 1903, Z. 4358/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat den Kommissär der Gewerbeinspektion Hans Siegmund zum Oberkommissär der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ernannt.

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH

WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Manz'sche
k. u. k. Hof-Verlags- und Univ.-Buchhandlung
WIEN, I. Kohlmarkt Nr. 20.

In unserem Verlage ist soeben erschienen:

Kommentar
zum
Betriebsreglement
für die
Eisenbahnen
der im
Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder.
(Unter Einbeziehung der erlassenen sechs Nachträge.)

Mit Berücksichtigung des **internationalen Uebereinkommens** über den Eisenbahnfrachtverkehr, des **Betriebsreglements für den Verkehr zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei** (Orientverkehr), der einschlägigen **gesetzlichen** und **tarifarischen Bestimmungen,** sowie der **Abfertigungs-** und **Verrechnungsvorschriften** der Eisenbahnverwaltungen von

Theodor Freiherr von Rinaldini
Sekretär der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Grossoktav. 28 Bogen. Preis: brosch. K 12·— ord., in Ganzleinen geb. K 13·60 ord.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832.

697

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachuugen, sowie von Kundmachuugen über Tarifermässiguugen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche uud Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies vou Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kroneu 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für den Rollfuhrdienst in der Station Wilten.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903, bezw. mit sofortiger Gültigkeit, sofern keine Erhöhungen eintreten, gelangt für den Rollfuhrdienst der Station Wilten an Stelle des Tarifes vom 1. November 1901 der nachstehende neue Tarif zur Einführung.

Tarif für den Rollfuhrdienst in der Station Wilten, gültig ab 1. Mai 1903 bis auf Widerruf.

Nach oder von dem	Nach oder von in die oder aus der Zone	Zonengrenzen	Tarif für: Sperrige Güter *) (Uebersiedlungseffekten, auch eiserne Kassen und Klaviere) für je angefangene 10 kg	Sperrige Güter *) Minimalgebühr	Stückgüter (gewöhnliche) für je angefangene 10 kg	Stückgüter Minimalgebühr	Tote Kälber, totes Wild sofern sich die Gebühr für das Gewicht nicht billiger stellt pro Stück	Wagenladungsgüter von 5000 kg aufwärts ohne Auf- und Abladen Cement	Wagenladungsgüter sonstige	Anmerkung
			Heller					pro 100 kg		
Bahnhofe in Wilten	I	Maximilianstrasse Heiliggeiststrasse Bahnstrasse Stift Wilten	4	30	3	20	20	6	8	*) Für das Uebertragen von Uebersiedlungseffekten, Kassen und Klavieren in andere als ebenerdige oder Kellerräume erhöht sich der Tarif um 20 Prozent für jedes Stockwerk
	II	Von der Zone I bis zur Hofgasse Universitätsstrasse Dreiheiligenstrasse	6	30	4	20		8	12	
	III	Von der Zone II bis zur Chotek-Allee Siebererstrasse Zeughaus	8	40	5	30		10	15	
	IV	Von der Zone III bis inkl. Saggen Pradl Mariahilf St. Nicolaus	10	60	6	40		15	20	
	V	Hötting, Höttingerried, Büchsenhausen Weyerburg Mühlau	12	70	7	50		25	30	

Innsbruck, am 16. März 1903. [289]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit ist in dem vom 19. Dezember a. St. 1902/1. Jänner n. St. 1903 gültigen Tarife für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen österreichischen und ungarischen Stationen einerseits, sowie russischen Stationen anderseits auf Seite 23 bei der Relation Lemberg—Berditschew im Verkehre von Russland der Personenzugsfahrpreis III. Klasse für Kinder von R. 3·02 auf R. 2·02 zu berichtigen.

Wien, am 17. März 1903. [290]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird die dem Lagermagazine der Expositur der galizischen Aktien-Hypothekenbank in Stanislau bewilligte Reexpeditionsbegünstigung für Rohspiritus in ganzen Wagenladungen auch für Rohspiritus in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen eingeräumt.

Dementsprechend ist auf Seite 9 des vom 1. Jänner 1901 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 4, das „Verzeichnis der Reexpeditionsstationen und Einlagerungsstellen" zu ergänzen.

Wien, am 17. März 1903. [291]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Hefte 1 und 2, vom 1. Februar 1899, bezw. 1. Juni 1899.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Ueberschrift der Kundmachung [250] in der Nr. 31 dieses Blattes vom 14. März 1903 ist statt „Tarif-Teil II, Hefte 1 und 2, vom 1. Februar 1899, bezw. 1. Juni 1899" zu setzen: „Tarif-Teil IV, Hefte 1 und 2, vom 1. Februar 1899, bezw. 1. Juni 1899".

Ferner ist die sub a) 1 in der 2. Zeile von unten, sowie sub b) in der 3. Zeile von unten enthaltene Bezeichnung „Schnittholz" in „Scheitholz" abzuändern.

Wien, am 18. März 1903.

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutschland. (Beirat der württembergischen Verkehrsanstalten) Ueber die Verhandlungen in der am 21. Februar 1903 in Stuttgart stattgefundenen Sitzung ist folgendes mitzuteilen: Der Beirat nahm u. a. Kenntnis von den in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1902 eingeführten Ausnahmetarifen für den Güterverkehr. Hierbei wurde von mehreren Mitgliedern darauf hingewiesen, dass der Ausnahmetarif für Thomasschlackenmehl und mineralische Phosphate von badischen, pfälzischen, Saarbrücker und Reichsbahnstationen nach Tirol und Vorarlberg den Interessen der einheimischen Landwirtschaft zuwiderlaufe. Der Beirat befürwortete weiters einstimmig die Einführung eines seit August 1902 in Baden bestehenden Tarifes, wonach gewisse landwirtschaftliche Erzeugnisse als Expressgut zu den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse befördert werden. Den letzten Beratungsgegenstand bildete der von einem Mitgliede gestellte Antrag, es möge die Einführung eines Ausnahmetarifes für zum Schlachten bestimmte Pferde in Erwägung gezogen werden. Auch dieser Antrag fand die Unterstützung des Beirathes. Als Ort der nächsten Sitzung wurde vom Beirate Wildbad vorgeschlagen. („Z. d. V. D. E.-V.")

Berlin - Stettin - Schlesischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Wüstenfelde.) Am 1. März 1903 wurde die Station Wüstenfelde in den Ausnahmetarif 6 b für Braunkohlen etc. bei Aufgabe von mindestens 20.000 kg als Empfangsstation einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 ab wurden die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim der Pfälzischen Eisenbahnen in die Tarifhefte A 2 und B 2 des obenbezeichneten Verbandes einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 1. März 1903 wurden die Stationen der Neubaustrecke Grünstadt—Altleiningen, nämlich: Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim in den Badisch-Pfälzischen Tiertarif, Heft 5, einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II, vom 1. Mai 1897. (Einführung von Frachtsätzen für Petroleum, raffiniert etc., rumänischen Ursprunges.) Mit Wirksamkeit vom 1. März 1903 gelangen für die Artikel:

I. Petroleum, raffiniert,
II. Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffiniert), Blau-, Grün-, Berg-, Erd- und Steinöl,
III. Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)

rumänischen Ursprunges in Wagenladungen von 10.000 kg die folgenden Frachtsätze zur Einführung:

km	Von / nach	I.	II.	III.
		Pfennig für 100 kg		
702	Passau tr. / Devant-les-Ponts	271	180	170

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmtarif. (Einbeziehung der Station Mundenheim.) Mit Gültigkeit vom 10. März 1903 wurde die Station Mundenheim der Pfälzischen Eisenbahnen in die Klasse 8 (Petroleum und Naphtha) mit direkten Sätzen aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Aufnahme von Frachtsätzen für Mühlenerzeugnisse.) In das Heft 8 der Verbandstarife vom 1. November 1901 werden mit Gültigkeit vom 15. März 1903 u. a. folgende Frachtsätze der Abteilung d für Mühlenerzeugnisse aus den in Abteilung a des Tarifes genannten Getreidearten aufgenommen:

	Centimes für 100 kg
Von Cöthen nach Buchs (Rheintals) . . .	287
„ „ „ Romanshorn	276
„ „ „ Rorschach	276
„ „ „ St. Margrethen	265

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Einbeziehung der Station Neu-Isenburg etc.) Am 1. April 1903 wird die Station Neu-Isenburg des Direktionsbezirkes Mainz für den gesamten Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet und in den Gütertarif für den obenbezeichneten Verband einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 3 km erhöhten Entfernungen der Station Isenburg zugrunde gelegt.

Die Station Isenburg wird vom gleichen Tage ab für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen; Eil- und Frachtstückgüter sind daher nur noch in Neu-Isenburg aufzuliefern und auf diese Station abzufertigen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1. (Einbeziehung neuer Stationen.) Zum 10. März 1903 wurden die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen-Kleinkarlbach und Sausenheim der Pfälzischen Eisenbahnen in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. (Tarifnachtrag.) Zum 15. März 1903 gelangte ein Tarifnachtrag zur Ausgabe, welcher ausser bereits bekannt gegebenen Ergänzungen direkte Sätze für die Emshafenstationen und neue Sätze in Klasse 3 (Petroleum etc.) enthält. Der Nachtrag kann bei den Tarifstationen eingesehen oder käuflich bezogen werden.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Aufnahme der Station Pölitz in den Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen.) Mit Gültigkeit vom 10. März 1903 wurde die Station Pölitz als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen der Preussischen Staatsbahnen aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Französisch-Deutscher Güterverkehr (über Belgien). (Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften.) Im Artikel 4 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Teile I B des Verbandsgütertarifes für den Französisch-Deutschen Güterverkehr (über Belgien) vom 1. Juli 1901 wird mit sofortiger Gültigkeit nach dem Worte „Quecksilber“ eingeschaltet: „(als Eilgut)“.

Die direkte Abfertigung dieses Artikels unterliegt somit bei der Auflieferung als Frachtgut keiner Beschränkung. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

— (Neuer Spezialtarif.) Auf den Linien der französischen Eisenbahnen ist am 1. März 1903 ein neuer Spezialtarif Nr. 328 für die Ausfuhr von leeren Fahrzeugen mit oder ohne mechanischen Antrieb (ausschliesslich Eisenbahn- und Strassenbahnfahrzeuge und Möbelwagen) aus Frankreich als Eilgut und Frachtgut in Kraft getreten, der gegenüber den bisherigen Sätzen Frachtermässigungen herbeiführt. Die französische Nordbahn hat daher ihre Dienststellen angewiesen, zur Erlangung der billigsten Frachtberechnung bis auf weiteres die in dem Spezialtarife aufgeführten Fahrzeuge in gebrochenem Verkehre auf die französisch-belgischen Grenzstationen abzufertigen. In der Abfertigung von Fahrzeugen nach Stationen der französischen Nordbahn tritt keine Aenderung ein. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Güterverkehr I/II. (Einführung ermässigter Ausnahmesätze für Eisen und Stahl etc.) Mit Gültigkeit vom 20. März 1903 traten für Station Schlawe des Direktionsbezirkes Danzig als Empfangsstation ermässigte Ausnahmesätze für Eisen und Stahl etc. von einzelnen Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Auskunftsstellen.

Gruppentarif II. (Einführung von Gesamtsätzen für die Station Posen Gerberdamm.) Mit sofortiger Gültigkeit werden in dem Ausnahmetarife 5 a für Steine und in dem Ausnahmetarife 10 für Getreide für die Station Posen Gerberdamm des Direktionsbezirkes Posen anstatt der bisherigen Sätze für Posen zuzüglich der Ueberfuhrsgebühr ziffermässige Gesamtsätze eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Anhang zum Gütertarife für den Berlin-Stettin-Schlesischen Güterverkehr. Gruppe II/III. (Vereinfachte Abfertigung mit Markenverwendung für Eil- und Frachtstückgüter.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die in den Gruppentarifen der Gruppen II und III für eine Anzahl Verkehrsverbindungen bestehende vereinfachte Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern auf Eisenbahngüterkarte auf den Verkehr zwischen den Stationen

a) Berlin Schlesischer Bahnhof einerseits und Breslau Märkisch-Freiburger Bahnhof, sowie Liegnitz anderseits;

b) Berlin Görlitzer Bahnhof einerseits und Görlitz anderseits ausgedehnt. Es gelten hierfür die in den vorbezeichneten Gruppenverkehren bestehenden bezüglichen Bestimmungen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Hüttig's Grassamen-Mischungen

für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.

Specialofferte und Kataloge zu Diensten.

Samenhandlung P. Hüttig

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc. 723

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Eichenschnittmaterial

liefert prompt

Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk

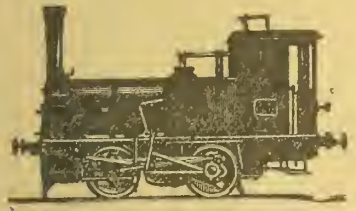
Poděbrad, Böhmen. 704

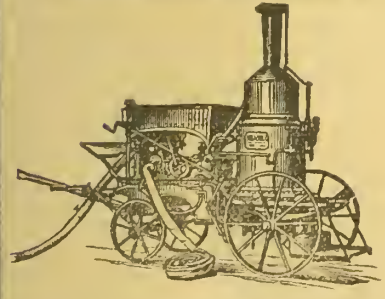
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.

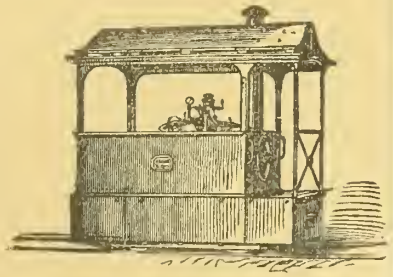
Actien-Gesellschaft

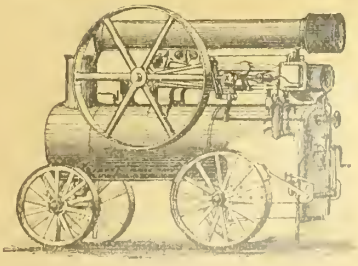
MÜNCHEN und LINZ.

711









Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1045	k. k. österr. Staatsbahnen		Baumaterialien und Werkzeuge (mit Ausnahme von Sprengmitteln)	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen	Ebensee	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verbauung des Gmbaches bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressierten Frachtbriefen aufgegeben werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlass von den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen ungekürzten Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu bewirken ist	
1046	k. k. österr. Staatsbahnen		Baumaterialien und Werkzeuge (mit Ausnahme von Sprengmitteln)	den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Admont, Ebensee	Anfgabe als Frachtgut. Die Transporte müssen zur Verbauung des Lichtmessbaches bei Admont, bezw. des Langbathbaches bei Ebensee bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressierten Frachtbriefen zur Anfgabe gelangen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden	50 Prozent Nachlass von den in der Gebührenberechnungstabelle des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Frachtsätzen unter Wahrung des Einheitssatzes von 0·2 h pro 100 kg und 1 km, sowie des Minimalfrachtsatzes von 8 h pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe seitens des Empfängers bis längstens Ende Februar 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Villach, bezw. Linz	

Fortlaufende Nummer	1	1017	1018
Die Publikation erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der und im Namen der	3		
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Banmaterialien und Werkzeuge (mit Ansnahme von Sprengmitteln)	Baumaterialien und Werkzeuge (mit Ansnahme von Sprengmitteln)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, angeführten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen	den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Goisern; Mitterweissenbach; Ischl; Frankenmarkt; Wels	Anracbkirchen, Ebenzweier-Altmünster, Gmunden
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg pro Artikel und Fracbtbrief. Die Sendungen müssen zur Verbauung, bezw. zur Regulierung des Ramsaubaches; des Mitterweissenbaches und des Kesselbaches; der Ischl; der Vöckla; der Alm bestimmt sein nnd mit an die betreffende Bauleitnng adressierten Frachtbriefen anfgegeben werden	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zur Wildbacbverbauung im Anracbtbale bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarif	Lokaltarif
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Verschieden	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Verschieden	Verschieden
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	30 Prozent Nachlass von den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen ungekürzten Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	50 Prozent Nachlass von den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle, unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h pro 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h pro 100 kg
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu bewirken ist	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Linz zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1049	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Brikets, -Kokes und -Kokesasche, Steinkohlen-Brikets, -Kokes und -Kokesasche	Siehe nachstehende Tabelle		Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr, gültig vom 1. November 1900		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn

Nach	Brüx	Dux	Franz Josef-Stollen	Holtschitz-Seestadtl	Karbitz	Komotau	Maria-Ratschitz	Mariaschein	Paredl	Schallan	Schönfeld	Schwaz-Kuttowitz	Settenz	Teplitz	Trlebschitz	Türmitz	Ullersdorf			
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark																			
Eisenberg (Sachsen-Altenburg)	76·9	80·3	81·9	74·9	82·3	—	79·0	82·2	78·0	84·8	81·3	81·4	81·6	81·9	76·0	80·3	81·4			

Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen

Nach	Bilin	Bruch	Brüx	Chodau (k. k. St. B.)	Dux-Liptitz	Eisenberg	Helenenschacht Station	Helenenschacht Verladegeleise	Komotau	Kosten	Ladowitz	Littitz	Müuchhof	Nürschan	Ober-Lentensdorf	Ossegg, Ossegg II	Ossegg-Riesenberg	Rosenthal-Graupen	Staab	Stupno-Bras	Teplitz-Waldthor	Trupschitz	Wiesa-Oberleutensdorf
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark																						
Eisenberg (Sachsen-Altenburg)	80·3	76·9	76·9	55·7	80·3	76·8	57·3	57·7	—	80·3	80·3	78·9	60·8	81·5	76·9	76·9	74·3	80·5	83·2	81·5	80·3	83·7	76·9

Nach	Stationen der St.E.G.			Stationen der Oe.N.W.B.		Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn													
	Aussig	Schönpriesen	Strebichowitz-Vinařitz (Jihn-schiner Schacht)	Aussig	Grosspriesen	Altkladno, Enschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno Smečna-Sternberg	Chodau B. E. B.	Dassnitz Maria Kulm	Deutsch-Kralup	Falkenau a. d. Eger	Kaaden-Brunnersdorf	Komotau	Königsberg a. d. Eger	Nendau	Neusattl	Tuschmitz	Zieditz	Zwodau-Davidsthal	
	Frachtsätze für 10.000 kg in Mark																		
Eisenberg (Sachsen-Altenburg)	73·2	70·4	98·1	73·2	71·0	94·5	55·7	49·2	68·9	51·3	70·1	66·6	47·3	61·3	54·3	70·6	51·4	50·6	

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1050	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Wein, auch Obstwein (Cider), Schaumwein (Champagner), sowie Most (Wein- und Obstwein)	Saarbrücken	Przemyśl	Aufgabe als Eilstückgut	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 10, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1898	Es besteht kein direkter Frachtsatz	Mark 19·81		Im Kartierungswege		
1051	k. k. österr. Staatsbahnen		Krebse (russischer Herkunft)	Podwołoczyska	Oświęcim	Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen. Weiterbeförderung des gleichen Quantums, eventuell in Teilsendungen, ab Oświęcim nach einer deutschen Station innerhalb acht Tagen vom Tage des Einlangens der Sendungen in Oświęcim	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	603 Heller	484 Heller	119 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über die Beförderung von Podwołoczyska bis Oświęcim und der auf das gleiche Quantum und den Empfänger in Oświęcim als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate über die eventuell in Teilsendungen innerhalb der festgesetzten Frist erfolgte Weiterbeförderung der Transporte ab Oświęcim nach einer deutschen Station. Die Vorlage dieser Dokumente ist längstens bis Ende März 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau zu bewirken	
1052	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Emballagen, leere, gebrauchte, aus Abschnitt C, V—a) und b), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Lemberg	Lemberg-Podzamcze	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung: mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	180	180	Im Kartierungswege		
			Bier in Fässern	Karwin K.F.N.B.	Lemberg	Lemberg-Podzamcze	Lemberg			316	316	Heller		

Fortlaufende Nummer	1053	1054	1055	1056
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	beteiligten Verwaltungen	Kaschau-Oderberger-Eisenbahn	Böhmischen Nordbahn	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Lithophone der Pos. F—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Schwefelkies aus Pos. E—21 der Güterklassifikation	Stall- und Strassendünger	Steinsalz, rohes, unreines (Fabriksalz) aus Pos. 8—7a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Salzburg (k.k.St.B.)	Margitfalu	Smichow	Wielicka
nach	Aussig (A.T.E.) / Brünn (K.F.N.B. und St.E.G.) / Lemberg	Saybusch-Żywiec	Satalic	Zwittau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Eine Lagerung der Sendungen ist nicht zulässig	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife	Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 4, gültig vom 1. Jänner 1901	Lokaltarife	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	89 Heller	Besteht kein direkter Frachtsatz	Besteht kein direkter Frachtsatz
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 336 Heller / ad b) 310 Heller | ad a) 357 Heller / ad b) 344 Heller | ad a) 397 Heller / ad b) 339 Heller	75 Heller	Kronen 16·— pro Wagen	196 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		14 Heller		
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss				
Besondere Bemerkungen				

Fortlaufende Nummer	1057	1058	1059
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Buschtěhrader Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Thon, auch Schieferthon (Thonschiefer), roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präpariert, lose oder in Säcken	Mauer- und Dachziegel aus Lehm (gewöhnlichem Thon)	Holz aller Art
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Prescheu (A.T.E.) über Komotau-Reitzenhain	Dassnitz-Maria Kulm Zwodau-Davidsthal	
nach	Marienberg (S.St.B.)	Graslitz oberer Bahnhof	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Erfüllung der im Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbands-Gütertarife, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897, nebst Nachträgen für Güter des Spezialtarifes III gültigen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe als Frachtgut in unverpacktem Zustande und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	Bahnämtliche Abwage der Wagenladungen auf der Brückenwage am Industriegeleise der k. k. Forst- und Domänen-Direktion in Nadwórna
	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerrnf, längsteus jedoch bis Ende Dezember 1903	bis Ende Dezember 1903
Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897 nebst Nachträgen	Lokalgütertarif	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2 ex 1902
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	49 Pfennig D. R.-Währung	19 25 Heller	Waggeld 120 Heller pro Wagen
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	45 Pfennig D. R.-Währung	18 20 Heller	Waggeld 60 Heller pro Wagen
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4 Pfennig D. R.-Währung	1 5 Heller	60 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, welche bis spätestens Ende Februar 1904 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn vorzulegen sind		
Besondere Bemerkungen		Wenn sich auf Grund der Stationstarife, bezw. der Gebührenberechnungstabellen des Lokalgütertarifes höhere Frachtsätze für vorgelegene Stationen ergeben, so werden die nebenstehenden zugestandenen billigeren Frachtsätze auch für die vorgelegenen Stationen berechnet, vorausgesetzt, dass den Bedingungen vollkommen entsprochen wird, an welche die Anwendung dieser billigeren Frachtsätze geknüpft ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1060	Südbahn-Gesellschaft		Eisenblech, verzinkt, aus der Pos. E—5, lit. b) der Güter-Klassifikation des Tarifes, Teil I, zu Schiffsbauzwecken der Handelsmarine oder k. u. k. Kriegsmarine	Gumpoldskirchen	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften, sowie der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen an Schiffsbau-Etablissements, resp. an die k. und k. Kriegsmarine adressiert sein. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	204 Heller	143 Heller	56 Heller	Im Kartierungswege		
1061	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Siehe Tabelle			Aufgabe als Frachtgut; Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen bestimmt sein und müssen Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen in den bezüglichen Frachtbriefen als Absender und Empfänger angeführt erscheinen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokal-, bezw. Verbandstarife	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Artikel	von	nach	bei Frachtzahlung für beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg	bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen
			Frachtsätze für 100 kg in Hellern		
			a)	b)	c)	d)
Regiegüter a) der Klasse II A	Bodenbach B.N.B. und St.E.G.	Hannsdorf k.k.St.B. transit	—	172	—	88
b) „ „ B	Bubna St.E.G.		—	121	—	68
c) „ „ C	Prag Oe.N.W.B. und St.E.G.		—	120	—	67
d) „ „	Hohenstadt St.E.G.	Zwittau St.E.G.	—	—	36	32
	Olmütz St.E.G.	B.N.B. Schönlinde	—	—	184	—
		S.N.D.V.B. Tannwald-Schumburg	231	203	150	—

Fortlaufende Nummer	1	1062	1063	1064
Die Publikation erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	3			
Das Zugeständnis wird gemacht — für Artikel	4	Maschinen, zusammengesetzte oder zerlegte, und Einrichtungsgegenstände	Zuckerrüben, Zuckerrübenschnitze und Zuckerrübenschnitte	Quebrachobolz-Extrakt der Tarifposition E—23, lit. b
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Bečwar	Staatz	Rostok
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	5	Babna St.E.G. Lieben St.E.G. Prag St.E.G. Prag Hrabovka transit oder umgekehrt	Kanitz-Eibenschitz oder umgekehrt	Stadlau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Rekonstruktion einer Zuckerfabrik in Bečwar bestimmt sein, bezw. müssen die Maschinen zusammengesetzt oder zerlegt von Bečwar in die Reparatur geschickt werden	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien.
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	8	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben	Lokaltarif	Ausnahmetarif 5 zum Lokaltarife
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Verschieden	31 Heller	224 Heller
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10		28 Heller	201 Heller
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	25 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss	3 Heller	23 Heller
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	Original-Frachtbriefe auf den Reklamanten als Empfänger lautend, bei Sendungen nach Bečwar und Frachtbrief-Duplikate auf den Reklamanten als Absender lautend bei Sendungen von Bečwar, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904		
besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1065	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Thonwaren der Pos. T—21 a und T—21 b des für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen gültigen Tarifes, Teil I, Abteilung B, in beliebiger Verpackung	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtěhrader Bahn, der k. k. österr. Staatsbahnen, der Böhmischen Nordbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bodenbach (k.k.St.B., E.N.B. oder St.E.G.) Tetschen (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 wird für die nebenbezeichneten Artikel in beliebiger Verpackung die im Tarif-Teil I, Abteilung B, bei den Positionen T—21 a und T—21 b vorgesehene Tarifierung unter sonstiger Anfrechthaltung der in diesem Tarife auf Seite 10 und 11 sub V für die Anwendung der Exporttarife vorgesehenen Bestimmungen auch dann im Rückvergütungswege zugestanden, wenn die Sendungen ab Bodenbach oder Tetschen durch Vermittlung von Spediteuren innerhalb einer achttägigen Frist per Bahn oder Schiff nach dem Auslande weiterbefördert werden. Die behufs Liquidierung der entfallenden Frachtdifferenz erforderlichen Original-Frachtbriefe bis Bodenbach oder Tetschen und die Duplikat-Frachtbriefe oder Schiffsconnossemente ab dort bis zur betreffenden Auslandsstation sind bis längstens 30. April 1904 in Vorlage zu bringen. An Stelle der bezeichneten Duplikat-Frachtbriefe können auch Bestätigungen der kgl. sächsischen Güterverwaltungen in Bodenbach oder Tetschen, in welchen hinsichtlich der betreffenden Sendungen Zeichen, Nummer, Anzahl der Kolli, Verpackungsart, Inhalt, Gewicht, Bestimmungsort und Abgangstag in Bodenbach, resp. Tetschen angeführt sind, vorgelegt werden.							

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
44	Nr. 29 vom 10. März 1903	938	K. k. österr. Staatsbahnen		Holz etc.	Lodygowice, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Der in der 8. Rubrik angeführte Gültigkeitstermin des bezüglichen Tarifes ist vom „1. Juni 1901“ auf „1. Mai 1901“ abzuändern	
45		940			Eisen- und Stahlwaren etc.	Teschen, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Brody (Bhf.) transit u. s. w.		
46		947			Schweinelkies	Margitfaln, Station der Kaschau-Oderberger Bahn	Granica transit, bezw. Szczakowa transit		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 36. **Wien, 28. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit jenen der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement unter Berücksichtigung der Anlage B zur deutschen Verkehrsordnung. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 19. März 1903, womit für den Monat April 1903 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat April 1903 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. März 1903, Z. 12.941/14, an die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien als derzeit geschäftsführende Verwaltung in der Eisenbahn-Direktoren-Konferenz, betreffend die eventuelle Durchführung der neuen Orthographie in den Tarifen und Tarifpublikationen.

Es erscheint wünschenswert, bezüglich der Durchführung der neuen Orthographie in den einzelnen Tarifen und Tarifpublikationen ein einheitliches Vorgehen zu vereinbaren, insofern sich dieselbe auf die Schreibweise der Artikel der Güterklassifikation bezieht. Namentlich in letzterer Beziehung muss die Annahme der neuen Schreibweise in den Tarifen und Tarifpublikationen etc. mit deren Durchführung im gemeinsamen Tarife, Teil I, Hand in Hand gehen.

Es wird daher sowohl in dieser Richtung, als auch wegen Festsetzung eines Termines für die Durchführung der neuen Orthographie im Tarif-Teile I ein Beschluss zu fassen sein.

Der geehrte Verwaltungsrat wird sohin eingeladen, diese Angelegenheit auf die Tagesordnung der nächsten Eisenbahn-Direktoren-Konferenz zu setzen und über das Ergebnis der bezüglichen Beratung anher zu berichten.

Das Verordnungs Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, welches sich seit 1. März 1903 der neuen Orthographie bedient, wurde gleichzeitig angewiesen, für die Bezeichnungen der Artikel der Warenklassifikation vorläufig die bisherige Schreibweise, d. i. jene beizubehalten, welche hinsichtlich dieser Artikel derzeit im gemeinsamen Tarife, Teil I, enthalten ist.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Vergleichende Nebeneinanderstellung

der Bestimmungen der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit jenen der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement unter Berücksichtigung der Anlage B zur deutschen Verkehrsordnung.

Die deutsche Verkehrsordnung stimmt, wo das Gegenteil nicht besonders erwähnt ist, mit dem Betriebsreglement überein.

Unter „Zusatzvereinbarung mit Deutschland“ ist zu verstehen die „Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 15. Mai 1902, R.-G.-Bl. Nr. 97, betreffend die Vereinbarung erleichternder Vorschriften vom 25. Februar 1902 für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns einerseits und Deutschlands anderseits rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände“.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.
I. (1) Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gips verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, dass die Blechkapseln sich weder selbst untereinander, noch einen anderen Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 mm starken, gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äussere Kiste keinen grösseren Raum als 0·06 m³ haben.	
(2) Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmässig ausgeführte Verpackung versehen sind.	
II. Zündhütchen für Schusswaffen und für Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen“ oder „Zündspiegel“ etc. tragenden Zettel beklebt sein.	
	(Wegen sprengkräftiger Zündungen vgl. Nr. XXXVa, Ziffer 7.)
	(Deutsche Verkehrsordnung: „Wegen sprengkräftiger Zündungen vgl. Nr. XXXVb.“)

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland ist in die Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens einzuschalten: „Wegen sprengkräftiger Zündungen vgl. Nr. XXXVa, Ziffer 5.“)

III. (1) Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme etc.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holz von nicht über 1·2 m³ Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äusserlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

(2) Bei Streichhölzern, deren Zündköpfe ein Gemisch von gelbem Phosphor und chlorsaurem Kali enthalten, darf der Gehalt der chemisch trockenen Zündmasse an Phosphor 10 Prozent, derjenige an chlorsaurem Kali 40 Prozent nicht übersteigen. Jeder derartigen Sendung muss eine vom Fabrikanten ausgestellte Bescheinigung, dass diese Grenzen eingehalten sind, beigefügt werden.

(Dieser 2. Absatz ist auch in der deutschen Verkehrsordnung enthalten.)

IV. Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnismässig geringe Menge Schiesspulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III

(Absatz 1)
(auch deutsche Verkehrsordnung)

gegebenen Vorschriften.

(Wegen anderer Zündschnüre vgl. Nr. XXXVa Ziffer 5.)

(Deutsche Verkehrsordnung: „Wegen anderer Zündschnüre vgl. Nr. XXXVa, Ziffer 3.“)

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland ist in die Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens die gleiche Bestimmung wie in der deutschen Verkehrsordnung aufzunehmen.)

V. Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 kg enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und ausserdem in gleichfalls ausgeklebten, grösseren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI. (1) Gewöhnlicher (weisser oder gelber) Phosphor muss mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 kg fassen und verlötet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 kg wiegen und müssen äusserlich als „gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend“ und mit „Oben“ bezeichnet sein.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. | Betriebsreglement.

(2) Amorpher (roter) Phosphor ist in gut verlötete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen und müssen äusserlich als „roten Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

Phosphorkalzium wird unter den gleichen Bedingungen zur Beförderung angenommen. Die Aufschrift der Kisten hat zu lauten: „Phosphorkalzium enthaltend."

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. VI in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens ebenso zu lauten wie im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement.)

VII. (1) Rohes, unkristallisiertes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffiniertes, kristallisiertes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

(2) Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschliessenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präpariert sind, dass sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Absender und der Empfänger hat das Auf-, beziehungsweise Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

(3) Unter gleichen Bedingungen, wie rohes, unkristallisiertes Schwefelnatrium, werden Natronkoks (ein bei der Bereitung der Teeröle erhaltenes Nebenprodukt) zur Beförderung übernommen.

VIII. Zelloidin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Kollodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im wesentlichen aus Kollodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Zelloidinplatten so verpackt sind, dass das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

VIIIa. (1) Schwefeläther wird nur befördert entweder:

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem oder geschweisstem Eisenblech mit höchstens 500 kg Inhalt oder

2. in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas von höchstens 60 kg Bruttogewicht, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:

a) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

b) bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder ähnlichem Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

(2) Bei Blech- und Metallgefässen beträgt die höchste zulässige Füllung 1 kg Flüssigkeit für je 1·55 l Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Metallbehälter, der 15·50 l Wasser fasst, nicht mehr als 10 kg Schwefeläther enthalten.

(3) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vgl. Nr. XXXV.

IX. (1) Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in grösseren Quantitäten enthalten (Hoffmannstropfen und Kollodium),

sowie Lösungen von Kollodiumwolle in Amylazetat

dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muss:

1. Werden mehrere Gefässe mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 kg nicht übersteigen.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vgl. Nr. XXXV.

(3) Den gleichen Bedingungen unterliegt Zinkäthyl, jedoch dürfen brennbare Stoffe zur Verpackung nicht benützt werden.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. IX in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens ebenso zu lauten, wie im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement.)

X. (1) Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschliesslich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur

entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 kg Inhalt,

oder

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. | Betriebsreglement.

2. in Blechgefässen von höchstens 75 kg brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen verpackt sein,

oder

3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen eingefüttert sind.

Bei Blechgefässen beträgt die höchste zulässige Fassung 1 kg Flüssigkeit für je 0·825 l Fassungsraum des Behälters.

(2) Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 kg darf mit anderen bedingungslos zur Eisenbahnbeförderung zugelassenen Gegenständen zu einem Frachtstücke vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstückes in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Stoffen fest eingebettet ist. Das Frachtstück darf nur in offenen Wagen ohne Decken befördert werden, und auf dem Frachtbriefe muss besonders bemerkt sein, dass das Frachtstück Schwefelkohlenstoff enthält.

(In der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen ist der zweite Satz der Ziffer 3 als Abs. (2) und der Abs. (2) als Abs. (3) bezeichnet.)

XI. (1) Holzgeist in rohem und rektifiziertem Zustande und Azeton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruierten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefässen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefässe müssen in der unter Nr. IX vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vgl. Nr. XXXV.

(In der deutschen Verkehrsordnung folgt hier eine Nr. XIa, betreffend das allgemeine Denaturierungsmittel für Spiritus [mit Pyridin versetzter Holzgeist].)

XII. Grünkalk, d. h. der gebrannte Kalk, welcher in den Gaswerken zur Reinigung des Leuchtgases gedient hat, wird nur in offenen Wagen befördert.

XIII. Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV. (1) Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem der Bahn bekannten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert.

| (vgl. § 50, A, 4 c)

(2) Blei darf zur Verpackung von Pikrinsäure nicht verwendet und nicht mit Pikrinsäure zusammen in demselben Wagen verladen werden. Mit Blei ausgekleidete oder mit Blei gedeckte Wagen dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden.

(In der deutschen Verkehrsordnung sind im Abs. 1 die Worte „der Bahn bekannten“ durch „vereideten“ ersetzt; dieselbe enthält ausserdem einen Abs. 3, betreffend die Beförderung von „Deinit“.)

XV. Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser),

| — mit Ausnahme von roter rauchender Salpetersäure (wegen dieser vgl. Nr. XVII) —

sowie Chlorschwefel unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. (1) Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

| Statt geflochtener Körbe können auch Metallkörbe verwendet werden; in diesem Falle muss das Verpackungsmaterial zwischen dem Behälter und dem Metallkorbe so beschaffen sein, dass es den Behälter gegen Bruch sichert und weder durch den Inhalt des Behälters, noch durch Funken in Brand geraten kann.

(2) Falls die Säuren in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen diese Stoffe stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.

3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefässe, in welchen die genannten Gegenstände transportiert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

| 4. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Kollo im Gewichte von mehr als 75 kg befindet, ist vom Absender, beziehungsweise Empfänger zu besorgen.

| (Deutsche Verkehrsordnung: „Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Kolli desfallsigen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.“)

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Betriebsreglement.

5. Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen drei Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation, beziehungsweise nach der Avisierung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahn-Verwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen im § 70, Abs. 2, in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht tunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Förmlichkeit verkaufen.

6. Bei Versendung dieser Stoffe in Ballons, Flaschen oder Kruken, in keiner anderen Verpackung als in Körben, wird, wenn die einzelnen Kolli nicht über 75 kg schwer sind, die Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte vorgenommen. Befinden sich dagegen bei einer Frachtbriefsendung ein oder mehrere derartige Kolli im Einzelgewichte von mehr als 75 kg, so kann die Eisenbahnverwaltung, auch wenn die Gesamtmenge das Gewicht von 2000 kg nicht erreicht, die Bezahlung der Fracht für 2000 kg verlangen. Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 kg angenommenes Kollo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird.

7. (1) Elektrische Akkumulatoren in Flüssigkeit (verdünnte Schwefelsäure) getaucht, gleichviel ob sie mit Elektrizität geladen sind oder nicht, müssen ebenfalls in ihren Behältern dicht verschlossen, wohl verpackt und in besonderen mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehenen, an den Innenwänden vollständig mit Blei (Bleiblech) ausgeschlagenen Ueberkisten eingeschlossen sein, derart, dass kein Bestandteil des Akkumulators zugänglich ist.

(2) Der Zwischenraum zwischen dem Akkumulator und der Ueberkiste muss mit einer aufsaugenden, feuersicheren Isoliermasse, wie Schlackenwolle, Infusorienerde oder Asche ausgefüllt sein.

(3) Die einzelnen Elemente dürfen miteinander nicht verkuppelt sein. Akkumulatoren in Glasgefässen dürfen nur im trockenen Zustande zur Beförderung gelangen.

(4) Die Vorschriften unter Ziffer 4, 5 und 6 gelten auch für die Kolli, welche in Flüssigkeit getauchte Akkumulatoren enthalten.

(Die Ziffern 6 und 7 sind in der deutschen Verkehrsordnung nicht enthalten, worauf auch die in Nr. XV a, XVI, XVII, XVIII, XXII und XXV wiederkehrenden Verschiedenheiten bei Berufung der Nr. XV zurückzuführen sind.)

XV a. Abfallschwefelsäure aus Nitroglyzerinfabriken wird nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn sie nach einer von dem Fabrikanten auf dem Frachtbriefe ausgestellten Bescheinigung vollständig denitriert worden ist. Im übrigen finden die Vorschriften unter Nr. XV, Ziffer 1 bis 6, Anwendung.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland ist, übereinstimmend mit der deutschen Verkehrsordnung, in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens einzuschalten:
XV a. Abfallschwefelsäure aus Nitroglyzerinfabriken wird nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn sie nach einer von dem Fabrikanten auf dem Frachtbriefe ausgestellten Bescheinigung vollständig denitriert worden ist. Im übrigen finden die Vorschriften unter XV Anwendung.)

XVI. (1) Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie)

und Brom

unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2),

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. | Betriebsreglement.

4, 5 und 6. Die gleichen Vorschriften finden auch auf Brom, jedoch mit der Massgabe der Anwendung, dass seine Beförderung nur in offenen Wagen zu erfolgen hat, und dass die damit gefüllten Glasgefässe in festen Holz- oder Metallkisten bis zum Halse in Asche, Sand oder Kieselguhr eingebettet werden müssen.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vgl. Nr. XXXV.

(In der deutschen Verkehrsordnung ist die daselbst fehlende Ziffer 6 der Nr. XV selbstverständlich nicht bezogen.)

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. XVI in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens ebenso zu lauten wie in der deutschen Verkehrsordnung.)

XVII. Auf den Transport von roter, rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV

| (mit Ausnahme der unter Ziffer 7)
| (in der deutschen Verkehrsordnung nicht enthalten)

gegebenen Vorschriften mit der Massgabe Anwendung, dass die Ballons und Flaschen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Stoffe umgeben sein müssen.

XVIII. (1) Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrid, sogenanntes festes Oleum) darf nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlöteten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen,

oder

2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Ton versehen sind.

(2) Die Büchsen und Flaschen müssen von einem fein zerteilten anorganischen Stoffe, wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

(3) Im übrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2, 3,

| 4 und 5

Anwendung.

(In der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen ist der Abs. 2 als Unterabsatz der Ziffer 2 und der Abs. 3 daher als Abs. 2 vorgesehen.)

XIX. (1) Für Firnisse und mit Firnis versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vgl. Nr. VIII a) und von Petroleumäther (vgl. Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XI nicht genannte Spirituosen,

| sowie für Amylazetat

sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XV, 1,

| Abs. 1

massgebend.

(2) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vgl. Nr. XXXV.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. XIX in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens ebenso zu lauten wie im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement und entfällt nur die Beziehung auf „Abs. 1“.)

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Parlamentarisches.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 18. März abends unter dem Vorsitze des Obmannes Freiherrn v. Schwegel eine Sitzung ab, welcher Se. Exzellenz Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek beiwohnte.

Zunächst wurden die Regierungsvorlagen über die Erbauung mehrerer Lokalbahnen dem Abg. Dr. Sylvester zur Berichterstattung zugewiesen.

Es wurde hierauf die Debatte über die Eisenbahn-Verstaatlichungsaktion fortgesetzt.

Abg. Dr. Scheicher erklärt, es müsse jede Verstaatlichung einer Bahn mit der grössten Freude begrüsst werden. Die Partei des Redners stimme daher für die Verstaatlichung der Nordbahn, der Nordwestbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft und würde es sehr bedauern, wenn diese Verstaatlichung länger hinausgeschoben würde, als es absolut notwendig ist. Der christlichsoziale Klub werde daher auch für den Termin 1. Jänner 1904 stimmen. Redner beantragt schliesslich gemeinsam mit Abg. Dr. Pattai folgende Resolution: „Das Abgeordnetenhaus spricht sein Befremden darüber aus, dass der Rechtsstreit zwischen dem k. k. Eisenbahnministerium und der k. k. priv. Nordwestbahn über die Herstellung des zweiten Geleises von dem k. k. Verwaltungsgerichtshofe noch immer nicht entschieden ist. Die Beschwerde wurde im Februar 1901 eingebracht, seither ruht die Sache. An der Entscheidung hängen hochwichtige Reichsinteressen, die schon durch die Verzögerung schwer gefährdet werden, eine Verzögerung, die gegenüber der Raschheit, mit der die Zivilgerichte gegenwärtig Prozesse entscheiden, doppelt unangenehm auffällt. Umsomehr Pflicht war es für das Eisenbahnministerium, in angemessener Weise den Fortgang der Sache zu betreiben, nicht aber untätig dem Saumsal zuzusehen.“

Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek gibt folgende Erklärung ab: „Wie ich dem geehrten Ausschusse bereits mitzuteilen die Ehre hatte, nimmt die Regierung die Verstaatlichung der in dem Resolutionsantrage Punkt 2, 3 und 4 angeführten grossen Privatbahnen in Aussicht und ist ernstlich bestrebt, die Erwerbung dieser Bahnen unter für den Staat vertretbaren Bedingungen baldmöglichst herbeizuführen. Sie darf darauf hinweisen, dass es ihren Bemühungen, die ehemöglichste Durchführung der Verstaatlichung vorzubereiten, bereits gelungen ist, bei einer der hier in Frage stehenden Bahnen, nämlich bei der Oesterreichischen Nordwestbahn, die Konvertierung der Prioritätsschuld und die Investitions-Anlehensaufnahme des Ergänzungsnetzes sicherzustellen, hierdurch eine Reihe von Fragen, welche die Verstaatlichung erschwerten, aus dem Wege zu schaffen und hierdurch der künftigen Verstaatlichung wirksam vorzuarbeiten, so dass diese Transaktion einen wesentlichen Fortschritt in der Richtung nach dem angestrebten Ziele hin darstellt. Die Regierung beabsichtigt auch, die Verhandlungen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft wieder aufzunehmen und fortzusetzen.

Von dem gleichen Bestreben ist die Regierung auch bezüglich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geleitet. Die Bedenken, welche gegen die Festsetzung eines fixen Einlösungstermines etwa anzuführen wären, habe ich mir erlaubt, dem geehrten Ausschusse darzulegen. In der Sache selbst glaubt aber die Regierung sich in keinem Gegensatze zu dem von den Herren Antragstellern vertretenen Standpunkte zu befinden."

Berichterstatter Abg. Kaftan bemerkt in seinem Schlussworte, die Anträge des Subkomitees bezweckten, die Regierung bei ihrer Aktion, betreffend die Erwerbung wichtiger Verkehrslinien, zu unterstützen und zu stärken. Man konnte erwarten, dass der Eisenbahnminister in der Lage sein wird, dem Ausschusse einen umfassenderen Bericht über die Verstaatlichungsaktion vorzulegen als dies geschehen sei. Redner perhorresziert eine Konfiskation des Eigentums durch die Staatsgewalt. Das Ministerium verfüge aber über ausgiebige Mittel, um einer masslosen Ausbeutung des Staates durch die Privatgesellschaften einen festen Riegel vorzuschieben. Er verweist auf den Einfluss einer Verstaatlichungsaktion auf die Tarifpolitik im allgemeinen. So habe die Verstaatlichung der Franz Josef-Bahn, der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn einschneidende Tarifermässigungen zur Folge gehabt und die benachbarten Privatbahnen gezwungen, die Frachtsätze bei den konkurrierenden Stationen herabzusetzen; bei den nicht berührten Stationen und Zwischenstationen blieben die hohen Tarife aufrecht. Darunter leide insbesondere Landwirtschaft, Industrie und Handel in der von Privatbahnen durchzogenen Hälfte von Böhmen, Mähren und Niederösterreich. Noch viel schädlicher als die Höhe der Tarife wirke ihre Ungleichheit.

Redner erörtert die Gründe, welche für die Verstaatlichung der Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Nordwestbahn und Nordbahn sprechen, und betont, dass auch die sozialpolitischen Bedürfnisse des Bahnpersonales bei den unter öffentlicher Kontrolle stehenden Staatsbahnen besser gewahrt werden als bei den Privatbahnen. Die genannten drei Linien gehören zu den ertragreichsten und entwicklungsfähigsten der Monarchie. Der Hinweis auf das chronische Defizit der Staatsbahnen dürfe das Parlament nicht abschrecken. Der Berichterstatter spricht sich gegen die Einbeziehung der Kaschau-Oderberger und der Südbahn in die Verstaatlichungsaktion aus und bedauert es, dass in die rein wirtschaftliche Frage der Verstaatlichung durch die Resolutionen Nitsche, Götz und Franz Hofmann nationale Momente hineingetragen wurden. Die Forderung nach Errichtung rein deutscher, national abgegrenzter Betriebsdirektionen mit ausschliesslich deutschen Beamten bedeute eine flagrante Verletzung der Staatsgrundgesetze. Wir verlangen, sagt Redner, in bezug auf die Anstellung von Beamten im äusseren Dienste die volle Gleichberechtigung der böhmischen Sprache bei den Staatsbahnen und werden diese gerechten, durch die Verfassung gewährleisteten Ansprüche eventuell im Wege des Gesetzes über die Verantwortlichkeit der Minister aufrechterhalten. Wir wollen nicht im geringsten die Rechte unserer deutschen Mitbürger verkürzen, werden aber eine Einschränkung der Rechte der böhmischen Nation in den böhmischen Ländern unter keiner Bedingung dulden. Der Referent empfiehlt schliesslich dem Ausschusse die Anträge des Subkomitees zur Annahme und verwahrt sich gegen die Vornahme der Abstimmung über die Resolutionen Nitsche, Götz, Franz Hofmann, da diese eine Abänderung der Staatsgrundgesetze bedeuten.

Es wird hierauf zur Abstimmung geschritten. Gegenstand derselben ist zunächst folgende vom Berichterstatter Abg. Kaftan namens des Subkomitees beantragte Resolution:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert:

1. die zur Fortsetzung der Eisenbahn-Verstaatlichung erforderlichen Massnahmen mit tunlichster Beschleunigung zu treffen und nach Erledigung der strittigen Punkte im Wege des Uebereinkommens oder der gerichtlichen Feststellung betreffs gesetzlicher Ermächtigung zur Einlösung an das Abgeordnetenhaus heranzutreten.

Hierbei ist auch die Frage in Erwägung zu ziehen, ob der Fortgang der Verstaatlichungsaktion nicht durch ein allgemeines Ermächtigungsgesetz, in welchem zugleich die bei der Einlösung der Privatbahnen sich ergebenden formellen Fragen unter Offenhaltung des Rechtsweges für die materiellen Ansprüche der Gesellschaften zu regeln wären, gefördert werden könnte; zutreffenden Falles wird die Regierung aufgefordert, einen derartigen allgemeinen Gesetzentwurf dem Abgeordnetenhause baldmöglichst vorzulegen;

2. sofort die erforderlichen Schritte einzuleiten, um die in bezug auf die Einlösung der Linien der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn obwaltenden Differenzen erforderlichen Falles im Rechtswege zur Austragung zu bringen, vor allem jedoch die Oesterreichische Nordwestbahn-Gesellschaft zur Legung des zweiten Geleises sowohl auf dem garantierten Netze, wie auch auf dem Ergänzungsnetze auf Kosten der Unternehmung zu verhalten;

3. Gesetzesvorlagen wegen Einlösung der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der beiden Netze der Oesterreichischen Nordwestbahn zur verfassungsmässigen Behandlung baldmöglichst einzubringen und von der ihr im Gesetze vom 28. Juni 1892, R.-G.-Bl. Nr. 96, eingeräumten Ermächtigung zur Einlösung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn Gebrauch zu machen;

4. dafür Sorge tragen zu wollen, dass im Sinne des Gesetzes vom 6. September 1885, R.-G.-Bl. Nr. 122, von dem für die k. k. Staatsverwaltung vorbehaltenen Rechte, die Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn schon am 1. Jänner 1904 einzulösen, rechtzeitig Gebrauch gemacht werde."

Der vom Abg. Dr. Ritter v. Niementowski gestellte Abänderungsantrag zu Punkt 4 obiger Resolution („ehebaldigst eine Gesetzesvorlage wegen Einlösung der Nordbahn mit dem im Gesetze vom 1. September 1888 vorgesehenen Einlösungstermine vom 1. Jänner 1904 dem Reichsrate vorzulegen") wurde zurückgezogen.

Die Punkte 1 bis 3 des Resolutionsantrages werden mit allen gegen drei Stimmen unverändert angenommen.

Punkt 4 wird unter vorläufiger Weglassung der Worte „schon am 1. Jänner 1904" mit allen gegen eine, die erwähnten Worte mit 24 gegen 16 Stimmen angenommen.

Ein Zusatzantrag Götz (nach den Worten „schon am 1. Jänner 1904" einzuschalten die Worte: „und zwar gleichzeitig mit der Einlösung der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn") wird mit allen gegen 16 Stimmen abgelehnt.

Ein Zusatzantrag Steinwender („hierbei darauf Bedacht zu nehmen, dass durch die Verstaatlichung keine erhebliche Belastung der Staatsfinanzen eintrete oder eine solche durch eine rationelle Regelung der Tarife aufgehoben werde") wird mit allen gegen 11 Stimmen abgelehnt.

Gegenstand der Abstimmung bildeten ferner:

Ein Resolutionsantrag Nitsche: „Die Regierung wird aufgefordert, mit Rücksicht auf die schon dermalen bestehenden unleidlichen Verhältnisse, umsomehr aber bei der fortschreitenden Verstaatlichung der in Böhmen bestehenden Privatbahnen mit der Errichtung deutscher Staatsbahn-Betriebsdirektionen in diesem Lande vorzugehen, für die Schaffung eines deutschen Beamtenstatus vor allem in den deutschen Teilen Böhmens nachhaltig Sorge zu tragen, endlich überhaupt Verfügungen zu treffen, welche in deutschen Bezirken mit den natürlichen Rechten des deutschen Volkes nicht im Widerspruche stehen."

Dieser Antrag wird mit 22 gegen 20 Stimmen abgelehnt.

Der Resolutionsantrag Götz-Franz Hofmann: „Die Regierung wird aufgefordert, im Falle der Uebernahme weiterer Eisenbahnlinien in die staatliche Eisenbahnverwaltung entsprechende Vorkehrungen zu treffen, dass dadurch keine Verschiebung der nationalen Verhältnisse stattfinde und dass der nationale Besitzstand nicht insbesondere durch Versetzung von slavischen Beamten in deutsche Gegenden Mährens und Schlesiens geschädigt werde", erscheint, da 20 dafür und 20 dagegen stimmen, abgelehnt.

Der Resolutionsantrag Struszkiowicz: „Die Regierung wird aufgefordert, bei der in Aussicht genommenen Verstaatlichungsaktion dafür Sorge zu tragen, dass in den neuen Eisenbahnbetriebs-Direktionsbezirken unter Wahrung des Gleich-

berechtigungsprinzipes und des Dienstbedürfnisses den nationalen Verhältnissen Rechnung getragen werde", wird mit 21 gegen 20 Stimmen angenommen.

Der Resolutionsantrag Scheicher-Pattai, betreffend das Verhalten des Verwaltungsgerichtshofes in der Frage des zweiten Geleises der Nordwestbahn wird einstimmig angenommen.

Der Resolutionsantrag Dobernig: „Die Regierung wird aufgefordert, die nötigen Vorbereitungen zu treffen, um im Zusammenhange mit der Verstaatlichung der vorstehend genannten Bahnen auch die Verstaatlichung der Südbahn oder doch wenigstens die Uebernahme des Betriebes seitens des Staates durchführen zu können", wird angenommen.

Ebenso wird ein Resolutionsantrag Hagenhofer: „Die Regierung wird aufgefordert, sofort alle zum Zwecke des Ausbaues der Eisenbahnlinie Gleisdorf—Hartberg—Friedberg—Aspang nötigen Schritte, worunter in erster Linie die Verstaatlichung der Eisenbahnlinie Wien—Aspang zu verstehen ist, zu unternehmen, beziehungsweise dafür Sorge zu tragen, dass die erstgenannte Linie bis längstens 1. Jänner 1907 fertiggestellt wird", angenommen.

Auch der Resolutionsantrag des Abg. Stwiertnia: „Die Regierung wird aufgefordert, auf den in der nächsten Zeit zu verstaatlichenden Privatbahnen eine besondere strenge Kontrolle für die Bau- und Bahnerhaltung, sowie den Fahrpark, und zwar bezüglich der auf diesen Bahnen notwendigen Investitionen, einzuführen", wurde angenommen.

Der Resolutionsantrag Dr. Ellenbogen: „Die im Augenblick der Verstaatlichung bei den zu verstaatlichenden Bahnen im Dienstverhältnisse stehenden Beamten und Bediensteten mit einem Gesamteinkommen von K 6000 abwärts dürfen bei der Uebernahme der Bahn in die Verwaltung des Staates in dem Fortbezuge ihres Gesamteinkommens, sowie in dem Fortbestande ihrer Avancements- und Pensionsansprüche, soweit diese höher sind als die der gleichen Dienstkategorien bei den Staatsbahnen, in keiner Beziehung verkürzt werden, soweit sie jedoch geringer sind, sollen sie mindestens auf die Höhe der gleichen Dienstkategorien der Staatsbahnen erhöht werden. Durch die Verstaatlichung darf jedoch kein Avancements- oder Pensionsanspruch der bisherigen Staatsbahnbeamten oder Bediensteten beeinträchtigt werden", sowie der Resolutionsantrag Hauck: „Das Eisenbahnministerium wird aufgefordert, der Einführung des elektrischen Betriebes, besonders auf den Lokalbahnen und der Wiener Stadtbahn eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, aber auch Versuche mit der Errichtung schienenloser elektrischer Strassenbahnen, wie sie schon in Deutschland errichtet werden, anzustellen, endlich für die Verwendung von Automobilen auf den kleinen Lokalbahnen Sorge zu tragen", werden angenommen.

Zum Berichterstatter für das Haus wird Abg. Kaftan bestellt.

Die Sitzung wurde sodann geschlossen.

* * *

Die Abgeordneten Dr. Nitsche, Siegmund, Dr. Götz, Franz Hofmann und Holstein haben die in der Sitzung des Eisenbahnausschusses vom 18. März in der Minorität gebliebenen Resolutionsanträge der Abgeordneten Dr. Nitsche (Errichtung deutscher Staatsbahn-Betriebsdirektionen in Böhmen und Schaffung eines deutschen Beamtenstatus vor allem in den deutschen Teilen Böhmens) und Dr. Götz-Franz Hoffmann (Vermeidung einer Verschiebung der nationalen Verhältnisse und des nationalen Besitzstandes, insbesondere infolge von Versetzung slavischer Beamten in deutsche Gegenden Mährens und Schlesiens) heute beim Präsidenten des Abgeordnetenhauses als Minoritätsanträge angemeldet.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekt für die Umwandlung der bestehenden Strassenbahnlinie vom Währinger Gürtel durch die Sternwartestrasse und die Gymnasiumstrasse bis zur Hasenauerstrasse auf elektrischen Betrieb und für die Verlängerung dieser Linie durch die Hasenauerstrasse und durch die Hochschulstrasse bis zur k. k. Hochschule für Bodenkultur [Linie Nr. 6 der Konzessionskundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150]: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailprojekt für die Umwandlung der bestehenden Strassenbahnlinie vom Währinger Gürtel durch die Sternwartestrasse und die Gymnasiumstrasse bis zur Hasenauerstrasse auf elektrischen Betrieb und für die Verlängerung dieser Linie durch die Hasenauerstrasse und durch die Hochschulstrasse bis zur k. k. Hochschule für Bodenkultur [Linie Nr. 6 der Konzessionskundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 150] überprüft und im allgemeinen entsprechend befunden. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien unter Uebermittlung des vorgelegten Operates beauftragt, hierüber die Trassenrevision und Stationskommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen und für das ganze begangene Projekt bei anstandslosem Kommissionsergebnisse der Baukonsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Gemeinde Wien zu erteilen. [E.-M.-Z. 4409.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Teilstrecke „von der Erdbergstrasse durch die Schlachthausgasse bis zur Landstrasse Hauptstrasse" der Linie Konz.-Nr. 60: Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen über das Ergebnis der am 19. November 1902 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Teilstrecke „von der Erdbergstrasse durch die Schlachthausgasse bis zur Landstrasse Hauptstrasse" der Linie Konz.-Nr. 60 der städtischen Strassenbahnen in Wien, bei welcher Amtshandlung mit Rücksicht auf das befriedigende Ergebnis derselben und auf Grund der Ermächtigung namens des k. k. Eisenbahnministeriums der Betriebskonsens für die gegenständliche Teilstrecke ab 20. November 1902 ex commissione erteilt worden ist, unter Zustimmung zu den kommissionellen Bestimmungen und Auordnungen zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 626.]

Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów).

(1. Projekt für die Teilstrecke km 0·2 bis km 1·2: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung;
2. Projekt einer Variante in der Teilstrecke km 3·010 bis km 4·325: Anberaumuug der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Verhandluug wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.)

Im Sinne der Erlässe des k. k. Eiseubahnministeriums vom 3. und 4. Februar 1903, Z. 4699 und Z. 4700, hat die k. k. Statthalterei iu Lemberg die Vornahme der politischen Begehung und der Enteignungsverhandlung für die projektierte Teilstrecke km 0·2 bis km 1·2 der schmalspurigen, in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) für Donnerstag den 16. April 1903 und für die Vornahme der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für eine Variante in der Teilstrecke km 3·010 bis km 4·325 (alt) der geuanuten Lokalbahn für den 17. April 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 12.455.]

Projektierte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest—St. Andrae. (Teilstrecke Assling—Görz km 0·2/3 bis km 32·2/3: Ergebnis der Stationskommission, politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über die Feststellung der feuersicheren Herstellungen; Baukonsenserteilung.) Das von der k. k. Landesregierung in Laibach mitgeteilte Ergebnis der in der Zeit vom 5. bis 18. November 1902 durchgeführten Stationskommission, politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung, sowie der Verhandlung über die Feststellung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahnbauleitung in Assling vorgelegten Detailprojektes des in Krain gelegenen Teiles der Wocheinerbahn, das ist von km 0·2/3 bis km 32·2/3 der Teilstrecke Assling—Görz der projektierten Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest — St. Andrae (Art. I, Punkt 2, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63) wurde zur Kenntnis genommen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der obgenannten Amtshandlung für das gegenständliche im Sinne der Kommissionsbestimmungen modifizierte Detailprojekt unter der Voraussetzung des § 19, Absatz 2, der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, den Baukonsens erteilt. Die k. k. Landesregierung in Laibach wurde ermächtigt, mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse, einschliesslich jener für die feuersicheren Herstellungen, vorzugehen.

[E.-M.-Z. 58.057/1902.]

Lokalbahn Piła-Jaworzno. (Genehmigung des Situations- und Geleiseplanes für die am Endpunkte der projektierten Verlängerung dieser Lokalbahn anzulegende Station Jaworzno [Stadt].) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Situations- und Geleiseplan für die am Endpunkte der projektierten Verlängerung der Lokalbahn Piła-Jaworzno anzulegende Station Jaworzno [Stadt] zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 9517.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Jänner 1903.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates Jänner 1903 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund): im Baue am 1. Jänner 1903	Hiervon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. Februar 1903
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
I. Teilstrecke Lemberg—Sambor	76·8	—	—
a) Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
b) km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
c) km 10·821—76·054 (Sambor)	—	66·0	66·0
II. Teilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn:			
Teilstrecke Schwarzach - St. Veit—Gastein km 0·780—30·371	29·6	29·6	29·6
Karawanken- und Wocheiuer Bahn	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangierbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	26·3	26·3
Werkstättenbahnhof in Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Prag-Pilsen:			
Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	7·2	7·2
Linie Gmünd-Prag:			
Zweites Geleise in der Strecke Cerčan—Ričan	20·9	20·9	20·9
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Brünn—Pardubitz:			
Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen	279·3	279·3	279·3
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Jičin-Turnau	30·1	30·1	30·1
Kaadner Lokalbahnen:			
Strecke Kaaden-Willomitz	19·7	19·7	19·7
Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs	45·0	—	—
Strecke Steinbach—Gross-Gerungs	—	20·6	20·6
Tabor-Bechin	23·7	23·7	23·7
Swětla-Ledeč-Kaców	47·5	47·5	47·5
Stammersdorf-Auersthal	21·9	21·9	21·9
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22·1	22·1	22·1
Gänserndorf-Gaunersdorf	22·5	22·5	22·5
Schweissing-Haid	15·0	15·0	15·0
Piła—Jaworzno:			
Verlängerung der Linie bis Jaworzno-Stadt	3·8	3·8	3·8
Mendelbahn (Seilstrecke)	2·4	2·4	2·4
Wiener elektrische Strassenbahnen	8·5	8·5	5·0
Elektrische Strassenbahnen in Graz	1·0	1·0	1·0
Przeworsk-Bachorz:			
Teilstrecke Przeworsk—Jawornik polske	34·1	—	34·1
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	11·4	—	11·4
Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze	35·0	—	35·0
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	410·7	305·8	382·8

Es sind sonach durch den Baubeginn der Teilstrecke Przeworsk—Jawornik polske der Lokalbahn Przeworsk-Bachorz 34·1 km, dann der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg 11·4 km und der Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze 35·0 km, somit 80·5 km Lokalbahnlinien zugewachsen; dagegen durch die Bauvollendung mehrerer Linien der elektrischen Strassenbahnen in Wien 3·5 km abgefallen. Es verbleiben sonach am Schlusse des Monates Jänner 1903 an Hauptbahnlinien 279·3 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 382·8 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass von der Lokalbahn Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs die 24·4 km lange Teilstrecke Gmünd—Steinbach seit 10. August 1902 eröffnet ist; ferner, dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 31. Jänner 1903 beim Tauerntunnel Nordseite 580·4 m (gegen 564·4 m im Vormonate) und Südseite 402·9 m (gegen 382 m im Vormonate). dann beim Karawankentunnel Nordseite 1204·6 m und fertige Tunnelmauerung 381 m (gegen 1024·5 m und 322 m im Vormonate) und Südseite 1122·5 m und fertige Tunnelmauerung 450 m (gegen 990·5 m und 401 m im Vormonate); ferner beim Wocheiner Tunnel Nordseite 1694·4 m und fertige Tunnelmauerung 1034 m (gegen 1618 m und 890 m im Vormonate) und Südseite 1251·9 m und fertige Tunnelmauerung 309 m (gegen 1155 m und 254 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 850 m (gegen 788 m im Vormonate) und Südseite 586 m (gegen 582 m im Vormonate) und dass die Installationsbauten bei diesen vier Tunnels fortgesetzt werden.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Linz: Abänderung des Namens der Haltestelle „Traunkirchen-See“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Abänderung des Namens der Haltestelle „Traunkirchen-See“ auf „Traunkirchen-Ort“ mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1903 genehmigt. [E.-M.-Z. 10.794.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Namensänderung der zu eröffnenden Personenhaltestelle Teschnitz.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Namensänderung der auf der Linie Prag—Eger zu eröffnenden Personenhaltestelle „Teschnitz“ in „Teschnitz—Gross-Tschernitz“ genehmigt. [E.-M.-Z. 11.114.]

Neutitscheiner Lokalbahn. (Bestellung eines provisorischen Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Bestellung des Alexander Wischek zum Betriebsleiter der Neutitscheiner Lokalbahn in provisorischer Eigenschaft bestätigt. [E.-M.-Z. 4425.]

Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau. (Bestätigung des Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den provisorischen Betriebsleiter der elektrischen Kleinbahn Dornbirn-Lustenau, Josef Weitzer, in definitiver Eigenschaft bestätigt. [E.-M.-Z. 58.355 ex 1902.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 25. bis 31. März 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

25. März, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingraude, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

26. „ *) um 8 Uhr früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

27. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Selene", Kapitän G. Bianchi, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

8. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B). Dampfer „Almissa", Kapitän V. Benussi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

31. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Galatea", Kapitän V. Carmelich, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge ans Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

16. März, Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } um
30. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

26. März, um 11½ Uhr vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Audrovich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

26. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Carniolia", Kapitän A. de Petris, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candieu, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

29. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Hungaria", Kapitän L. Ivancicb, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

31. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Styria", Kapitän G. Burgstaller, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Kustendjè, Sulina, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

2. April, um 11½ Uhr vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

27. März, um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Vindobona", Kapitän B. Cobol, [von Fiume†) am 22. März] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

3. April, um 4 Uhr nachmittags (direkt nach Bombay),**) Dampfer „Imperatrix", Kapitän C. Bellen, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

5. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Moravia", Kapitän E. Kinn, [von Fiume†) am 1. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Silesia", Capitän G. Ghezzo, [von Fiume†) am 8. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Koutumaz-Massregeln

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Landesregierungs-Sekretär Dr. Karl Freiherrn v. Dückher von der Funktion des landesfürstlichen Kommissärs bei der Achenseebahn-Gesellschaft enthoben und an seiner Stelle den k. k. Landesregierungsrat bei der Landesregierung in Salzburg Johann Stöckl mit der erwähnten Funktion betraut.

Der Eisenbahnminister hat den Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium Tullius Krauss mit den Funktionen eines Regierungskommissärs für die den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 11. Oktober 1902, R.-G.-Bl. Nr. 202, bildende Lokalbahn von Absdorf nach Stockerau in Gemässheit des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, betraut.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Hofrat i. R. Alois Hofmann von der Funktion des landesfürstlichen Kommissärs bei der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn enthoben und an Stelle desselben den k. k. Statthaltereirat in Prag, Adolf Stitzenberger, zum landesfürstlichen Kommissär bei der genannten Eisenbahngesellschaft ernannt.

Gleichzeitig wurde Statthaltereirat Stitzenberger von der Funktion des Stellvertreters des landesfürstlichen Kommissärs bei der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft enthoben und diese Funktion, sowie jene des Stellvertreters des landesfürstlichen Kommissärs bei der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn dem k. k. Statthaltereirate in Prag, Wenzel Šafařik, übertragen.

Literatur.

Eisenbahn-Schematismus. Der 29. Jahrgang des Eisenbahn-Schematismus für Oesterreich-Ungarn pro 1903/04 wird in kurzer Zeit erscheinen. Redaktions-Komitee: Wien II/2, Nordbahnstrasse Nr. 50.

ROBERT KERN, WIEN
I. Wallfischgasse 12.
BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.
Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.
Alle Sorten schmiedeiserne Röhren und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner gusseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzeuge der Werkzeugfabrik Blau & Co.
Lager in Wien, Budapest und Krosno. 719

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe besonders ermässigter Sonn- und Feiertags-Rückfahrkarten im Verkehre mit Triest.

Bei den während der Dauer der Frühjahrs- und Sommerfahrordnung in den Strecken Triest—Divača und Triest—Cormons verkehrenden Sonn- und Feiertagszügen gelangen besonders ermässigte Rückfahrkarten zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

Von Triest nach und zurück	Fahrpreise	
	II. Klasse	III. Klasse
	Kronen einschliesslich Fahrkartensteuer	
Miramare	0·80	0·50
Grignano	0·80	0·50
Santa Croce	0·80	0·50
Nabresina	1·20	0·80
Prosecco	2·—	1·30
Opčina	2·40	1·60
Sessana	2·50	1·70
Divača	3·90	2·50
Bivio	1·20	0·80
Duino-Sistiana	1·60	1·10
Monfalcone	2·40	1·60
Ronchi	2·40	1·60
Sagrado	2·90	2·—
Gradisca-Sdraussina	3·10	2·10
Rubbia-Savogna	3·90	2·50
Görz	3·90	2·50
Mossa	4·—	2·60
Cormons	4·60	3·—

Wien, am 23. März 1903. [292]

Gaisbergbahn.

Tarif-Neuauflage.

Die Sonderbestimmungen und Tarife vom 1. Mai 1902 werden mit Gültigkeit vom 15. April 1903 teilweise abgeändert und ergänzt.

Richtiggestellte Druckexemplare sind zum Stückpreise von 50 Heller bei der Direktion in Salzburg erhältlich.

Salzburg, im März 1903. [293]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Modifikation des Anhanges zum Lokalgütertarife der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen.

Die im oben angeführten Anhange, Teil IV, sub lauf. Nummer 5 von Poprád-Felka transito nach Stationen der Poprádthaler Lokalbahn für Steine, Kalk und Ziegel in ganzen Wagenladungen enthaltene Frachtbegünstigung wird mit 1. Mai 1903 ausser Kraft gesetzt.

Die im Anhange, Teil IV, enthaltene Positionsnummer 6 ist daher auf 5 abzuändern.

Budapest, am 20. März 1903. [294]

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines Nachtrages III zum sächsischen Binnentarife, Teil II, für die Beförderung von lebenden Tieren.

Am 1. April 1903 tritt zum sächsischen Binnentarife, Teil II, für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1898 der Nachtrag III in Kraft. Er enthält u. a. Aenderungen der Besonderen Tarifvorschriften, sowie Ergänzungen und Aenderungen des Nebengebührentarifes. Abdrücke des Nachtrages sind durch die Güterverwaltungen zu erlangen.

Dresden, am 23. März 1903. [295]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Lokalgütertarif, Teil II, nebst Anhang.

In dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, sowie in dem zugehörigen Anhange sind mehrere Artikel, deren Anfangsbuchstaben in der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen mit „C“ erscheinen, gemäss der neuen Rechtschreibung mit „Z“ gedruckt.

Es entspricht demnach

der Artikel im Lokalgütertarife, Teil II, nebst Anhang	dem Artikel in der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B
Zement	Cement
Zementziegel	Cementziegel
Zementdielen	Cementdielen
Zichorienwurzeln	Cichorienwurzeln
Zylinder	Cylinder

Teplitz, am 23. März 1903. [296]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung im Tarife, Teil II, Heft 3.

In dem vom 1. März 1903 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes werden die nachstehenden Druckfehler berichtigt, und zwar:

Auf Seite	Von oder nach	Nach oder von	Tarifklasse	Zu berichtigen	
				von	auf
				Heller pro 100 kg	
64	Wien K.F.N.B., Wien St.E.G. .	Huszt	Spezialtarif 1	154	254
107	Floridsdorf K.F.N.B., Stadlau St.E.G.	„	„	151	251

Wien, am 25. März 1903. [297]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Gruppen- und Wechseltarife der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen. Wechseltarife der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen mit den Oldenburgischen Staatsbahnen und mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn. (Verwendnng von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10 t.) Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der nur noch in geringer Zahl vorhandenen Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht, so werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ab die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitte B 2, zu A I §§ 7—9 in den obgenannten Gruppen- und Wechseltarifen von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung“ bis „überweisen“ gestrichen.

Gruppentarif III (Berlin - Stettin), Berlin - Stettin-Nordostdeutscher, Berlin - Stettin - Schlesischer, Berlin-Stettin - Nordwestdeutscher und Berlin - Stettin - Mitteldeutscher Güterverkehr. (Einführung ermässigter Frachtsätze für Düngemittel etc.) Im Uebergangsverkehre mit der Alt-Landsberger Kleinbahn kamen widerruflich mit Gültigkeit vom 15. März 1903 ab bei Beförderung von

a) Düngemitteln, wie in den Ausnahmetarifen 2—4 c genannt,
b) Erden, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffen, Holz, Torfstreu und Torfmull, wie im Ausnahmetarife 2 genannt,

in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg die um Mk. 0·02 für 100 kg ermässigten Frachtsätze der Staatsbahnstation Hoppegarten zur Anwendung, jedoch unter Beachtung der Tarifbedingungen, die für einzelne der vorgenannten Artikel bei ihrer Beförderung zu Ausnahmefrachtsätzen bestehen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einbeziehung neuer Stationen etc.) Am 20. März 1903 wurden Station Neuenhürg a. d. Enz der Württembergischen Staatsbahnen in den Tarif aufgenommen und die Stationen Cassel-Oberstadt, Unterstadt und Rangierstation des Direktionsbezirkes Cassel, Cannstadt, Esslingen, Grosssachsenheim, Heidenheim und Reutlingen der Württemhergischen Staatshahnen in den Ausnahmetarif 1 einbezogen. Mit dem 1. Mai d. J. werden die Stationen Lauchhammer der Zschipkau-Finsterwalder Eisenhahn und Eisenberg S.-A. des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt in den Tarif aufgenommen unter Streichung der Stationen Lauchhammer des Direktionshezirkes Halle a. S. und Eisenberg S.-A. der Eisenberg-Krossener Eisenbahn. Gleichzeitig scheidet Station Raisdorf des Direktionshezirkes Altona aus dem Tarife aus. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrshureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Kunstausstellung in München. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der in der Zeit vom 28. Februar bis 30. April 1903 abzuhaltenden Frühjahrsausstellung, sowie der in der Zeit vom 1. Juni bis 31. Oktober 1903 zu veranstalteuden internationalen Kunstausstellung des Vereines bildender Künstler „Sezession“ in München wird rücksichtlich der Strecken der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für die Rückbeförderung der ausgestellt gewesenen und unveräussert an den Aufgabeort zurückgehenden Kunstgegenstände die im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschnitt C, IX (Generalgütertarif, I. Band, 1. Abteilung, Seite 61), vorgesehene Tarifbegünstigung unter den daselbst angeführten Bedingungen gewährt.

Gruppen- und Wechselverkehr der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen, Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen, Reichsbahn - Staatsbahnverkehr, Binnenverkehr der Militäreisenbahn, Militärbahn-Staatsbahnverkehr, Wechselverkehr der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen mit den Oldenburgischen Staatsbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn. (Neue Fassung der Ziffer 6 des Rohstofftarifes.) In den obgenannten Verkehren erhält mit Gültigkeit vom 1. April 1903 die Ziffer 6 des Rohstofftarifes folgende Fassung:

„6) Holz, wie im Spezialtarife III genannt, ferner Holzabfallspäne, heim Hobeln, Sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl.“

Hanseatisch-Ostdeutscher Tiertarif. (Nachtrag 1, zum Teil II.) Am 1. April 1903 tritt zum Hanseatisch-Ostdeutschen Tiertarif, Teil II, ein Nachtrag 1 in Kraft. Der Nachtrag enthält neue hesondere Vorschriften für Zuchttiere und Weidetiere und geänderte besondere Vorschriften für Tiere in Stallungswagen. Er kann zum Preise von je 5 Pfg. beim Auskunftshureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und bei den Abfertigungsstellen bezogen werden.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Einbeziehung der Station Neu-Isenburg.) In den obgenannten Verhand wird am 1. April 1903 die Station Neu-Isenburg des Direktionshezirkes Mainz mit den um 3 km erhöhten Entfernungen der Station Isenburg und deren um 2 Pfennig erhöhten Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 19 einbezogen. Die Gesamtentfernungen und -Frachtsätze sind durch die Endverwaltungen und Abfertigungsstellen zu erfahren.

Oberschlesisch - Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 15. März 1903 wurde die Haltestelle Thorn-Uferbahn des Direktionshezirkes Bromberg in den Teil I und II, die Haltestelle Katharinenflur in den Teil II des vorbezeichneten Verkehres einhezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Neuausgabe des Anhanges zu den direkten Gütertarifen.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird der „Anhang zu den direkten Gütertarifen der Badischen Staatseisenhahnen“ neu ausgegeben. Der Neudruck enthält im wesentlichen die gleichen Bestimmungen u. s. w. wie die Ausgabe vom Novemher 1901 und der hierzu ausgegebene Nachtrag I, ausserdem die zwischenzeitlich im Verfügungswege eingeführten Aenderungen und Ergänzungen. Die seither für gewisse Hölzer des Spezialtarifes II — Stammholz — gewährten Ausnahmefrachtsätze sind in dem neuen Anhange nicht mehr aufgenommen. Ausserdem sind für die Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 5 (Steine) und 6 (Steinkohlen) Anwendungsbestimmungen hinsichtlich der Fracht-

berechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen vorgesehen. So weit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 1. Mai 1903 in Geltung.

Russland. (Zirkular des Zolldepartements vom 6./19. Februar a./n. St. 1903, Nr. 5046, betreffend die Prüfung des Inhaltes der über die Grenzzollämter nach Russland per Bahn eingeführten Sendungen seitens der Eisenbahnen.) Laut Mitteilung der Reichseisenbahn-Verwaltung sind die Grenzeisenbahnen verhalten, zum Zwecke der Prüfung der Uebereinstimmung des Inhaltes der Sendungen mit den Angaben in den ausländischen Frachtbriefen die betreffenden Kolli fallweise zu öffnen.

Da im Sinne des Art. 60 des Statutes der russischen Eisenbahnen und des Art. 7 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr den Eisenbahnen das Recht zusteht, den Inhalt der Sendungen zu prüfen und die Verifikation der Frachtdokumente nicht nur im Interesse der Bahnanstalten, sodern auch in jenem der Zollämter liegt, werden die unterstehenden Organe angewiesen, der Eröffnung der Kolli seitens der Eisenbahnen keine Hindernisse in den Weg zu legen und den Bahnorganen diesfalls möglichst entgegenzukommen.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Tarifierung für Kupfer, Messing etc. auf der Perm-Eisenbahn.) Mit Gültigkeit vom 15./28. März a./n. St. 1903 gelangt für die Beförderung von Messing (Gelbguss), Kupfer und Tombak (Rotguss), unverarbeitet, in Ringen, Barren (Platten), Blättchen (ungelocht), Stangen, Rollen, Blöcken, Mulden u. s. w.; Bruch, Abfällen, Schnitzeln, Feilspänen, Splittern, Hobelspänen u. s. w. von Kupfer, Messing, Tombak und Folien; Glockenbruchmetall; Patronenhülsen, ausgeschossenen; Münzen, alten, plattgedrückten; Kupfer-Hammerschlag bei Aufgabe in beliebigen Mengen im Lokalverkehre der Perm-Eisenbahn die Differentiale Nr. 2 zur Anwendung. („Osteuropäische Tarif-Rundschau.")

Artikeltarif für die Beförderung von Petroleum etc. auf den russischen Eisenbahnen. (Anwendung der Frachtsätze im Exportverkehre.) Behufs Vermeidung von Missverständnissen wird zur allgemeinen Kenntnis gebracht, dass die Frachtsätze, sowie die Bestimmungen des Ausnahme-Exporttarifes Nr. 17 für die Beförderung von Petroleum etc. ins Ausland über die baltischen Häfen nur dann Anwendung finden, wenn die Sendungen über Hafenplätze weiterverfrachtet werden, in welchen die Empfangsstationen der Sendungen liegen.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländ, Teil II, vom 1. Jänner 1899. (Ergänzung.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1903 sind in dem Ausnahmetarife Nr. 25/I, Seite 36 des Nachtrages I, die folgenden Frachtsätze vorzutragen:

Nach	Von		
	Passau	Regensburg Donaulände tr.	Deggendorf
	Pfennig für 100 kg		
Kronach	140	102	131
Kulmbach	124	87	116
Lichtenfels . . .	131	93	123
Marktredwitz . .	108	70	100
Memmingen . . .	131	129	131
Münchberg . . .	130	92	122
Rosenheim . . .	96	105	96
Simbach	—	105	—
Traunstein . . .	—	131	118

Direkter Güterverkehr unter Deutschen Eisenbahnen. (Zirkular in betreff der Erweiterung des Robstofftarifes.) Im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre, Heft 1 und 2, Magdeburg-Halle-Bayerischen Güterverkehre, Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen Güterverkehre und Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Güterverkehre gilt der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) nach Ziffer 6c des Warenverzeichnisses auch für „Schwarten, beim Schneiden von Hölzern abfallend, nicht über 6 m lang".

Bei dieser Gelegenheit erliess die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Es besteht Veranlassung, die Abfertigungsstellen darauf aufmerksam zu machen, dass hierunter auch Schwarten kleinerer Art (Schwartlinge, Säumlinge) in Bündel zusammengebunden, wie sie von Sägewerken, Zimmerplätzen etc. zu Brennzwecken verschickt werden, zu verstehen sind, dass aber deren Tarifierung nach Rohstofftarif nur dann eintreten kann, wenn die Inhaltsangabe im Frachtbriefe der Bezeichnung unter Ziffer 6c des Warenverzeichnisses des Rohstofftarifes entspricht. Bei anderer Inhaltsangabe, wie „Brennholz in Bündeln" u. s. w. muss im Versande von bayerischen Binnenstationen der Spezialtarif III angewendet werden, da für Brennholz im allgemeinen der Robstofftarif in den obigen Verkehren nicht allgemein gilt. Es sind daher, wenn nach vorstehendem eine Sendung unter die erwähnte Ziffer 6c fällt, die Versender anzuhalten, sich zur Erleichterung der Tarifierung und Vermeidung von Reklamationen der tarifmässigen Bezeichnung als Inhaltsangabe zu bedienen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnittarif vom 16. Juli 1900. (Einbeziebung neuer Stationen.) Die Lokalbahnstationen:

Milbertshofen,
München-Giesing und
München-Schwabing

sind ab 1. März 1903 in den nordwestdeutsch-bayerischen Gütertarif vom 1. Jänner 1897 aufgenommen worden.

Die im Schnittarife enthaltenen bezüglichen Entfernungen, Anstosssätze und sonstigen Bestimmungen treten daher auch für diesen Verkehr ausser Kraft.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach wird in der Station **Selzthal** der Bau eines **Kasernengebäudes** zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für diese Herstellung beträgt K 80.200.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 31. Oktober 1903 bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einem 1 Krone-Stempel pro Bogen versehen, sind bis **15. April 1903, 12 Uhr mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für die Herstellung eines Kaserngebäudes in der Station Selzthal" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 15. April 1903, 3 Uhr nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis 15. Mai 1903 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt 5 Prozent der offerierten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Kaution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezugbabenden Projektspläne, allgemeine und spezielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bureau der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im März 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./$_2$, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen 24·—	halbjährig	Kronen 12·—	vierteljährig	Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark 25·—	„	Mark 12·50	„	Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs. 33·—	„	Frcs. 16·50	„	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1066	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	beteiligten Eisenbahnverwaltungen	Raffiniertes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleum-Rückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkoks und Petroleumkoks, ferner für leere gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer bei Rückbeförderung nach Pardubitz	Pardubitz S.N.D.V.B.	Alt-Paka	Nachweisung eines Minimalquantums von 4000 Tonnen à 1000 kg (viertausend Tonnen). Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der allgemein gültigen, sowie der einschlägigen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für raffiniertes Petroleum etc., sowie für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer — von Pardubitz S.N.D.V.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., gültig vom 1. April 1901	vom 1. April 1903 bis Ende Dezember 1903	Ausnahmetarif für raffiniertes Petroleum etc. von Pardubitz S.N.D.V.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., gültig vom 1. April 1901	Heller 47	40	7	Im Rückvergütungswege oder im Kartierungswege, in letzterem Falle gegen Kaution	Bei Inanspruchnahme im Rückvergütungswege: Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautenden Duplikat-Frachtbriefe, konsigniert vorzulegen bis Ende Februar 1904. Bei Inanspruchnahme im Kartierungswege: Gegen Erlag einer Kaution von Kronen 10.000 (Zehntausend Kronen in Baren oder in pupillarsicheren Werten (zum Börsenkurse gerechnet), welche sofort rückgestellt wird, sobald durch Vorlage der auf die kontrahierende Firma als alleinige Aufgeberin lautenden Duplikat-Frachtbriefe der Nachweis geliefert wird, dass innerhalb der Vertragsdauer 4000 Tonnen (viertausend Tonnen) der bezeichneten Artikel verfrachtet wurden. Bei Nichtaufbringung des Minimalquantums wird die Kaution zur Deckung der Differenz zwischen den zugestandenen Frachtsätzen für das faktisch aufgelieferte Quantum verwendet. Der Nachweis über die verfrachteten Quantitäten ist bis längstens Ende Februar 1904 zu erbringen	In das festgesetzte Minimalquantum von 4000 Tonnen (à 1000 kg) werden auch Petroleumtransporte und sonstige in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife vom 1. April 1901 genannte Artikel (sowie leere, gebrauchte Petroleum- und Mineralölfässer bei Rückbeförderung nach Pardubitz) eingerechnet, welche in der Zeitdauer, für welche dieses Zugeständnis gilt, ab Pardubitz S.N.D.V.B. nach anderen als den vorstehend genannten Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. und darüber hinaus zur Verfrachtung gelangen
					Neu-Paka				47	40	7			
					Arnau				52	43	9			
					Chrast				30	20	10			
					Chrudim				16	14	2			
					Eisenbrod				49	43	6			
					Falgendorf-Widach				42	37	5			
					Floridsdorf-Jedlesee				68	61	7			
					Freiheit-Johannisbad				46	41	5			
					Friedland i/B.				84	53	31			
					Golč-Jenikau				51	43	8			
					Hlinsko				46	28	18			
					Hohenelbe				60	43	17			
					Jedlersdorf				68	61	7			
					Jičin				49	40	9			
					Jungbunzlau loko				61	43	18			
					Jungbunzlau transit				61	28	33			
					Königshau				44	40	4			
					Laugenbrnck				53	43	10			
					Leschtina-Habern				63	43	20			
					Liebau				56	42	14			
					Liebenau				69	43	26			
					Melnik				47	43	4			
					Nen-Paka				47	40	7			
					Peisdorf				59	43	16			
					Raspenau				81	51	30			
					Reichenau bei Gablonz				53	43	10			
					Reichenberg				72	46	26			
					Seidenberg				90	57	33			
					Smidar				35	33	2			
					Starkenbach-Martinitz				49	41	8			
					Swarow-Hammer				59	43	16			
					Tannwald-Schnmburg				65	43	22			
					Trübenwasser				42	40	2			
					Turnau				49	43	6			
					Wien Oe.N.W.B.				68	61	7			
					Wostroměř				41	37	4			
					Zdiretz-Krenzberg				46	33	13			
				Pardubitz St.E.G.	Wien St.E.G.			Ausnahmetarif für raffiniertes Petroleum etc. vom 1. Juni 1900	68	61	7			
					Wien K.F.N.B.				68	61	7			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1067	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Raffiniertes Petroleum, sowie für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl, Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petrolenmpech), Asphaltkoks und Petroleumkoks, ferner für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer bei Rückbeförderung nach Kolin Oe.N.W.B.	Kolin Oe.N.W.B.	Friedland i. B.	**Nachweisung eines Minimalquantums von 1500 Tonnen à 1000 kg (Tausendfünfhundert Tonnen).** Aufgabe als Frachtgut und Aufrechthaltung der allgemein gültigen, sowie der einschlägigen Tarifbestimmungen des Ausnahmetarifes für raffiniertes Petroleum etc., sowie für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer von Kolin Oe.N.W.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., gültig vom 1. Dezember 1901	vom 1. April 1903 bis Ende Dezember 1903	Ansnahmetarif für raffiniertes Petroleum etc. von Kolin Oe.N.W.B. nach Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., gültig vom 1. Dezember 1901	Heller 67	54	13	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautenden Duplikat-Frachtbriefe, konsigniert vorzulegen bis Ende Februar 1904	In das festgesetzte Minimalquantum von 1500 Tonnen (à 1000 kg) werden auch Petroleumtransporte und sonstige in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife vom 1. Dezember 1901 genannte Artikel (sowie leere, gebrauchte Petroleum- und Mineralölfässer bei Rückbeförderung nach Kolin Oe.N.W.B.) eingerechnet, welche in der Zeitdauer, für welche dieses Zugeständnis gilt, ab Kolin Oe.N.W.B. nach anderen als den vorstehend genannten Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. und darüber hinaus zur Verfrachtung gelangen
					Iglau transit				32	28	4			
					Jungbunzlau transit				44	28	16			
					Raspenau				64	52	12			
					Reichenberg S.N.D.V.B.				55	47	8			
					Tannwald-Schumburg S.N.D.V.B.				48	43	5			
					Wien Oe.N.W.B.				68	61	7			
1068	**Oesterreichischen Nordwestbahn**		Mauerziegel (Verblendziegel, Lochziegel) Dachziegel (Pfannen)	Königgrätz	Geiersberg	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	39 Heller	28 Heller	11 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das Gemeindeamt in Geiersberg lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904	Die Ziegel müssen zum Baue der Knaben- und Mädchenschule in Geiersberg bestimmt sein

Fortlaufende Nummer	1069	1070	1071
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn betelligten Verwaltungen	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr. Nordwestbahn
für Artikel	Rohzucker aus Oesterreich durch das deutsche Zollgebiet	Steine der Klasse C	Ziegel laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes 6 des Lokaltarifes der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
Das Zugestandnis wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ungar.-Ostra / Roszitz-Seslawek	Einsiedel	Schattau
nach	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Anssig-Landungsplatz	Schönpriesen-Umschlag	Dresden-Elbkai	Sedletz-Knttenberg	Floridsdorf-Jedlesee und Jedlersdorf transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindesteus jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Bezeichnung	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898
Tarif, auf welchen das Zugestandnis sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Ungar.-Ostra: 183 / Roszitz-Seslawek: 141 / Ungar.-Ostra: 178 / Roszitz-Seslawek: 139 / Ungar.-Ostra: 219 / Roszitz-Seslawek: 180 — Pfennig	87 Heller	41 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Ungar.-Ostra: 161 *) / Roszitz-Seslawek: 132 *) / Ungar.-Ostra: 156 *) / Roszitz-Seslawek: 127 *) / Ungar.-Ostra: 189 / Roszitz-Seslawek: 160	64 Heller	33 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Ungar.-Ostra: 22 / Roszitz-Seslawek: 12 / Ungar.-Ostra: 22 / Roszitz-Seslawek: 12 / Ungar.-Ostra: 30 / Roszitz-Seslawek: 20	23 Heller	8 Heller
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf die Stadtgemeinde in Knttenberg lautenden Original-Frachtbriefe, bis längstens Ende Februar 1904	
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg. Diese Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind	Die Steine müssen zur Strassenpflasterung in Knttenberg bestimmt sein. Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1072	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Ammoniak, schwefelsaures, Guano aller Art, Knochenmehl und Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk)	Mannheim oder Ludwigshafen a. Rh.	Bludenz Bregenz Dornbirn Feldkirch Flaurling Flirsch Hard-Fussach Imst Kematen in Tirol Landeck Lindau Rangierbahnhof Lustenau Oetzthal Pians Rankweil Roppen St. Anton Schönwies Silz Telfs Wilten Zirl oder umgekehrt	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Erfüllung der übrigen Bedingungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. 9), des Tirol-Vorarlberg-Süddeutschen Güterverkehres vom 1. September 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 0·97 0·82 0·85 0·92 1·20 1·10 0·82 1·15 1·20 1·14 0·78 0·85 1·17 1·12 0·92 1·15 1·09 1·15 1·18 1·20 1·21 1·20		Im Kartierungswege		
1073	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle*)	Neu-Isenburg	sämtlichen österreichischen Tarifstationen oder umgekehrt	Einhaltung der Bedingungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 2, des Tirol-Vorarlberg-Süddeutschen Güterverkehres vom 1. September 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle*)		Im Kartierungswege		Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 treten die für Ell- und Frachtstückgut vorgesehenen Frachtsätze der Station Isenburg ausser Kraft

*) Tabelle.

km	Deutsche Tarifstation	Name der Station, an deren Frachtsätze die nachstehenden Beträge anzustossen sind	Eilgut	Stückgutklassen		Wageuladungsklassen		Spezialtarife				Ausnahmetarif Nr. 4
				I	II	A I	B	A 2	I	II	III	
			Anstossbeträge für 100 kg in Mark									
3	Neu-Isenburg	Isenburg	0·06	0·03	0·03	0·02	0·02	0·02	0·02	0·01	0·01	0·01

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezlehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1074	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Ammoniak, schwefelsaures, Guano, Knochenmehl, Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk)	Lampertheim	Fieberbrunn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Inhaltsangabe im Frachtbriefe schon bei der Aufgabe den Zusatz enthält: „Zur Verwendung als Düngemittel", bezw. „Zur Verwendung zur Kunstdüngerfabrikation". Der Empfänger ist auf Verlangen der Bahnverwaltung verpflichtet, die Verwendung der bezogenen Artikel als Düngemittel, bezw. zur Kunstdüngerfabrikation durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege oder durch eine auf seine Kosten vorzunehmende Revision derselben nachzuweisen. In den Frachtsätzen sind die bisher seitens der beteiligten Bahnverwaltungen im Rückvergütungswege gewährten Ermässigungen bereits enthalten. Das Anf- und Abladen ist Sache der Parteien	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1897	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark		Im Kartierungswege		
					Innsbruck					1·24				
					Kirchberg i.Tirol					1·17				
					Kitzbühel					1·20				
					St. Johann i.Tirol					1·24				
					Westendorf					1·14				
					Brenner					1·35				
					Brixen					1·43				
					Brixlegg					1·07				
					Brnneck					1·47				
					Franzensfeste					1·42				
					Hall					1·21				
					Innlchen					1·53				
					Jenbach					1·10				
					Lienz					1·59				
					Matrel					1·29				
					Niederdorf					1·52				
					Schwaz					1·14				
					Sillian					1·55				
					Stelnach					1·29				
					Sterzing					1·38				
					Tohlach					1·52				
					Welsberg					1·50				
					Wörgl					1·04				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	besondere Bemerkungen
1075	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Melonen	Beodra	Krakau	Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 947		Im Kartierungswege		
					Lemberg					901				
1076	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Thon aller Art der Pos. T—11 der Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes lose oder in Säcken	Rakonitz	Brody (Bhf.) trs.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) unter 5000 kg b) mindestens 5.000 kg \ für den Frachtbrief und Wagen. c) " 10.000 kg / Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, vom 1. Mai 1901	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	a) 558 b) 313 c) 272		Im Kartierungswege		*) Die Frachtsätze nach Nadbrzezie Landungsplatz transit finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung
					Granica trs., bezw. Szczakowa trs.					a) 323 b) 182 c) 159				
					Nadbrzezie Landungsplatz trs. *)					a) 468 b) 265 c) 229				
					Nowosielitza (Bhf.) trs.					a) 668 b) 373 c) 313				
					Podwołoczyska (Bhf.) trs.					a) 611 b) 342 c) 293				
1077	k. k. österr. Staatsbahnen	Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft	Heu der Pos. H—11 der Güterklassifikation	Zell am See	Stuhlfelden	a) Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. b) Die Sendungen müssen an eine der nachfolgenden, im Gerichtsbezirke Mittersill gelegenen Gemeinden: Bramberg, Hollersbach, Krimml, Mittersill-Land, Mittersill-Markt, Neukirchen, Stuhlfelden oder Wald adressiert sein und in einer der Stationen der Pinzgauer Lokalbahn von Niedernsill (inkl.) bis Krimml (inkl.) bezogen werden. c) Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. März 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Mai 1903	Lokaltarif	Heller 13	Heller 12	Heller 1	Im Kartierungswege		
					Mittersill				15	13	2			
					Hollersbach				17	14	3			
					Mühlbach i. P.				19	15	4			
					Bramberg				20	15	5			
					Neukirchen i. P.				23	17	6			
					Wald i. P.				25	18	7			
					Krimml				28	19	9			

Fortlaufende Nummer	1080	1079	1078
Die Publikation erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	beteiligten Verwaltungen		Lokalbahn Trient-Tezze (Valsugana-Bahn)
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Chamottesiegel (Chamottesteine), feuerfeste Ziegel (feuerfeste Steine, auch basische) aus der Pos. Z—1 Chamotte und Chamottemehl der Pos. C—9 dann Chamottemörtel (feuerfester Mörtel) } der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kalkstein und Kalksteinschotter	Weintrauben zur Wein- und Weinmostbereitung, in offenen Kisten oder Körben verpackt, im Gewichte von mindestens 40 kg pro Kollo
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): von	Bodenbach (B.N.B. und St.E.G.) Tetschen (B.N.B. und Oe.N.W.B.) Halbstadt (St.E.G.)	Pirstein	Borgo, Grigno, Roncegno-Marter, Tezze, Villagnedo-Strigno
nach	Triest	Kladno	Trient
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für die genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903
Bezeichnung, Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 3)	Lokalgütertarif	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	250 Heller	51·2 Heller*)	86 112 70 104 78 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	220 Heller	45 Heller	79 99 63 92 72 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	30 Heller	6·2 Heller	7 13 4 12 6 Heller
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		*) In diesen Frachtsätzen ist die für mit der Kladno-Nučitzer Erzbahn ab der Station Kladno weiter zu befördernden Transporte vertragsmässig festgesetzte Einfahrtsgebühr in Kladno bereits inbegriffen	

Fortlaufende Nummer	1081	1082	1083
Die Publikation erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publikation erfolgt: und im Namen der	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Emballagen, leere, gebrauchte, im Abschnitte C—V des Tarifes, Teil I, sub a) und b) benannte	a) Holz der Klasse C oder des Spezialtarifes 2, mit Ausnahme von Eisenbahnschwellen aus Eichenholz, b) Eisenbahnschwellen aus Eichenholz
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): von	Pottschach	Güter der Klasse II: Freiwaldau-Gräfenberg	Güter der Klasse I: Freiwaldau-Gräfenberg
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): nach	Floridsdorf-Jedlesee	Güter der Klasse II: Budapest-Kelenföld, Budapest S.B., Buda-Császárfürdő-kiterő Ó-Buda-Filatorigát, oder umgekehrt Güter der Klasse I: Budapest-Kelenföld, Budapest S.B., Buda-Császárfürdő-kiterő Ó-Buda-Filatorigát, oder umgekehrt	Vukovár, Vinkovci, Eszék Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien-Matzleinsdorf, Stadlau-Floridsdorf, Schwechat-Kledering
Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. ad a) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief, ad b) Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens
Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 6. April 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	111 Heller	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	88 Heller	Heller: 727, 739, 702, 702, 571, 581, 564, 564, 317, 325, 311, 311, 249	Heller: 136, 138, 138
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	23 Heller		
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1084	1085	1086
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn	Eisenbahn Wien-Aspang
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Mauer- und Dachziegel aller Art	Kohle, mineralische, nnd zwar Kohlengries
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Liengenfeld / Mösel	Zwickau i. B.	Wr. Neustadt S.B. nnd E.W.A. transit
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Triest	Haida	Traiskircheu E.W.A.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigeu Rubriken gegebeneu Vorschriften nnd der Bestimmungeu des nebenbezeichueten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut nud Frachtzahlung für den geuannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeteu Wagens. — Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen für deu Triester Hafeubau Verwendung finden	Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladeu durch die Partei	Aufgabe als Frachtgnt uud Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- uud Abladeu durch die Partei. Einhaltnng der allgemeiu gültigen einschlägigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	bis anf Widerruf, längsteus aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerrnf, längsteus bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1	Lokalgütertarif	Lokalgütertarif, Teil II
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	89 / 66 Heller	12 Heller	18 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	74 / 50 Heller	10 Heller	16 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	15 / 16 Heller	2 Heller	2 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen anf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe und die Bestätigung der k. k. Seebehörde in Triest über die bedungene Verwendung der Sendungen für den Triester Hafenbau, welche Doknmente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Triest in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1089	1088	1087
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
		kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Klinkersteine und Keramitziegel	Ermässigte Eilgüter
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Borohradek	Köbanya alsó p. n. Rákos	Strassnitz (K.F.N.B. oder St.E.G.)
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Jenschowitz	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf	Karwin Ks. Od. / Dombran Ks. Od. oder umgekehrt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Lokaltarif	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Kartierungsfrachtsätze vom 1. März 1903	Lokaltarife
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden	83 Heller	Bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	80 Heller	68 Heller	262 / 256 Heller
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		15 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1090	1091	1092
Die Publikation erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	beteiligten Verwaltungen		
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Artikel des Spezialtarifes III	a) Ziegel der Tarif-Position Z—1, b) Kalk der Tarif-Position K—4	Frachtgüter der Klassen A II I
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Lilienfeld	Lobositz St.E.G.	Friedek-Mistek
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Unterwellenborn	Nestersitz-Pömmerle	Rožnan
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der für den Spezialtarif III gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für. a) das Ladegewicht des verwendeten Wagens; b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen zur Erweiterung der Kupferwerke in Nestersitz bestimmt sein	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 1. April 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 2	Anhang zum Lokaltarife	Lokaltarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Besteht kein direkter Frachtsatz	18 Heller	67 81 94 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	151 Pfennig	16 Heller	54 60 65 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		2 Heller	13 21 29 Heller
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Original-Frachtbriefe auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis längstens Ende Februar 1904	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsbescheinigungen, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen			
14			

Fortlaufende Nummer	1093	1094
Die Publikation erfolgt von der Nummer und im	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
		Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Diverse Artikel, nnd zwar: Cement, Ziegel, Fusshodenplatten, Träger, Anker nnd Façoneisen, Dachpappe nnd Tbeer (Holzcement), Zink- und Eisenbleche, eiserne Fenster, Glas, Laufkrahn und Geländer, komplette Dampfmaschine (in demontiertem Zustande), Dynamomaschinen und elektrische Motoren (in zerlegtem Zustande), elektrisches Leitungsmaterial (Kabeln etc.), Pumpen nnd eiserne Maschinenteile. Transmissionen, Seile nnd Riemen, Rohre ans Schmiede- oder Gusseisen	Güter aller Art als Frachtgut in Sendungen von a) mindestens 5.000 kg, b) mindestens 10.000 kg
für die Transportstrecke (bezieliungsweise Route) von	Zauchtel	Wall.-Meseritsch Holleschau Ernsdorf Bistritz a. H.
für die Transportstrecke (bezieliungsweise Route) nach	Fulnek	dem Umschlagsplatze (Wien-Donaunferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordhahn) zur Weiterbeförderung nach serbischen, rumänischen nnd bulgarischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg pro Frachtbrief nnd Artikel. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die nebenbezeichneten Artikel müsseu für Neuanlagen und Erweiternngsbauten in einem Fabriksetablissement in Fulnek bestimmt sein	Einhaltnng der für den Umschlagsverkehr via Wien (Donaunferbahnhof) vom 1. Augnst 1902 im allgemeinen nnd für den in demselben enthaltenen Ausnahmetarif Nr. 1 im besonderen vorgesehenen Bestimmnngen
und gilt in der Zeit	bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis anf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokalgütertarif für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Tarif für den Umschlagsverkehr via Wien (Donaunferbahnhof) vom 1. Augnst 1902
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden	Bestehen keine
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	Centimes in Gold: a) 148, 247, 139, 166; b) 119, 199, 112, 134
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	30 Prozent ans den normalen Tarifsätzen des nebenbezeicbneten Tarifes	
Art der Durchführnng	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Doknmente geschehen muss	Im Falle der Entrichtung der Frachtgelder bei der Aufgabe die Frachtbrief-Dnplikate, bezw. Aufnahmsscheine oder Frankaturnoten; im Falle der Ueberweisnng der Frachtgelder an den Empfänger die Origiual-Frachtbriefe für alle bis Ende Dezember 1903 erfolgten Verfrachtungen, vorzulegen spätestens bis Ende Febrnar 1904 an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	
Besondere Bemerkungen		Für die Schiffsstrecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom, beziehungsweise bis zum Umschlagsplatze finden die in dem in der Spalte 8 bezeicbneten Tarife enthaltenen Frachtsätze für Güter aller Art Anwendung

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
20	Nr. 119 vom 18. Oktober 1902	2038	K. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwesthahn und Süd-Norddeutsche Verbindungshahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	Senftenberg	allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	Linz	Mit Gültigkeit vom 3. Tage nach erfolgter Publikation werden die Stationen „Latein bei Brünn“ und „Schlapanitz“ in die Gruppe A unter: „6. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft“ einbezogen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation: von	Bezeichnung der Relation: nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
21	Nr. 115 vom 9. Oktober 1902	1956	K. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Holzschachteln	Mannheim Industriehafen	Fieberbrunn, Innsbruck etc.	Der verlautbarte Frachtsatz von 300 Heller pro 100 kg findet mit Gültigkeit vom 1. April 1903 auch bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg Anwendung, in der Voraussetzung rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des Wagenraumes	
47	Nr. 33 vom 19. März 1903	1005	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Ammoulak, schwefelsaures, Guano aller Art etc.			In der 8. Rubrik soll es statt: „Heft 2“ richtig: „Heft 1“ heissen. In der 10. Rubrik sind oberhalb der Frachtsätze die Worte „in Mark“ hinzuzusetzen	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
48	Nr. 143 vom 16. Dezember 1902	3256	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligten Verwaltungen	Güter der Klasse I	Maffersdorf	Wien (Oe.N.W.B.)	In der Spalte 5 „von" hat es statt „Maffersdorf" richtig zu heissen: „Maffersdorf-Fabrik"	
49	Nr. 5 vom 10. Jänner 1903	408	Oesterr. Nordwestbahn		Rohzucker aus Oesterreich durch das deutsche Zollgebiet	verschiedenen Stationen	Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Dresden-Elbkai	In der Rubrik 11 ist folgendes nachzutragen: in den Stationen der K.F.N.B. und k.k.St.B. obliegt das Aufladen den Absendern	
50	Nr. 31 vom 21. März 1903	1044	Böhmische Nordbahn		Mauer- und Dachziegel aller Art	Schlackenau	Schönau	In Rubrik 10 hat der zugestandene Frachtsatz 9 Heller und demnach in Rubrik 11 der Nachlass 1 Heller richtig zu lauten	

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen wird verschiedene Erweiterungsarbeiten in der Station Stankau der Linie Pilsen—Furth i. W., welche im laufenden Jahre zur Ausführung gebracht werden und deren Kosten mit circa K 38.400 veranschlagt wurden, im Offertwege vergeben.

Die Vergebung der Arbeiten erfolgt auf Grundlage der aufgelegten Pläne und Kostenvoranschläge.

Die bezüglichen Projektspläne, Offert- und Baubedingnisse, sowie die Kostenvoranschläge sind bei der Abteilung für Bau- und Bahnerhaltung der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen ab 28. März d. J. einzusehen, woselbst auch Formulare für die Offerte ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit einer Kronen-Stempelmarke pro Normalbogen versehenen und versiegelten Offerte, welche die Aufschrift:

„Offert auf die Erweiterungsbauten in der Station Stankau"

zu tragen haben, müssen längstens **bis 8. April 1903,** 11 Uhr vormittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen einlangen.

Gleichzeitig ist bis zu diesem Zeitpunkte bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa daselbst ein Vadium von K 1900 zu erlegen.

Es wird hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes rechnen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Bauten darzutun vermögen.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der eingelangten Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden, eventuell auch sämtliche eingelangten Angebote zurückzuweisen.

Zu der für den 8. April 1903, um 3 Uhr nachmittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen anberaumten Offerteröffnung können die Herren Offerenten oder deren beglaubigte Vertreter persönlich erscheinen.

Jenen Offerenten, deren Offert nicht angenommen wurde, wird das erlegte Vadium zur Disposition gestellt werden.

Offerte, welche den vorstehenden Bedingnissen nicht entsprechen oder später eingebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im März 1903.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.

Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668

Illustrirte Preislisten frei.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 37. **Wien, 31. März 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit jenen der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement unter Berücksichtigung der Anlage B zur deutschen Verkehrsordnung. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. EisenbahnProjekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine kaiserliche und königliche Apostolische Majestät haben mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 2. März 1903 dem Beschlusse des Landtages des Königreiches Galizien und Lodomerien samt dem Grossherzogtume Krakau vom 11. Juli 1902, betreffend die finanzielle Förderung der Lokalbahn Jaworzno-Piła, soweit durch diesen Beschluss das Land dauernd belastet wird, die Allerhöchste Genehmigung zu erteilen geruht.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. März 1903,*) betreffend die Erstreckung der Bauvollendungsfrist für die Lokalbahn von Waidhofen an der Thaya nach Zlabings.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 3 der Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 10. November 1900, R.-G.-Bl. Nr. 192, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der normalspurigen Lokalbahn von Waidhofen an der Thaya nach Zlabings bis zum 1. Juli 1903 erstreckt.

Wittek m. p.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 4. März 1903,**) betreffend die Abfertigung der auf dem Güterbahnhofe der Aussig-Teplitzer Bahn in Reichenberg einlangenden Zollgüter durch delegierte Organe des Hauptzollamtes in Reichenberg.

Der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz wurde provisorisch — vorbehaltlich des beliebigen Widerrufes — die Begünstigung erteilt, dass die auf dem Güterbahnhofe dieser Eisenbahn in Reichenberg einlangenden Güter dem Zollverfahren durch delegierte Organe des Hauptzollamtes in Reichenberg unterzogen werden dürfen.

Böhm m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Czernowitz nach Sadagóra.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördl. autor. Bauingenieur Wolf Laufer in Czernowitz im Vereine mit dem behördl. autor. Bauingenieur Theodor Stein in Czernowitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung vom Endpunkte der bestehenden elektrischen Strassenbahn in Czernowitz nächst der Reichsstrassenbrücke über den Pruth nach Sadagóra im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 13. März 1903. E.-M.-Z. 7501/2.

*) Enthalten in dem am 24. März 1903 ausgegebenen XXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 66.
**) Enthalten in dem am 24. März 1903 ausgegebenen XXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 64.

Vergleichende Nebeneinanderstellung

der Bestimmungen der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit jenen der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement unter Berücksichtigung der Anlage B zur deutschen Verkehrsordnung.

(Fortsetzung.)

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.
XX. (1) Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 17·5° C. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0·780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 mm (auf die Meereshöhe reduziert) im Abelschen Apparate nicht unter 21° C. entzündliche Dämpfe gibt (Testpetroleum);	
(2) die aus Braunkohlenteer bereiteten Oele,	Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphtha und Destillate aus solchen,
sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.);	
(3) ferner Steinkohlenteeröle,	die bei 17·5° C. ein geringeres spezifisches Gewicht als 1·0 haben.
(Benzol, Toluol, Xylol, Cumol etc.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol);	
	(4) Kohlenwasserstoffe anderen Ursprunges, die bei 17·5° C. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0·830 haben,
unterliegen nachstehenden Bestimmungen:	
1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden: entweder a) in besonders guten, dauerhaften Fässern, oder b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen, oder c) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften: aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein. bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf bei Verwendung von Glasgefässen 60 kg und bei Verwendung von Gefässen aus Steinzeug 75 kg nicht übersteigen.	
2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.	
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.	
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.	
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vgl. Nr. XXXV.	
6. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Abs. 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0·780 haben, oder dass das Petroleum der im Eingange angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.	
(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. XX in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens ebenso zu lauten, wie im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement.)	
XXI. Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphtha und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha, sofern diese Stoffe bei 17·5° C. ein spezifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als 0·680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl)	XXI. (1) Petroleum, rohes und gereinigtes, Braunkohlenteeröle, ferner Torf- und Schieferöle, Asphaltnaphtha, sowie Destillate aus solchen, sofern diese Stoffe nicht unter die Bestimmungen von Nr. XX fallen und bei 17·5° C. ein spezifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als 0·680 haben;

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement
	(2) Petroleumnaphtha und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha (Benzin, Ligroin, Putzöl u. s. w.), sowie Lösungen von Kautschuk oder Guttapercha, die vorwiegend aus Petroleumnaphtha bestehen, sofern diese Stoffe bei 17·5° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·680 haben.

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

entweder

a) in besonders guten, dauerhaften Fässern,

oder

b) in dichten, widerstandsfähigen Metallgefässen,

oder

c) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Materiale besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vgl. Nr. XXXV.

6. Bei der Verladung und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schichte nebeneinander erfolgen.

8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rotem Grunde gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift „Mit der Hand zu tragen" zu erhalten. An den Wagen ist ein roter Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangieren" anzubringen.

9. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Abs. 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 17·5° C. ein spezifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als 0·680 haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther etc.) Anwendung.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. XXI in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens ebenso zu lauten wie im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement.)

XXII. Petroleumäther (Gasolin, Neolin etc.) und ähnliche aus Petroleumnaphtha oder Braunkohlenteer bereitete, leicht entzündliche Produkte, sofern diese Stoffe bei 17·5° C. ein spezifisches Gewicht von 0·680 oder weniger haben, unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:

entweder

a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen,

oder

b) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einem gleichartigen Stoffe unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen;

c) in luftdicht verschlossenen Kessel- (Bassin-) Wagen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Absenders bestmöglich verkauft.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombierung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vgl. Nr. XXXV.

6. Bei der Verladung und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schichte nebeneinander erfolgen.

8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rotem Grunde gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug haben ausserdem noch die Aufschrift „Mit der Hand zu tragen" zu erhalten. An den Wagen ist ein roter Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangieren" anzubringen.

9. Ausserdem finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 4 und 5, Anwendung.
(Deutsche Verkehrsordnung: „Ausserdem finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 5, Anwendung.")

XXIII. (1) Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Pyridin und Pyridinbasen, von Salmiakgeist,

von Blutlausgift (einem Gemenge von Schmierseife, Karbolöl und Fuselöl), sowie von Formalin (einem Desinfektionsmittel, das Formaldehyd und Ameisensäure enthält)

findet nur in offenen Wagen statt.

(2) Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklarieren.

(3) Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vgl. Nr. XXXV.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. XXIII in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens ebenso zu lauten, wie im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement.)

XXIV. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rotes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) etc. werden nur dann zum Transporte angenommen, wenn:

1. auf jedem Versandstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind, und

2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:
entweder

a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem, trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,
oder

b) in Säcken von geteerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze verpackt sind,
oder

c) in verlöteten Blechzylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV, 1, und unter XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2)

4, 5 und 6.
(In der deutschen Verkehrsordnung ist die daselbst fehlende Z. 6 selbstverständlich nicht bezogen.)

XXVI. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze etc.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weisses und rotes Präzipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zink- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse etc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

(In der deutschen Verkehrsordnung ist nach Antimonasche noch eingeschaltet: ferner Bleiasche, Bleikrätze, Bleirückstände und sonstige bleihaltige Abfälle.)

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.

XXVII. (1) Hefe, sowohl flüssige als feste, ist in Gefässen, welche nicht luftdicht geschlossen sind, zur Beförderung aufzugeben. Falls die Eisenbahn-Verwaltung die Aufgabe in anderen Gefässen gestattet, ist dieselbe berechtigt, von dem Absender zu verlangen, dass er sich verpflichtet:

1. keinerlei Ansprüche zu erheben, falls derartige Sendungen von den Anschlussbahnen zurückgewiesen werden;

dabei wird jedoch vorausgesetzt, dass sich die Bahnverwaltungen über die Gestattung der eingangs erwähnten Verpackungsart im vorhinein einigen und die Zurückweisung nur dann stattfinden darf, wenn eine Beschädigung des Gefässes oder des Inhaltes festgestellt wird.

(In der deutschen Verkehrsordnung nicht enthalten.)

2. für allen Schaden aufzukommen, der anderen Gütern oder dem Materiale infolge dieser Transportart erwächst, und zwar gegen Vorlage einer einfachen Kostenrechnung, deren Richtigkeit in jeder Beziehung ein- für allemal zum voraus anerkannt wird;

3. keinerlei Ansprüche wegen der infolge der fraglichen Transportart an den Gefässen oder an deren Inhalt entstehenden Beschädigungen oder Abgänge zu erheben.

(2) Auf Presshefe finden obige Transportbeschränkungen keine Anwendung.

XXVIII. (1) Kienruss und andere pulverförmige Arten von Russ werden nur in dichten, gegen Durchstäuben Sicherheit gewährenden Umhüllungen (Säcken, Fässern, Kisten u. dgl.) verpackt zur Beförderung zugelassen.

(2) Befindet sich der Russ in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung kleine, in dauerhafte Körbe verpackte Tönnchen oder Gefässe zu verwenden, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

(3) Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob der Russ sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht, andernfalls wird er als frisch geglüht behandelt.

XXIX. (1) Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

(2) Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

entweder

a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech

oder

b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem, abgedrehtem Holze mittels eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

(3) Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transporte aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX. (1) Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de soie- und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transporte zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 cm innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 cm hohe Hohlräume voneinander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 cm Seite im Abstande von 2 cm bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 cm breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so dass man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind aussen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

(2) Wird Seide zum Transporte aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI. (1) Wolle, Haare, Kunstwolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf, Jute, in rohem Zustande, in Form von Abfällen vom Verspinnen und Verweben, als Lumpen oder Putzlappen; ferner Seilerwaren, Treibriemen aus Baumwolle und Hanf, Weber-, Harnisch- und Geschirrlitzen (wegen gebrauchter Putzwolle vgl. Abs. 3) werden, wenn sie gefettet oder gefirnisst sind, nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

(Deutsche Verkehrsordnung: „Diese Gegenstände dürfen, vorbehaltlich der Bestimmungen im Abs. 4, nur in trockenem Zustande aufgeliefert werden, auch dürfen die Abfälle vom Verspinnen und Verweben nicht in Ballen gepresst sein.“)

(2) Die genannten Gegenstände werden stets als gefettet oder gefirnisst behandelt, wenn nicht das Gegenteil aus dem Frachtbriefe hervorgeht.

(3) Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dichtverschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefässen zum Transporte zugelassen.

(Deutsche Verkehrsordnung: (4) Gefettete oder gefirnisste Putzlappen (Putztücher) werden in der unter Abs. 3 vorgesehenen Verpackung auch in nassem oder feuchtem Zustande zur Beförderung zugelassen.)

(Fortsetzung folgt.)

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

1. Der Zivilrichter ist bei seiner Entscheidung an den Inhalt der Strafverfügung einer Verwaltungsbehörde nicht gebunden (§ 268 Z.-P.-O.).

2. Ein Mangel des Berufungsverfahrens im Sinne des § 503, Z. 2, Z.-P.-O. liegt vor, wenn das Berufungsgericht nur auf Grund der Strafverfügung einer Verwaltungsbehörde Tatsachen festgestellt, hierbei aber die von den Parteien angebotenen Beweise über das Verschulden unberücksichtigt gelassen hat.

(Entscheidung vom 31. Dezember 1901, Z. 10.641.)

Im Mai 1900 schleppte ein Dampfer einer Dampfschiffahrts-Gesellschaft einen Kahn auf der Moldau stromaufwärts. Die Schiffsmanipulation leitete ein Inspektor der Gesellschaft. Infolge zu grossen Tiefganges blieb der Kahn auf einer mit Schotter vertragenen Stelle sitzen. Trotz Warnung der daselbst bei den Baggerungsarbeiten beschäftigten Arbeiter suchte der Dampfer die Fortsetzung der Fahrt zu erzwingen, die Radschaufeln lockerten jedoch den Schotter unter dem Kahne, dieser setzte sich in Bewegung, drehte sich mit der vorderen Spitze gegen das rechte Flussufer und legte sich quer über den Fluss, so dass die gesamte Flossfahrt und Schiffahrt, sowie die Baggerungsarbeiten durch drei Tage unmöglich gemacht wurden.

Die von der zuständigen Bezirkshauptmannschaft entsendete Kommission stellte fest, dass der erwähnte Inspektor einer Unterlassung schuldig sei, indem er nicht die erforderlichen Sicherheitsmassregeln rechtzeitig getroffen habe, da er Schiffe mit grossem Tiefgange aufwärts schleppen wollte, so dass er die eingetretene Havarie nebst ihren Folgen verschuldet habe. Mit dem Erkenntnisse der Bezirkshauptmannschaft vom 7. Juli 1900, bestätigt durch die Entscheidung der böhmischen Statthalterei vom 15. September 1900, wurde der Inspektor der Uebertretung des § 12 der Strompolizeivorschrift vom 9. März 1888, L.-G.-Bl. für Böhmen Nr. 24, schuldig erkannt und zu einer Geldstrafe von K 20 verurteilt.

Mehrere Flossfrächter belangten nun die genannte Gesellschaft und deren Inspektor mittels Klage auf Zahlung von K 582, indem sie behaupteten, dass ihre Flösse durch die Flussabsperrung am Weiterfahren gehindert waren, trotzdem aber die Flossmannschaft entlohnt werden musste und die Kläger hierdurch den eingeklagten Schaden erlitten.

Das Prozessgericht erster Instanz erkannte mit Zwischenurteil, dass der geltend gemachte Entschädigungsanspruch seinem Grunde nach zu Recht bestehe, weil mit Rücksicht auf die Bestimmung der §§ 268 und 190 Z.-P.-O. kein Zweifel obwaltet, dass das Gericht auch den Inhalt eines verurteilenden Erkenntnisses einer politischen Behörde seiner Entscheidung zugrunde legen kann, weil der Richter auf Grund der Erhebungsakten und des verurteilenden Erkenntnisses der Bezirkshauptmannschaft die Ueberzeugung gewonnen hat, dass der beklagte Inspektor die fragliche Havarie verschuldet hat, derselbe daher gemäss der §§ 1295 und 1299 a. b. G.-B. ersatzpflichtig ist, weil die beklagte Gesellschaft nach § 1315 a. b. G.-B. für das Verschulden ihres Angestellten zu haften hat, beide Beklagte daher nach den §§ 1301 und 1302 a. b. G.-B. den Schaden zur ungeteilten Hand zu ersetzen haben, weil es endlich überflüssig erschien, die von den Streitteilen angebotenen, von den politischen Erhebungsakten allerdings abweichenden Zeugen- und Sachverständigenbeweise aufzunehmen, da der Richter schon auf Grund der politischen Akten die Ueberzeugung von dem Verschulden der Beklagten gewonnen hat.

Das Berufungsgericht hat der Berufung der Beklagten, welche einen Mangel des Verfahrens und unrichtige rechtliche Beurteilung der Sache geltend machten, keine Folge gegeben, weil der Richter bei seiner Entscheidung zwar an den Inhalt eines Straferkenntnisses der politischen Behörde nicht gebunden ist, aber nach § 272 Z.-P.-O. ein solches Erkenntnis berücksichtigen und frei würdigen kann, weil der erste Richter auf Grund der politischen Akten seine Ueberzeugung von dem Verschulden der Beklagten gewonnen hat, seine richterliche Beurteilung der Sache dem Gesetze entspricht, die weiteren von den Streitteilen angebotenen Beweise daher überflüssig erscheinen.

Der Oberste Gerichtshof hat in Stattgebung der Revision der Beklagten das Urteil des Berufungsgerichtes aufgehoben und die Rechtssache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht verwiesen.

Gründe:

Im Hinblicke auf den Wortlaut des § 268 Z.-P.-O. und auf die aus dem Entgegenhalte der §§ 190 und 191 Z.-P.-O. hervorleuchtende Unterscheidung, welche die Zivilprozessordnung zwischen dem Verwaltungsverfahren und demjenigen Verfahren macht, welches zur Ermittlung und Aburteilung von „strafbaren Handlungen“ bestimmt ist, kann es nicht zweifelhaft sein, dass der Standpunkt, welchen der klägerische Vertreter in seinen Schriftsätzen einnimmt, dass nämlich das Wort „Strafgericht“ im § 268 zit. im Sinne einer mit Strafbefugnissen ausgestatteten Behörde überhaupt auszulegen ist, nicht zutrifft. Trifft aber dieser Standpunkt der Kläger nicht zu, dann erscheint der von den Revisionswerbern dem Berufungsverfahren gemachte Vorwurf der Mangelhaftigkeit im Sinne der Z. 2 des § 503 Z.-P.-O. allerdings gerechtfertigt, wie sich aus den nachstehenden Erwägungen ergibt.

Die vorliegende Klage hat sich, was die Handlungen anbelangt, durch welche die Schadenersatzpflicht der Beklagten begründet sein soll, im wesentlichen auf die Mitteilung der von der Stromaufsichtsbehörde an die zuständige Bezirkshauptmannschaft erstatteten Anzeige, der Konstatierungen des von der Kommission, welche sohin von dieser Bezirkshauptmannschaft an Ort und Stelle entsendet worden ist, aufgenommenen Protokolles und der in erster und zweiter Instanz erfolgten Verurteilung des Zweitbeklagten wegen der Uebertretung des § 12 der Kundmachung der Statthalterei in Böhmen vom 9. März 1888, L.-G.-Bl. Nr. 24, beschränkt. Mit der Wiedergabe des Inhaltes dieser Aktenstücke ist sie der Vorschrift des § 226 Z.-P.-O, nach welcher die Klage die Tatsachen, auf welche sich der Anspruch des Klägers gründet, im einzelnen kurz und vollständig anzugeben hat, keineswegs gerecht geworden. Wollte aber auch in der Mitteilung der Konstatierungen des bezirkshauptmannschaftlichen Protokolles vom 22. Mai 1900 schon die Aufstellung der entsprechenden Behauptungen tatsächlicher Natur erblickt werden, welche ein die Schadenersatzpflicht der Beklagten begründendes Verschulden des Inspektors zu verkörpern geeignet wären, so durfte doch nicht übersehen werden, dass die Beklagten in ihrer Klagebeantwortung die Angaben der Klage als nicht richtig bezeichnet, insbesondere ein jedes Verschulden auf Seite eines von ihnen bestritten hatten, in

der Streitverhandlung auf dem Standpunkte dieses Schriftsatzes verblieben und dass also die klägerischen Behauptungen beweisbedürftig geworden sind. Zur Wahrheit oder Unwahrheit der als entscheidend erkannten tatsächlichen Angaben nach Massgabe der Vorschrift des § 272 Z.-P.-O. Stellung zu nehmen, war demnach schon das Prozessgericht erster Instanz verpflichtet. Zu diesem Ende musste es sich nach der Anleitung dieser Gesetzesstelle mit den bezüglichen Erkenntnisquellen in Verbindung setzen, die Grundlagen für seine Ueberzeugung verschaffen, insbesondere die als erforderlich erachteten Beweise durch Zeugen und Sachverständige selbst aufnehmen; es durfte jedoch keineswegs, wie es tatsächlich geschehen ist, seine Ueberzeugung davon, dass der Zweitbeklagte die Havarie und deren Folgen verschuldet hat, ohne weiteres auf die Amtsakten der politischen Behörde gründen, zumal es doch offenbar ist, dass ein Protokoll als öffentliche Urkunde nur den Beweis dafür herstellt, dass die betreffende Aussage unter den im Protokolle angegebenen Umständen so abgegeben worden, damit aber der Urkundenbeweis erschöpft ist, durch die schriftliche Aufzeichnung einer Zeugenaussage Zeugenbeweis nicht in Urkundenbeweis verwandelt wird und der meritorische Inhalt eines Protokolles trotz der schriftlichen Form immer als Zeugenaussage gewürdigt werden muss. Indem das Gericht erster Instanz seine Ueberzeugung von dem Verschulden des Zweitbeklagten an der Havarie und deren Folgen lediglich auf die Amtsakten der politischen Behörde gegründet und von diesem Standpunkte aus alle übrigen von den Parteien angebotenen Beweise als überflüssig zurückgewiesen hat, hat es sich aber nicht bloss zu den den Zivilprozess beherrschenden Grundsätzen der Mündlichkeit und Unmittelbarkeit in einen unvereinbarlichen Gegensatz gestellt, sondern das gepflogene Verfahren auch insofern mit einem Mangel behaftet, als es von einer jeden Würdigung der von den Beklagten gegebenen Darstellung des Sachverhaltes, von welcher das Urteil erster Instanz selbst sagt, dass sie von den Klagsangaben abweiche, beziehungsweise mit den politischen Erhebungen nicht ganz übereinstimme, vollständig Umgang genommen, also keineswegs, wie § 272 zit. vorschreibt, seiner Ueberzeugung die sorgfältige Berücksichtigung der „Ergebnisse der gesamten Verhandlung und Beweisführung“ zugrunde gelegt hat.

Diese Fehler des Gerichtes erster Instanz wurden schon in der Berufung der Beklagten als Mängel gerügt, welche geeignet sind, eine erschöpfende Erörterung und gründliche Beurteilung der Streitsache zu verhindern. Nichtsdestoweniger hat es sich auch das Berufungsgericht, wie der erste Richter, an der von der zuständigen politischen Behörde am 22. Mai 1900 gepflogenen Lokalerhebung als Grundlage für seine Ueberzeugung davon, dass Zweitbeklagter durch seine inkorrekte Handlungsweise die Havarie des Kahnes herbeigeführt und die Verkehrsstörung verschuldet hat, Genüge sein lassen, damit sich selbst die Beweisquellen und den Parteien die Fragestellung (§ 289 Z.-P.-O.) verschlossen und auf diese Art, ebenso wie der erste Richter, eine vollständige Verkennung des prozessualen Grundsatzes der Unmittelbarkeit und insbesondere der Bedeutung an den Tag gelegt, welche dieser letzteren als einem wesentlichen Behelfe bei der dem Gerichte obliegenden wahrheitsmässigen Feststellung eines behaupteten Sachverhaltes zukommt.

In einem innigen Zusammenhange mit den bisher erörterten Mängeln des Verfahrens steht es auch, dass die Kläger weder in der Klage, noch in der Streitverhandlung diejenigen Tatumstände, in welchen sie das Verschulden der Beklagten, beziehungsweise des Zweitbeklagten gelegen finden, deutlich hervorgehoben haben, und dass diese bereits oben als ein Mangel bezeichnete Unterlassung, welche eine erschöpfende Erörterung und gründliche Beurteilung der Streitsache allerdings auch, und zwar in hervorragendem Masse, zu hindern geeignet erscheint, auch in der zweiten Instanz nicht behoben worden ist. Die Bedeutung dieser Unterlassung tritt sofort hervor, wenn erwogen wird, dass laut des für die Gerichte der unteren Instanzen vor allem massgebenden Protokolles vom 22. Mai 1900 die beiden Kommissionsmitglieder, darunter der Oberingenieur, welcher schon in seiner telegraphischen Anzeige vom Tage vorher das Verschulden der Erstgeklagten konstatiert hatte, die Ueberzeugung gewonnen haben, dass sich der Zweitbeklagte eines Unterlassens schuldig gemacht hat, indem er nicht die erforderlichen Sicherheitsmassregeln rechtzeitig getroffen und nebstdem Schiffe mit verhältnismässig grossem Tiefgange schleppen wollte, so dass ihn die Schuld an der Havarie und deren Folgen treffe; dass laut des in zweiter Instanz bestätigten Erkenntnisses der Bezirkshauptmannschaft vom 7. Juli 1900 der Genannte die Uebertretung des § 12 der Kundmachung der böhmischen Statthalterei vom 9. März 1888, L.-G.-Bl. Nr. 24, dadurch begangen hat, dass er den Durchgang eines zu tiefen Kahnes durch die vertragene Flussstrecke forcierte und sohin durch die Auflockerung des Schotters unterhalb des sitzengebliebenen Kahnes und durch die Verbindung der Spitze des Kahnes mit dem Dampfer mittels eines Seiles verursachte, dass sich der sitzengebliebene Kahn quer über den Fluss legte; dass das Gericht erster Instanz laut seines Urteiles sich diesem Tatbestande vollkommen angeschlossen, das Berufungsgericht endlich im angefochtenen Urteile zur Begründung der inkorrekten Handlungsweise des Zweitbeklagten lediglich auf die Veranlassung jener Auflockerung und auf die Verbindung der Kahnspitze mit dem Dampfer Bezug genommen hat. Umsomehr war es geboten, die Kläger im Wege der richterlichen Prozessleitung zu einer entsprechenden Fixierung derjenigen tatsächlichen Momente zu verhalten, worin sie das Verschulden des Zweitbeklagten erblicken, als sich keiner der soeben angeführten Tatbestände ohne weiteres dem § 12 jener Statthaltereikundmachung unterordnen lassen dürfte, welcher mit der Ueberschrift versehen „Verhalten bei Unglücksfällen“ den Eintritt einer Gefahr oder eines Unglücksfalles zur Voraussetzung hat und für diese Fälle vorschreibt, dass die Fahrt sofort einzustellen ist, Führer und Mannschaft das Schiff nicht verlassen dürfen, vielmehr zunächst auf Beseitigung der Gefahr, eventuell zuerst auf Rettung der Passagiere und Bergung der Ladung Bedacht zu nehmen haben, endlich für den Fall eines grösseren Schifflecks noch eine besondere Bestimmung trifft. Erst mit der oben erwähnten Fixierung wird die Grundlage für eine erschöpfende Erörterung der vorliegenden Streitsache geschaffen, erst mit ihr aber auch in Ansehung der meisten beklagterseits in Antrag gebrachten Beweise die Möglichkeit gegeben sein, mit Beruhigung darüber abzusprechen, ob und in welchem Umfange sie zuzulassen sind. Die Uebergehung der hinsichtlich der Tüchtigkeit des Zweitbeklagten zu dem in Frage stehenden Geschäfte von den Beklagten angebotenen Beweise von seiten des Berufungsgerichtes

war bei dem Standpunkte des letzteren, welcher von dem des Gerichtes erster Instanz, das sich in Beziehung auf die Verantwortlichkeit der Erstbeklagten auch auf § 1315 a. b. G.-B. bezogen hatte, einigermassen abweicht, von selbst gegeben; sie erscheint aber jedenfalls gerechtfertigt, sobald nur berücksichtigt wird, dass eine Unachtsamkeit in einem einzelnen Falle noch keineswegs die Untüchtigkeit der zu einem Geschäfte bestellten Person beweist. Dagegen wird in den Ergebnissen der Streitverhandlung eine jede Aeusserung der Parteien über die rechtliche Stellung des Zweitbeklagten zu der Erstbeklagten, insbesondere über ein zwischen ihnen etwa bestehendes Repräsentationsverhältnis vermisst, obgleich eine Stellungnahme zu dieser Frage im Rahmen einer erschöpfenden Erörterung der Streitsache und der Vorbereitung der gründlichen Beurteilung derselben wohl Platz zu finden hatte.

Es ergibt sich aus diesen Ausführungen, dass das Berufungsverfahren in mehrfacher Richtung an Mängeln von der im § 503, Z. 2, Z.-P.-O. bezeichneten Beschaffenheit leidet. Da die Revisionsschrift der Beklagten den in dieser Gesetzesstelle vorgesehenen Revisionsgrund auch angerufen und in ihren Ausführungen diese Mängel auch sämtlich, teils unmittelbar, teils mittelbar gerügt hat, musste nach Massgabe des § 510 Z.-P.-O. mit der Aufhebung des angefochtenen Urteiles und Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht vorgegangen werden.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1903, Nr. 511.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 215. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. März interpellierte der Abgeordnete Dr. Ellenbogen den Herrn Eisenbahnminister, betreffend das Vorgehen der Staatsbahn-Direktion Triest gegen den Wagenwärter Anton Fuck.

Die in der 213. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. März von der Regierung eingebrachten Gesetzentwürfe, betreffend die Beteiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung für die Lokalbahnen von Neuhaus nach Wobratain, von Daudleb nach Rokitnitz und von Troppau nach Grätz, sowie betreffend die Herstellung von Lokalbahnen von Zwettl nach Martinsberg und von Krainburg nach Neumarkt wurden in der 214. Sitzung vom 17. März dem Eisenbahnausschusse zugewiesen. Diese Gesetzentwürfe haben folgenden Wortlaut:

Gesetz
vom . . . . . ,
betreffend
die Herstellung einer Lokalbahn von Zwettl nach Martinsberg.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Lokalbahn herzustellenden Eisenbahn von der Station Zwettl der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl nach Martinsberg durch Konzessionserteilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Erteilung der Konzession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, die Garantie eines Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nominalbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 3,700.000 in barem erforderlich ist, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgnis der vorgenannten Bahn den für dieselbe garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Artikel III.

Für den Fall der Uebernahme und Durchführung der Konzession zum Baue nnd Betriebe der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn durch die Aktiengesellschaft der anschliessenden, gleichfalls die Staatsgarantie geniessenden Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl kann seitens der Regierung für das einheitliche Bahnunternehmen ein jährlicher Gesamtreinertrag garantiert werden, welcher der Summe der für jede einzelne der zu dem einheitlichen Bahnunternehmen vereinigten Bahnlinien staatlich gewährleisteten Reinerträgnisse entspricht.

In bezug auf die im Sinne der vorstehenden Bestimmung gebildete einheitliche Unternehmung sind, und zwar insbesondere bei der Ausgabe von Aktien und Obligationen, sowie bei sonstigen Rechtsgeschäften, welche in diesem Falle vorgenommen werden müssen, die in den Artikeln IV und V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen finanziellen Begünstigungen sinngemäss anzuwenden. Die in lit. d des letztgenannten Artikels festgesetzte Steuer- und Gebührenbefreiung kommt der gedachten Unternehmung in dem Umfange zu, in welchem dieselbe für jede einzelne der vereinigten Bahnlinien konzessionsgemäss zugestanden worden ist. Hierbei ist das Gesamterträgnis der Aktiengesellschaft unter Anwendung eines bei der Konzessionserteilung zu vereinbarenden Teilnngsschlüssels auf die einzelnen Linien aufzuteilen.

Artikel IV.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass von dem Erzherzogtume Oesterreich unter der Enns aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Beitrag von mindestens Kronen 750.000 zu den Kosten der Ausführung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinie geleistet werde.

Die im vorstehenden behandelte Beitragsleistung kann in Stammaktien der die Ausführung der genannten Eisenbahn übernehmenden Aktiengesellschaft refundiert werden, wobei für diese zum vollen Nennwerte zu berechnenden Titres Interkalarzinsen während der Bauzeit nicht zu bezahlen sind.

Die Konzessionserteilung für die im Artikel I bezeichnete Lokalbahn hat erst in jenem Zeitpunkte stattzufinden, in welchem nach dem Ermessen der Staatsverwaltung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisnngen das Auslangen mit dem veranschlagten Baukapitale ausreichend gesichert und die Zeichnung der sämtlichen von den Interessenten zu übernehmenden Aktien, sowie die Einzahlung der auf diese Aktien in barem zu leistenden Beträge unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten erfolgt sein wird.

Artikel V.

Bei der Ausführung des Artikels II haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung. der Ybbsthalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebübren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für das aufzunehmende Darlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebüren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel VI.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss längstens binnen zwei Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, ausgeführt und die fertige Bahn muss bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung hat der Konzessionär nach dem Ermessen der Staatsverwaltnng in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Artikel VII.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat anf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufznstellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewertung der gegen Uebernahme von Stammaktien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grnndabtretungen und

sonstigen Leistungen hat seitens der Staatsverwaltung im Einvernehmen mit den Interessenten und, falls ein Einvernehmen nicht erreicht werden sollte, durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel VIII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung des Konzessionärs geführt werden, und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch den Konzessionär zu vergüten sein.

Hierbei bleibt der die Betriebsführung auf der konzessionierten Bahn übernehmenden Staatseisenbahnverwaltung, insolange die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Artikel IX.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Gesetz

vom . . . . . ,

betreffend

die Herstellung einer Lokalbahn von Krainburg nach Neumarktl.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Lokalbahn herzustellenden Eisenbahn von der Station Krainburg der Staatsbahnlinie Tarvis—Laibach nach Neumarktl durch Konzessionserteilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei der Erteilung der Konzession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vom Staate auf die Dauer von 76 Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, die Garantie eines Reinerträgnisses gewährt werden, welches dem Erfordernisse für die vier Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung für obige Bahn aufzunehmenden Anlehens in jenem Nominalbetrage entspricht, welcher zur Beschaffung des Betrages von K 1,750.000 in barem erforderlich ist, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgnis der vorgenannten Bahn den für dieselbe garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Artikel III.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass von dem Herzogtume Krain aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Beitrag von mindestens K 320.000 zu den Kosten der Ausführung der im Artikel I bezeichneten Bahnlinie geleistet werde.

Die im vorstehenden behandelte Beitragsleistung kann in Stammaktien der für die genannte Eisenbahn zu bildenden Aktiengesellschaft refundiert werden, wobei für diese zum vollen Nennwerte zu berechnenden Titres Interkalarzinsen während der Bauzeit nicht zu bezahlen sind.

Die Konzessionserteilung für die im Artikel I bezeichnete Lokalbahn hat erst in jenem Zeitpunkte stattzufinden, in welchem nach dem Ermessen der Staatsverwaltung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baukapitale ausreichend gesichert und die Zeichnung der sämtlichen von den Interessenten zu übernehmenden Aktien, sowie die Einzahlung der auf diese Aktien in barem zu leistenden Beträge unter den von der Staatsverwaltung vorzuschreibenden Modalitäten erfolgt sein wird.

Artikel IV.

Bei der Ausführung des Artikels II haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn, mit der Abänderung Anwendung zu finden, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für das aufzunehmende Darlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel V.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss längstens binnen zwei Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet, ausgeführt und die fertige Bahn muss bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung hat der Konzessionär nach dem Ermessen der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Artikel VI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojektes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewertung der gegen Uebernahme von Stammaktien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat seitens der Staatsverwaltung im Einvernehmen mit den Interessenten und, falls ein Einvernehmen nicht erreicht werden sollte, durch freiwillige gerichtliche Schätzung stattzufinden.

Artikel VII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung des Konzessionärs geführt werden, und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effektiv erwachsenden, eventuell mit einem Pauschalbetrage festzusetzenden Kosten durch den Konzessionär zu vergüten sein.

Hierbei bleibt der die Betriebsführung auf der konzessionierten Bahn übernehmenden Staatseisenbahnverwaltung, insolange die Staatsgarantie tatsächlich in Anspruch genommen wird oder vom Staate geleistete Garantievorschüsse noch aushaften, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten.

Artikel VIII.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Gesetz

vom . . . . . ,

betreffend

die Beteiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung für die Lokalbahnen von Neuhaus nach Wobratain, von Daudleb nach Rokitnitz und von Troppau nach Grätz.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Zum Zwecke der Sicherstellung einer schmalspurigen Lokalbahn von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Ober-Cerekwe—Weseli nach Wobratain, ferner einer normalspurigen Lokalbahn von der Haltestelle Daudleb der Oesterreichischen Nordwestbahn nach Rokitnitz und einer normalspurigen Lokalbahn von der Station Troppau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Grätz wird die Regierung ermächtigt, Stammaktien der für diese Lokalbahnen zu bildenden Aktiengesellschaften in den nachstehenden Maximalbeträgen zu übernehmen, und zwar:

Neubaus—Wobratain	K 245.000
Daudleb—Rokitnitz	„ 610.000
Troppau—Grätz	„ 132.000

Artikel II.

Die Festsetzung der näheren Modalitäten für die Zuwendung der im Artikel I angeführten Kapitalsbeiträge an die betreffenden Lokalbahnunternehmungen bleibt der Regierung vorbehalten, jedoch haben die Einzahlungen auf die vom Staate zu übernehmenden Stammaktien erst nach Vollendung und Inbetriebsetzung der betreffenden Lokalbahn gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen zu erfolgen.

Artikel III.

Zur Bedeckung der im Artikel I angeführten Kapitalsbeiträge sind im Sinne der Bestimmungen im Artikel VIII des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, die zufolge Postnummer 11 des mit dem bezogenen Gesetze genehmigten Bau- und Investitionsprogrammes bewilligten Kredite zu verwenden.

Artikel IV.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

In der am 27. März abgehaltenen Sitzung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses wurde die Verteilung der Referate für den Staatsvoranschlag für das Jahr 1903 vorgenommen. Zu Berichterstattern wurden bestellt für: Kapitel 26, Handelsministerium: Titel 1 (Zentralleitung), Titel 5 (Arbeitsstatistisches Amt), Titel 11 (Betrieb der Lagerhäuser in Triest): Abgeordneter Dr. Baernreither; Titel 10 (Hafen- und Seesanitätsdienst): Abgeordneter Ritter v. Vuković. Kapitel 27, Eisenbahnministerium: Titel 1 (Zentralleitung), Titel 2 (General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen), Titel 3 (Zentral-Wagendirigierungsamt der österreichischen Staatsbahnen): Abgeordneter Barwiński; Titel 4 (Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation), Titel 5 (Staatsbahnen im Privatbetriebe und verpachtete Anschlussstrecken), Titel 6 (Staatsbahnbetrieb), Titel 7 (Bodensee-Dampfschiffahrt): Abgeordneter Dr. Pergelt.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae. (Herstellung der Anlage für die elektrische Kraftübertragung von der bestehenden Wasserkraftanlage an der Nordseite des Wocheiner Tunnels bei Wocheiner Feistritz bis zur Südseite des Tunnels bei Podbrdo: Anordnung der politischen Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat im Einvernehmen mit der k. k. Statthalterei in Triest auf Grund des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 25. Februar 1903, Z. 9121, hinsichtlich des von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Assling vorgelegten Projektes, betreffend die für den Bau des Wocheiner Tunnels im Zuge der Projektslinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest-St. Andrae (Art. I, Punkt 2, des Gesetzes vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63) auszuführende Anlage der elektrischen Kraftübertragung von der bestehenden Wasserkraftanlage an der Nordseite des Wocheiner Tunnels bei Wocheiner Feistritz bis zur Südseite des bezeichneten Tunnels bei Podbrdo, im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die politische Begehung auf den 27. März 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 12.819.]

Schmalspurige Lokalbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau. (Erteilung der provisorischen Baubewilligung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft behufs Inangriffnahme der Bauarbeiten für die projektierte schmalspurige Lokalbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau die provisorische Baubewilligung noch vor erfolgter Konzessionserteilung unter besonders vorgeschriebenen Bedingungen erteilt. [E.-M.-Z. 10.370.]

Lokalbahn Schweissing-Haid. (Detailprojekt für die Variante der Teilstrecke km 7·4368 bis km 11·980: Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Detailprojekt für die Variante der Teilstrecke km 7·4368 bis km 11·980 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Schweissing-Haid überprüft und geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Wien unter Uebermittlung des vorgelegten Operates beauftragt, hierüber die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen und für das ganze begangene Projekt, respektive für einzelne Teilstrecken desselben, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an den Vertreter des Landesausschusses des Königreiches Böhmen zu erteilen. Nachdem jedoch die Situierung der Station Hollezrieb gegenüber dem ursprünglichen Projekte eine Aendcrung erfahren soll, wurde die genannte Statthalterei unter einem auch angewiesen, die Erörterung der Stationsfragen unmittelbar der politischen Begehung vorangehen zu lassen. [E.-M.-Z. 11.281.]

Lokalbahn Janów-Jaworów. (Bestellung des Bauleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Mitteilung des Verwaltungsrates der Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów, wonach derselbe infolge freiwilliger Resignation des Herrn Eduard Heinrich von der Stellung des Bauleiters der zu erbauenden Lokalbahn von Janów nach Jaworów diesen Posten dem Herrn Vinzenz v. Renzenberg, Oberinspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. R., übertragen hat, genehmigend zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 4584.]

Elektrische Kleinbahn Linz - Kleinmünchen - Ebelsberg. (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung: Erteilung des definitiven Benützungskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Geueral-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der am 17. Dezember 1902 stattgefundenen technisch-polizeilichen Prüfung der elektrisch betriebenen Kleinbahnlinie Linz—Kleinmünchen—Ebelsberg, bei welcher Amtshandlung auf Grund des Ergebnisses derselben der definitive Benützungskonsens ab 19. Dezember 1902 ex commissione erteilt worden ist, unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 7329.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung von Verkehrsstörungen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Der am 18. Februar wegen Eistreibens mit Aussig-Landungsplatz eingestellte Güterverkehr wurde am 19. Februar wieder eröffnet. (Vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 26.)

Kaschau-Oderberger Bahn.

Der in der Strecke Trsztena—Ljeszek der Arvathaler Lokalbahn wegen Schneeverwehung am 17. Februar eingestellte Gesamtverkehr wurde am 20. Februar wieder eröffnet. (Vergleiche Vrdgs.-Bl. Nr. 26.)

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Olmütz: Abänderung der Bezeichnung der Station Sandhübel.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Hannsdorf—Ziegenhals gelegenen Station Sandhübel wird mit 1. Mai 1903 in „Sandhübel-Saubsdorf“ abgeändert.

— (Staatsbahn-Direktion Olmütz: Schliessung der Fahrkarten-Ausgabestelle „Am Gemärke“.) Die Fahrkarten-Ausgabestelle in der an der Lokalbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf—Heinersdorf gelegenen Halte- und Ladestelle „Am Gemärke“ wird ab 1. April 1903 geschlossen. Von diesem Zeitpunkte an erfolgt Fahrkartenausgabe durch den Kondukteur im Zuge.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokaleisenbahnen erteilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 14. Februar 1903, Z. 6899, dem Grossgrundbesitzer von Bicsicza Hermann Popper de Podhrágy für folgende mit Dampfkraft zu betreibende normalspurige Lokaleisenbahnlinien, und zwar:

a) für eine von der Station Csácza der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende bis zum Fusse des Lemesner-Gebirgsstockes der Kleinen Karpathen;

b) für eine von der Station Csácza (Oderberg) ausgehende bis zum Fusse des in a) bezeichneten Konecsnaberges und weiterhin bis zu den dortigen Holzschlagrevieren und Sägewerken führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb.

2. Mit Erlass vom 4. Februar 1903, Z. 86.079 ex 1902, der Direktion der Lokaleisenbahn-Gesellschaft Hidegkut-Tamási

a) für eine von der Station Hidegkut-Gyönk der Hauptlinie Budapest — Hidegkut-Gyönk — Uj-Dombovár — Gyékényes—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese in der Station Szegzárd mit der Linie Sárbogárd—Szegzárd—Báttaszék verbindende;

b) für eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) ausgehende und diese in der Station Hidas-Bonyhád mit der Linie Ó-Dombovár—Hidas-Bonyhád

verbindende normalspurige Lokaleisenbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 16. Februar 1903, Z. 5302, dem Gutsbesitzer Baron Béla Horvátb und Konsorten für eine von der Station Maros-Vásárhely der Flügelbahn Kocsárd — Maros-Vásárhely—Szász-Régen abzweigende und diese in der Station Segesvár (Schässburg) mit der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad—Segesvár—Brasso—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Lokalbahu mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jabres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Dienstanweisung für die Vorsteher der Eisenbahn-Telegraphenwerkstätten.) Eine solche ist für den Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnverwaltung durch Ministerialerlass vom 16. Februar festgesetzt worden und tritt vom 1. April an in Kraft. Darnach sind die Vorsteher dieser Werkstätten in bezug auf ihre Dienstgeschäfte den Eisenbahn-Direktionen unmittelbar unterstellt und innerbalb der von diesen festgesetzten Grenzen zur Annahme und Entlassung von Arbeitern berechtigt. Den Werkstätten liegt die Instandsetzung der zu den Telegraphen-, Fernsprech-, Signal- und elektrischen Sicherungseinrichtungen gehörigen Werke und Werkstücke ob, die wegen Beschädigung oder starker Abnützung ausser Betrieb gesetzt werden müssen. Zu diesem Zwecke haben sie den nötigen Aushilfsbestand an dienstüchtigen Werken und Werkstücken bereitzuhalten. Auch babeu sie die Aufgabe, neue Werke und Werkstücke zu prüfen, abzunehmen und für den Betrieb vorzubereiten, sowie die Anwärter für den Bahnmeisterdienst in der Behandlung der elektrischen Einricbtungen zu unterweisen und auszubilden. Bei aussergewöhnlichen Ereignissen auf der Strecke kann das Werkstättenpersonal zur Hilfeleistung herangezogen werden. Im Dienstverkebre der Werkstätte ist das Schreibwerk auf das tunlicbst geringste Mass zu beschränken. Der Verkehr mit dem aufsichtführenden Dezernenten der Eisenbahn-Direktion hat grundsätzlich mündlich oder durch Fernsprecher stattzufinden. Ersatzteile zu Werken und Werstücken, die bei den Arbeiten der Werkstätten häufiger gebraucbt werden, kann der Vorsteher der Werkstätte bis zum Gesamtbetrage von Mk. 50 selbständig beschaffen. Bis zum gleichen Betrage darf er Hilfsleistungen, deren die Werkstätte bedarf, aber mit den ihr zur Verfügung stehenden Arbeitskräften nicht ausführen kann, an Privathandwerker übertragen. Die zu den Werkstättenarbeiten erforderlichen Materialien, sowie auch die Werkzeuge sind vom Magazin der nächsten Werkstätteninspektion anzufordern, können aber, falls sie dort nicht vorrätig sind, bis zum Betrage von monatlich Mk. 50 vom Werkstättenvorsteher selbständig beschafft werden.

Preussen. (Anderweite Abgrenzung von Inspektionsbezirken.) Mit dem 1. April tritt folgende Aenderung in der Abgrenzung und Einteilung der Betriebs-, Verkehrs- und Maschineninspektionen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau ein, und zwar:

A. I. Die Betriebsinspektion Glogau I scheidet aus dem Bezirke aus; die Strecken Neusalz—Freystadt—Sagan (ausschl.) und Freystadt—Waltersdorf (ausschl.) —Reisicht (ansschl.) gehen auf den Eisenbahn-Direktionsbezirk Posen und die Strecke Steinau (einschl.) —Glogau (ausschl.) auf den Bezirk der Betriebsinspektion 3 Breslau über.

II. Die Grenze zwischen den Betriebsinspektionen Breslau 1 und Neisse 1 auf der Strecke Brieg—Neisse wird von km 0·840 nach km 2·500 verlegt.

B. Die Verkehrsinspektionen umfassen unter Wegfall der Unterscheidungsnummern der beiden in Breslau vorhandenen Verkehrsinspektionssitze und nach Wegfall der auf den Direktionsbezirk Posen übergehenden Strecken (vergl. A. I) und zwar:

I. Verkehrsinspektion Breslau:
a) den Bezirk der Betriebsinspektionen 1 und 4 Breslau ganz,
b) den Bezirk der Betriebsinspektion 3 ohne die Strecken Breslau ausschl. Raudten—Glogau ausschl. und ohne Anschlüsse in Raudten und Schmiedefeld;

II. Verkehrsinspektion Görlitz (unverändert):
a) den Bezirk der Betriebsinspektionen I Görlitz und Hirschberg ganz,
b) den Bezirk der Betriebsinspektion 2 Görlitz ohne die Strecke Greiffenberg ausschl. —Hermsdorf (Bad) ausschl.,
c) von dem Bezirke der Betriebsinspektion Sorau die Strecken Kohlfurt ausschl. Gassen ausschl. mit Anschlüssen;

III. Verkehrsinspektion Liegnitz:
a) den Bezirk der Betriebsinspektion 1 Liegnitz ganz,
b) den Bezirk der Betriebsinspektion Sorau ohne die Strecke Kohlfurt ausschl. —Gassen ausschl. mit Anschlüssen,
c) von dem Bezirke der Betriebsinspektion 2 Liegnitz die Strecke Liegnitz ausschl. —Raudten ausschl.,
d) von dem Bezirke der Betriebsinspektion 2 Görlitz die Strecke Greiffenberg ausschl. —Hermsdorf (Bad) ausschl.,
e) von dem Bezirke der Betriebsinspektion 3 Breslau die Strecken Breslau ausschl. —Raudten—Glogau ausschl. und Anschlüsse in Raudten und Schmiedefeld;

IV. Verkehrsinspektion Neisse:
die Bezirke der Betriebsinspektionen 2 Breslau, 1 und 2 Neisse ganz;

V. Verkehrsinspektion Waldenburg:
a) den Bezirk der Betriebsinspektionen Waldenburg und Glatz ganz,
b) den Bezirk der Betriebsinspektion 2 Liegnitz ohne die Strecke Liegnitz ausschl. —Raudten ausschl.

C. Maschineninspektionen Görlitz und Liegnitz. Die Strecke Greiffenberg ausschl. —Löwenberg—Hermsdorf Bad geht von der Maschineninspektion Görlitz auf die Maschineninspektion Liegnitz über.

Preussen. (Aushang von Plakaten in Personenwagen IV. Klasse.) Mit Rücksicht auf den gemeinnützigen Zweck der städtischen Stellen für unentgeltlichen Arbeitsnachweis an die weiblichen Personen hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten genehmigt, dass in den Frauenabteilen der Personenwagen IV. Klasse je ein Aushang unentgeltlich zugelassen wird, aus welchem die Adressen derjenigen dieser Stellen ersichtlich sind, die bei einer kgl. Eisenbahn-Direktion ihre Aufnahme in das Verzeichnis beantragen.
[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Neue Dienstvorschrift für die Sicherung der Eiseubahnzüge beim Halten ausserhalb der Stationen.) Wie der „B. B.-C." mitteilt, ist kürzlich eine neue Dienstvorscbrift für die Sicberung der Eisenbahnzüge beim Halten ausserhalb der Stationen erscbienen und sofort in Kraft getreten. Sie entbält einheitliche Vorschriften für den gesamten Staatsbahnbetrieb und besondere Zusatzbestimmungen für den Direktionsbezirk Berlin. Ein Unterschied ist darin gemacht, ob der betreffende Zug einen Packwagen führt oder nicht. In ersterem Falle sollen die mitzuführenden Gegenstände (Fackeln, Knallkapseln, Signallaternen und Fabnen) in bestimmten Behältern des Packwagens untergebracht und daselbst unter Verschluss gehalten werden. Bei jeder Uebernahme des Zuges hat sich der Zugsführer davon zu überzeugen, dass alle Requisiten in brauchbarem Zustande und namentlich die Signallaternen mit Docht und ausreichendem Brennmateriale versehen sind. Im übrigen sind die bezeichneten Gegeustände im Dienstabteil des Zugsführers, bei einzeln fahrenden Lokomotiven in einem sicheren, verschliessbaren Behälter unterzubringen. Wenn von Notsigualen auf freier Strecke Gebrauch gemacht wurde, bat der Zugsführer auf der nächsten geeigneten Station für Ergänzung des Abganges ungesäumt Sorge zu tragen. Den Signalfackeln ist eine Belehrung über die Art der Anzündung beigegeben.

Japan. (Das japanische Eisenbahnuetz im Jahre 1902.) Das Eisenbahnnetz Japans hatte mit Schluss des Jahres 1902 eine Gesamtlänge von 5854 englischе Meilen, von welchen im Laufe des Jabres 215 englische Meilen neu erbaut und dem Betriebe übergeben wurden. Von diesen entfallen 2043 englische Meilen auf Staatsbahnen, 3791 englische Meilen auf gesellschaftliche Linien. Das in das Eisenbahnnetz investierte Kapital betrug Yen 460,768.544. Die einzelnen Unternehmungen verfügten über 1350 Lokomotiven, 4529 Personen- und 19.820 Güterwagen. Die Gesamteinnabmen ergaben Yen 48,404.547, die Betriebsspesen Yen 28,439.177, der Reingewinn Yen 19,975.370.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe kombinierter Tour- und Retourbillets von Wien nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.) Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gibt bekannt, dass ab 21. März 1903 zur Benützung des täglich ab Wien-Weissgärber verkehrenden Passagierschiffes nach Deutsch-Altenburg und Hamburg kombinierte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche für den I., bezw. II. Schiffsplatz zu Tal und zur Rückfahrt per

Bahn für die II., bezw. III. Klasse berechtigen. Desgleichen werden derartig kombinierte Karten in Hainburg (Bahnhof) und Deutsch-Altenburg (Bahnhof) nach Wien (Staatsbahnhof) zur Ausgabe gebracht, welche zur Retourfahrt auf dem Passagierschiffe Gültigkeit haben. Die Fahrpreise betragen von Wien-Weissgärber nach Deutsch-Altenburg, bezw. nach Hainburg und umgekehrt für den I. Platz Schiff, II. Klasse Bahn 600 Heller, für den II. Platz Schiff, III. Klasse Bahn 330 Heller. Bezüglich der Bahnfahrt ist rücksichtlich der Strecken Hainburg und Deutsch-Altenburg-Wien die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gestattet. Zwei Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren können mit einem Billet reisen. Halbe Karten werden nicht ausgegeben. 25 kg Freigepäck werden nur auf der Schiffsstrecke gewährt. Die Tour- und Retourkarteu besitzen 3 Tage Gültigkeit, wobei der Tag der Abstempelung der Fahrkarte als erster Tag angenommen wird.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im April 1903.)

Im Monate April 1903 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	April
Rouen	„Balaton"	25/III-5/IV
Liverpool	„Tyria" (Cunard Line)	1—10
Hamburg [1])	„Venezia"	1—10
London [1])	„Genoa"	1—10
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos*	„Kálmán király"	10
Liverpool [1])	„Bosnian"	5—15
Hamburg [1])	„Roma"	5—15
Lissabon, Oporto, Bordeaux*	„Baross"	5—15
London	„Szent István"	15—25
Rotterdam, Antwerpen	„Báro Fejérváry"	15—25
Liverpool[1])	„Falernian"	15—25
Hamburg[1])	„Achaia"	15—25
Hull, Newcastle o/T	„Douro"	20—30
London[1])	„Austria"	20—30
Liverpool	„Cypria" (Cunard Line)	20—30
Glasgow*	„Petőfi"	20—30
Rouen	„Jokai"	25/IV-5/V

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import

Von	Nach	Dampfer	April
Liverpool [1])	Fiume	„Lesbian"	1—10
London	„	„Kolozsvár"	1—10
Rouen, Plymouth	„	„Matiekovits"	1—10
Liverpool	„	„Pavia" (Cunard Line)	1—10
Antwerpen	„	„Duna"	5—15
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Finme	„Nagy Lajos"	5—15
Hamburg [1])	Finme	„Morea"	5—15
London [1])	„	„Oria oder Ronda"	10—20
Hull, Newcastle o/T	„	„Kolpino"	10—20
Hamburg [1])	„	„Bagdad"	15—25
Liverpool	„	„Aleppo" (Cunard Line)	15—25
Antwerpen	„	„Tibor"	15—25
London	„	„Deák"	15—25
Glasgow	„	„B. Kemény"	15—25
Liverpool [1])	„	„Flaminian"	15—25
Antwerpen	„	„Arad"	20—30
Bordeaux	„	„Széchényi"	20—30
Rouen	„	„Balaton"	20—30
London [1])	„	„Syria"	20—30
Liverpool	„	„Veria" (Cunard Line)	25/IV-5/V

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshafen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ostindien, China und Japan).

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie Fiume—Spanien.

Ab Fiume: „Mátyás király" am 6., „Rákóczy" am 13., „Szent László" am 20., „Kassa" am 27. April.

Ab Valencia: „Szent László am 1., „Kassa" am 8., „Zichy" am 15., „Mátyás király" am 22., „Rákóczy" am 29. April.

B) Linie Fiume—Marseille.

Ab Fiume: „Szápáry" am 1., „Andrassy" am 8., „Zrinyi" am 15., „Tisza" am 22., Szápáry am 29. April.

Ab Marseille: „Zrinyi" am 1., „Tisza" am 8., „Szápáry" am 15, „Andrássy" am 22., „Zrinyi" am 29. April.

Verschiedene Mitteilungen.

Liste der Sachverständigen für Schätzungen in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen. (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes Graz pro 1903.) Die vorliegende Liste der Sachverständigen für Schätzungen in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen pro 1903 enthält 162 Sachverständige, mithin um 9 mehr als die vorjährige. [E.-M.-Z. 55.042 ex 1902.]

— (Liste des k. k. Oberlandesgerichtes Lemberg pro 1903.) Die vorliegende Liste der Sachverständigen für Schätzungen in Enteignungsfällen zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen für Ostgalizien pro 1903 enthält 106 Sachverständige, mithin um 1 mehr als die vorjährige. [E.-M.-Z. 6877.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat Februar 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Februar 1903	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1903
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	70.363	29.603	28.841	71.125
Darunter wichtige Waren:				
Feigen	2.612	2.423	1.285	3.750
Kaffee	7.452	1.663	1.554	7.561
Mehl	3.840	1.216	810	4.246
Wein	4.254	738	840	4.152
Zucker	20.226	13.616	12.896	20.946
Diverse	31.979	9.947	11.456	30.470
Eisen	—	—	—	—
Kolonialwaren	—	—	—	—
Erden	—	—	—	—
Fette	—	—	—	—
Felle	—	—	—	—
Stärke	—	—	—	—
Reps	—	—	—	—
Wild	—	—	—	—
Assekuranzwert . . K	4,373.415	2,287.799	2,461.757	4,199.457

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 23 Arbeitstagen 254.000 kg. Assekuranzwert von K 206.500.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Februar	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1903
Lagerscheine:				
Stück	7	—	—	7
Versicherungswert . K	17.500	—	—	17.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Frachtbegünstigung für Ausstellungsgüter der im Jahre 1903 in Malta stattfindenden Musterausstellung österreichisch-ungarischer Industrie.

Für Ausstellungsgüter, welche als Eilgut oder Frachtgut zu der im Jahre 1903 in Malta stattfindenden Musterausstellung der österreichisch-ungarischen Industrie gesendet oder von derselben zur Rückbeförderung gelangen, wird rücksichtlich der Strecken der am Gütertarif, Teil I, beteiligten österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen ein 50prozentiger Nachlass von den Frachtsätzen der Lokalgütertarife im Rückvergütungswege unter den folgenden Bedingungen und Modalitäten gewährt, und zwar:

1. In den Eil- und Frachtbriefen für den Hintransport und Rücktransport müssen die betreffenden Güter ausdrücklich als Ausstellungsgüter der Musterausstellung österreichisch-ungarischer Industrie in Malta bezeichnet sein.

2. Sendungen zur Ausstellung sind direkt nach Triest oder Fiume unter der Adresse der den Transport ab diesen Häfen besorgenden Schiffsgesellschaft aufzugeben. In den diese Sendungen begleitenden Eil-, bezw. Frachtbriefen ist von der zuständigen Handels- und Gewerbekammer, bei Sendungen aus Bosnien und der Herzegowina von der zuständigen Kreisbehörde zu bestätigen, dass die zur Verfrachtung gelangenden Gegenstände tatsächlich für die in Rede stehende Ausstellung bestimmt sind.

3. Die Rückbeförderung muss längstens bis Ende März 1904 vollzogen sein.

4. Rückkehrende Ausstellungsgüter sind von Triest oder Fiume direkt nach der ursprünglichen Versandstation unter Adresse des im Eil-, bezw. Frachtbriefe für die Hinbeförderung genannten Absenders aufzugeben. Die Eil-, bezw. Frachtbriefe für den Rücktransport müssen mit einer Bestätigung der den Schiffstransport besorgenden Schiffsgesellschaft versehen sein, dass die betreffenden Güter aus Malta überschifft wurden.

5. Die Ermässigung der Frachtsätze der Lokalgütertarife, Teil II, um 50 Prozent erfolgt nur rücksichtlich jener Strecken, auf denen die betreffenden Sendungen tatsächlich zur Beförderung gelangten.

6. Ergeben sich bei der Kürzung der Lokalfrachtsätze Hellerbruchteile, werden selbe auf ganze Heller aufgerundet.

7. Nebengebühren sind nach den Bestimmungen des Gütertarifes, Teil I, bezw. der Lokalgütertarife, Teil II, der betreffenden Bahn zu entrichten.

8. Bei Anwendung der ermässigten Frachtsätze wird zum Zwecke der Entschädigungsberechnung bei Verlust, Minderung oder Beschädigung der Ausstellungsgüter der gemeine Handelswert, bezw. der gemeine Wert nicht höher als mit 120 Kronen pro 100 kg angenommen.

9. Die Fracht auf Grund der ermässigten Lokalfrachtsätze wird nach Massgabe der allgemein gültigen Tarifbestimmungen berechnet und die sich hiernach ergebende Mehrfracht gegen Vorlage nachstehender Dokumente rückerstattet, und zwar:

a) bei Sendungen zur Ausstellung: der auf den Reklamanten als Absender lautenden Eil-, bezw. Frachtbriefe über den Bahntransport bis Triest oder Fiume;

b) bei Sendungen von der Ausstellung: der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Eil-, bezw. Frachtbriefe über den Bahntransport ab Triest oder Fiume und der gleichen Dokumente für den Hintransport zur Ausstellung.

Alle diese Dokumente sind längstens bis Ende Mai 1904 bei jener Verwaltung einzureichen, in deren Bereich die Sendungen zur Aufgabe, bezw. Abgabe gelangten.

Wien, am 28. März 1903. [298]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Nachtrag II zum Lokalgütertarife der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen.

Im Nachhange zu der in der Nummer 19 ex 1903 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt auf Seite 625 sub [148] enthaltenen Kundmachung wird bekanntgegeben, dass der mit Gültigkeit vom 19. April 1903 in Kraft tretende Nachtrag II zum Lokalgütertarife der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen ausser der Abänderung der Frachtsätze der Poprádthaler Lokalbahnen auch die Tarifbestimmungen für die Beförderung von ledig zur Aufgabe gebrachtem lebenden Geflügel, ferner die Tarifbestimmungen für ärarische Telephon- und Telegraphen-Einrichtungsgegenstände und einige Berichtigungen enthalten wird.

Budapest, am 26. März 1903. [299]

Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung eines Gepäcksfrachtsatzes München C.B. — Graz.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1903 gelangt zwischen München C.B. und Graz über Salzburg—Leoben direkte Gepäcksabfertigung zur Einführung.

Der Gepäcksfrachtsatz beträgt Mk. 1·60 für je 10 kg. Freigewicht wird nicht gewährt.

Wien, am 26. März 1903. [300]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach, Oderberg und Oświęcim.

Fahrpreisänderung.

Der Fahrpreis I. Klasse für Rückfahrkarten im Verkehre zwischen Dresden und Budapest über Bodenbach wird mit Gültigkeit vom 1. April 1903 von Mk. 126·70 auf Mk. 121·70 abgeändert.

Wien, am 20. März 1903. [301]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Einführung der Nachträge IV zu den Tarifen, Teil II, Hefte 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt zum Teile II, Heft 1, und zum Teile II, Heft 2, des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband je ein IV. Nachtrag zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife Nr. 14 (Rohpetroleum) und 15 (raffiniertes Petroleum) die neuen, erhöhte Frachtsätze vorsehende Ausnahmetarife Nr. 14/I (Rohpetroleum), 14/II (Mineraltheer), 15/I (raffiniertes Petroleum) und 15/II (Schmieröl, mineralisches, und Benzin), ferner die mittels Dienstanweisungen Nr. 1 und 2 eingeführten Frachtsätze.

Die Nachträge sind bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 26. März 1903. [302]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)
Tarif, Teil II, Heft 1.

Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 41 (Holz).

Mit 31. Mai 1903 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 41 für die unter Ziffer 1) bezeichneten Holzgattungen, als:

„Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2·5 Meter lang"

ausser Kraft gesetzt.

Demgemäss ist der sub 1) enthaltene erste Absatz der Nomenklatur des genannten Ausnahmetarifes (Seite 29 des Nachtrages II) zu streichen und sind die nachfolgenden Ziffern 2, 3, 4 und 5 auf 1, 2, 3, 4 abzuändern.

Wien, am 20. März 1903. [303]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Einführung eines Nachtrages VII zum Personen- und Gepäckstarife, Teil II.

Am 1. April 1903 wird ein Nachtrag VII zu dem Personen- und Gepäckstarife der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Jänner 1900, enthaltend besondere Bestimmungen, eingeführt. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben zum Preise von 5 Pfennig für das Stück bezogen werden. Die darin enthaltenen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder sind gemäss den Vorschriften unter I^3 des Betriebsreglements genehmigt worden.

Dresden, am 27. März 1903. [304]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Milchausstellung in Przemyśl. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und Tiere.) Anlässlich der am 28. Februar und 1. März 1903 in Przemyśl stattgehabten Milchausstellung wurden für die Beförderung der hierzu bestimmten Gegenstände und Tiere auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, gültig ist, die im gemeinsamen Tarif-Teile I, Abteilung B, Abschnitt C, IX und C X vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen zugestanden.

Ausland.

Schlesisch-Sächsischer Tierverkehr. (Nachtrag 6.) Mit dem 1. April 1903 tritt zum Tarife für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft. In demselben sind das Vorwort und die besonderen Bestimmungen des Tarifes, die mehrfache Aenderungen erfahren haben, neu aufgenommen. Ferner enthält derselbe die seit Herausgabe des Nachtrages 5 durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze, sowie Berichtigungen und Aenderungen des Haupttarifes und der Nachträge 1—5. Druckabzüge des Nachtrages können zum Preise von 10 Pfennig für ein Stück von den beteiligten Dienststellen bezogen werden.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Wülfel.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird die Station Wülfel des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Hannover in die Tarifhefte 3, erste Abteilung, vom 1. Juli 1899, und 3, zweite Abteilung, vom 1. September 1900, mit Frachtsätzen der allgemeinen Tarifklassen und des Ausnahmetarifes Nr. 6a aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen, sowie das Verkehrsbureau der grossherzogl. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe Auskunft.

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr vom 1. Juni 1900. (Teilweise Aufhebung des Tarifes.) Sämtliche im Tarife für den Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Güterverkehr vom 1. Juni 1900 enthaltenen Frachtsätze für Alt-Münsterol, ferner die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Delle, Les Verrières und Genève einerseits und den Wettbewerbs- und Gemeinschaftsstationen der Preussischen Staatsbahnen Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bahnhof), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau, Schönefeld bei Leipzig, Zeitz und Zwötzen anderseits werden Ende Juni 1903 ohne Ersatz aufgehoben.

Dagegen bleiben die im genannten Tarife samt Nachtrag enthaltenen Frachtsätze für Delle, Les Verrières und Genève im Verkehre mit den sämtlichen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Gera [Reuss], Görlitz in Schlesien, Kamenz, Leipzig I und II [Bayerischer und Dresdener Bahnhof], Leipzig - Connewitz, Leipzig - Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zwötzen) bis auf weiteres bestehen.

Die über Alt-Münsterol etwa erreichbaren niedrigsten Gesamtfrachtsätze werden im Verkehre mit den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen bei Benützung des Bahnweges über Delle, Les Verrières oder Genève auch künftig im Rückvergütungswege gewährt.

Weltausstellung in St. Louis 1904. (Frachtvergünstigung seitens der deutschen Bahnen.) Die für die Weltausstellung in St. Louis 1904 bestimmten und von dort unveräussert zurückgehenden deutschen Ausstellungsgüter werden auf den deutschen Eisenbahnen auf dem Hin- und Rückwege gegen Entrichtung der halben tarifmässigen Fracht befördert, wenn sie

a) auf dem Hinwege
   1. von einer Zulassungsbescheinigung des deutschen Reichskommissärs begleitet,
   2. mit Bezettelungen versehen sind, aus denen ihre Bestimmung für die Ausstellung ersichtlich ist;
b) auf dem Rückwege mit Rücksendungsnachweisen des deutschen Reichskommissärs belegt sind und
c) wenn in den Frachtbriefen für den Hin- wie für den Rückweg ausdrücklich angegeben wurde, dass die zugehörigen Sendungen durchwegs aus Ausstellungsgütern bestehen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher und Nordwestdeutsch - Bayerischer Verbandsgütertarif. (Einbeziehung der Station Hammersbeck.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird die Station Hammersbeck (Farge-Vegesacker Eisenbahn) in den Ausnahmetarif Nr. 9 für Eisen und Stahl im Verkehre nach den Seehäfen und den Küsten- etc. Stationen, sowie in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Baue, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen (Nr. 9 b des Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Gütertarifes und 9 c des Nordwestdeutsch-Bayerischen Gütertarifes) als Empfangsstation neu aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Tiertarif. (Einführung eines Nachtrages.) Zum 1. April 1903 erscheint ein Nachtrag, enthaltend anderweite besondere Tarifvorschriften. Der Nachtrag kann bei den Tarifstationen eingesehen oder käuflich bezogen werden.

Schlesisch - Sächsischer Verband. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird die Station Furth bei Chemnitz mit den für die Station Chemnitz bestehenden Frachtsätzen und die Station Zwickau i. Sachsen mit den für die Station Hof bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 10 für Garne aller Art etc. aufgenommen, so weit diese Sätze niedriger sind als die der gewöhnlichen Tarifklassen.

Ueber die Höhe dieser Sätze erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau nähere Auskunft.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer und Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. (Ermächtigung zur Ausstellung von Bescheinigungen für Zucht- und Weidetiere.) Die für die obgenannten Tierverkehre in Betracht kommenden landwirtschaftlichen Zentralstellen, welche vom 1. April 1903 an zur Ausstellung von Bescheinigungen für Zucht- und Weidetiere oder zur Uebertragung dieser Befugnis auf Züchtervereinigungen u. s. w. ermächtigt sind (§§ 20 und 22 der allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahntarife, Teil I, für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1903), sind durch die beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Abfertigungsstellen zu erfahren. Die Ermächtigung zur Ausstellung von Bescheinigungen ist durch einen von der landwirtschaftlichen Zentralstelle verliehenen Stempel nach vorgeschriebenem Muster nachzuweisen. Auskunft hierüber geben die beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Abfertigungsstellen.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/IV). (Einbeziehung der Station Maltsch.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird die Station Maltsch in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Baue, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen als Empfangsstation neu aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Gütertarif. (I. Nachtrag zu dem Teil IV.) Mit Gültigkeit vom 19. März/1. April 1903 alten/neuen Stils wird der I. Nachtrag zu dem Teil IV des obgenannten Gütertarifes herausgegeben. Derselbe enthält Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif 29 für Holz etc. und Berichtigung des Warenverzeichnisses dieses Ausnahmetarifes.

Exemplare des Nachtrages können zum Einzelpreise von Mk. 0·15 von den Tarifverkaufsstellen bezogen werden.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Aenderung.) Die einschränkende Bestimmung des Ausnahmetarifes Nr. 2 g, wonach die unter b der Tariftabelle vorgetragenen Frachtsätze nur für die ab Regensburg nach den Ursprungsorten der Zuckerrüben zur Aufgabe gelangenden Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitzel u. s. w. angewendet werden dürfen, kommt mit sofortiger Gültigkeit in Wegfall.

Auf Seite 158 des Tarifes sind daher bei Absatz b) des Ausnahmetarifes Nr. 2 g die Worte „nach den Ursprungsorten der Zuckerrüben“ zu streichen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1896. (Einführung des Ausnahmetarifes 1 b.) Am 20. März 1903 trat in Kraft der Ausnahmetarif 1 b für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge im Versande von Stationen der Bayerischen Staatsbahnen nach Kohlengruben-Anschlussstationen und Sammellagerstationen.

Grosshcrzoglich Badische Staatseisenbahnen. (Einführung des Nachtrages I zum Badischen Tiertarif etc.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 wird zum Badischen Tiertarif, sowie zum Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren zwischen den Stationen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und den Badischen Nebenbahnen im Privatbetriebe der Nachtrag I ausgegeben.

Nähere Auskunft über die von dem genannten Zeitpunkte ab gültigen neuen Bestimmungen über die Ausstellung von Zuchtviehbescheinigungen und über die eintretende Aenderung der Frachtberechnung für zur Teilname an Leistungsproben und Rennen bestimmte Pferde, ferner für Renn- und Zuchtpferde in Stallungswagen ist vom Verkehrsbureau, bezw. vom 25. März d. J. ab von den Stationsämtern der grossherzogl. General-Direktion in Karlsruhe zu erhalten.

Soweit durch die neuen Bestimmungen Frachterhöhungen oder Erschwerungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen noch bis zum 1. Mai 1903 in Geltung.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr über Elsass - Lothringen.) (Einführung von Nachträgen.) Am 1. April 1903 treten zum Teil II A die Nachträge III des Heftes 1, II des Heftes 3, VI des Heftes 8 und III des Heftes 9 in Kraft.

Exemplare derselben können von der Drucksachenverwaltung der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unentgeltlich bezogen werden.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Aenderungen.) Am 1. April 1903 geht die Eisenberg - Crossener Eisenbahn in die Verwaltung des Direktionsbezirkes Erfurt über. Von diesem Tage an kommt der im obigen Tarife für die Station Eisenberg S.-A. enthaltene Zuschlag von 4 km in Wegfall und ist dementsprechend zu streichen. Die Eisenberg-Crossener Eisenbahn ist auf dem Titelblatte und an den anderen Stellen des Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Gütertarifes und des Preussisch - Bayerischen Tiertarifes zu streichen und die Station Eisenberg (S.-A.) als Station des Direktionsbezirkes Erfurt zu bezeichnen.

Deutschland. (Transportvergünstigungen auf Kleinbahnen.) In einer Anzahl von Erlässen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist der aus dem § 21 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 sich ergebende Grundsatz der Oeffentlichkeit und gleichmässigen Anwendung der Kleinbahntarife zum Ausdrucke gebracht und bestimmt, dass nach diesem öffentlich-rechtlichen Grundsatze die Gewährung von Sonderbegünstigungen einschliesslich der freien Fahrt an einzelne Interessenten (Kommunalverbände, Grunderwerbsinteressenten u. s. w.) gegenüber den allgemein gültigen und veröffentlichten Kleinbahntarifen nicht zugelassen werden darf. Aus Anlass eines Reichsgerichtserkenntnisses, auf dessen Inhalt hier nicht näher eingegangen zu werden braucht, hat der Herr Minister nun in einem Erlasse vom 7. März 1903 im Einverständnis mit dem Finanzminister und dem Minister des Innern folgende Grundsätze ausgesprochen: Um dem öffentlich-rechtlichen Grundsatze der Oeffentlichkeit und Gleichheit der Kleinbahntarife zur Durchführung zu bringen, soll künftig:

a) in jede neue Genehmigungsurkunde für Kleinbahnen eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach Zusicherungen, abweichend von den tarifarischen Preisen das Entgelt für die Beförderung zu bestimmen, verboten sind.

Bei schon genehmigten Kleinbahnen würde die Aufnahme dieser Bestimmung, welche übrigens sich selbstverständlich auch auf die Zusicherung der freien Fahrt erstreckt, dabei aber die im Runderlasse vom 14. März 1901 mitgeteilten tarifarischen Voraussetzungen für die Ermässigung oder den Erlass des Transportpreises zu milden und öffentlichen Zwecken unberührt lässt, gelegentlich der Genehmigung wesentlicher Aenderungen oder Ergänzungen nachzuholen sein; ferner sollen

b) vor Erteilung der Genehmigung für Kleinbahnen oder für wesentliche Aenderungen und Ergänzungen derselben die Zustimmungserklärungen von Wegunterhaltungspflichtigen u. s. w. auf das Vorhandensein derartiger unzulässiger Zusicherungen (wie unter a) geprüft und die Entfernung der letzteren dem die Kleinbahngenehmigung nachzusuchenden Unternehmer aufgegeben werden. [Z. d. V. D. E.-V.*]

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände). Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes finden auf die 20. allgemeine deutsche Militärbrieftauben-Ausstellung in Braunschweig

— 7. mit 9. März 1903 —

Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1095	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Breitenschützing	Ottensheim	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Heller pro Tonne	430	270	160	Im Kartierungswege		Die Abfuhr dieser Transporte hat von Ottensheim mittels Strassenfuhrwerk nach Wilhering zu erfolgen
				Brüx (St.B. und A.T.E.)				Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.St.B. und Lokalbahn Swolenowes-Smečna, gültig vom 1. Jänner 1902		1190	1070	120			
				Ladowitz						1200	1080	120			
				Dux						1200	1080	120			
				Franz Josef-Stollen						1268	1108	160.			
1096	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petrolenmpech), Asphaltkokes und Petrolenmkokes, in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Wien St.E.G. loko	a) Wien (Matzleinsdorf) transit b) Hütteldorf-Hacking transit c) Wien E.W.A. transit	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt C, bezw. Gebührentarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien vom 1. Mai 1894, bezw. direkte Frachtsätze zwischen den Wiener Bahnhöfen vom 1. Oktober 1900, resp. Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Verschieden	Heller ad a) — ad b) — ad c) 18	Verschieden	Im Kartierungswege		
				Wien St.E.G. transit							ad a) — ad b) — ad c) 10				
				Wien K.F.N.B. loko							ad a) — ad b) — ad c) 18				
				Wien K.F.N.B. transit							ad a) — ad b) — ad c) 10				
				Floridsdorf							ad a) — ad b) — ad c) 21				
				Wien Oe.N.W.B. loko							ad a) 18 ad b) 20 ad c) 18				
				Wien Oe.N.W.B. transit							ad a) 10 ad b) 12 ad c) 10				

Fortlaufende Nummer	1	1097	1098	1099
Die Publikation erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der und im Namen der	3		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	a) Eisenbahn-Betriebsmaterialien, b) Fahrbetriebsmittel	Leer retourgehende Milchkannen als Eilgut	Papier der Pos. P—1 a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I
für die Transportsstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft I, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Anssig (St.E.G.)	Vöcklabruck
für die Transportsstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	St. Pölten	Wrażkow	Lemberg
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Betriebe der Pielachthalbahn bestimmt und an die Betriebsleitung der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. P.-Mank adressiert sein	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	7	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	8	Lokaltarif	Lokaltarife	Lokaltarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Verschieden	Besteben keine direkten Frachtsätze	Besteht kein direkter Frachtsatz
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 0·2 h pro 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 h pro 100 kg, ad h) 50 Prozent Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimaleinheitssatzes von 0·2 h pro 100 kg und 1 km und eines Minimalfrachtsatzes von 8 h pro 100 kg	70 Heller	615 Heller
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	105 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	Gegen bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien zu bewirkende Vorlage der auf die Betriebsleitung der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. P.-Mank (Pielachthalbahn) lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung		
Besondere Bemerkungen	14			

Fortlaufende Nummer	1100	1101
Die Publikation erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
von der Namen und im der beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Sperrige Güter iant Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilnng B	Mehl nnd sonstige Mahiprodnkte der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der Güterklassifikation und Malz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Graz S.B.	Velencze / Martonvásár
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Deutsch-Gabel	a) Wien St.E.G. ioko; b) Wien St.E.G. transit mit der Bestimmnng nach den im Tarife für den Westnngarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 5, anfgenommenen Stationen, insofern der Verkebr via Wien instradiert
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltnng der in den übrigen Ruhriken gegebenen Vorschriften. Bei Anfgahe in Mengen nnter 5000 kg	Einhaltung der in den übrigen Ruhriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	vom 6. Aprii 1903 bis anf Widerruf, bezw. bis znr Einführnng im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 5, vom 1. September 1900, resp. Kartiernngsfrachtsätze, gültig vom 1. März 1903
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Besteht kein direkter Frachtsatz	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1182 Heller	Verschieden
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		a) 28 Heller b) 24 Heller / a) 20 Heller h) 16 Heller
Art der Durchführung	Im Kartiernngswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Doknmente geschehen muss		Gegen anf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautende Dnplikat-Frachtbriefe, welche bis Ende März 1904 bei der Direktion der Südbahn-Gesellschaft in Wien einznreichen sind.
Besondere Bemerkungen		Durch diese Pnblikation wird die im Verordnnngs-Blatte Nr. 26 ex 1903 snb Post 895 veriantharte Begünstignng gegenstandslos

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Portlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1102	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Gerstenzucker, Bleizucker, Candiszucker, Maltosezucker, Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Wrdy-Bučitz, Žleh	Barcs Csáktornya Nagy-Kanizsa Szisszek Szombathely Zágráb S.B. Zágráb M.Á.V. Zákány	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 351 360 328 446 264 423 423 423		Im Kartierungswege		
1103	**Südbahn-Gesellschaft**		Schotter	Reichenburg	Rann	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Sendungen müssen zur Erhaltung der Bezirksstrasse in Rann bestimmt und an den Bezirksausschuss dortselbst adressiert sein. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 6. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	10 Heller	8 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
1104	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Druckpapier aus Pos. P—1 a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Graumat-Neusiedl St.E.G.	Krakau Lemberg	Aufgabe als Frachtgut a) in beliebigen Mengen, b) für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hierfür. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) b) 112 286 730 465		Im Kartierungswege		Die zugestandenen Frachtsätze gelten nur für Sendungen solcher Etablissements, welche mit der Station Graumat-Neusiedl St.E.G. in Schienenverbindung stehen. In denselben ist die Zuschlagsgebühr von den bezüglichen Etablissements nach Graumat-Neusiedl St.E.G. bereits enthalten

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1105	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Asphalt, unreiner, und zwar: komprimierter Asphalt, künstlicher Asphalt, Asphalt in Kuchen, Broten, Blöcken oder Ziegeln (Asphaltbrei, Asphaltkitt, Asphaltmastix, Asphaltcement), Steinkohlentheer der Position T—11 } der Güterklassifikation im Steinkohlentheerpech der Position P—8/a } Tarife, Teil I	a) Mähr.-Ostrau K.F.N.B., b) Schönbrunn K.F.N.B.	Častolowitz Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anfladen obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 124	b) 125	Im Kartierungswege		
					Jitschin Oe.N.W.B.					167	168			
					Hronow St.E.G.					111	113			
					Nachod St.E.G.					115	117			
			Asphaltstein, roh, Asphaltsand, Asphaltmehl, rohe Asphalterde		Častolowitz Oe.N.W.B.	das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.				112	110			
					Jitschin Oe.N.W.B.					155	153			
					Hronow St.E.G.					104	106			
					Nachod St.E.G.					108	110			
														Der im Verordnungs-Blatte Nr. 12 vom 27. Jänner 1903 unter Post-Nr. 583 verlautbarte Frachtsatz für Asphalt der Position A—43/a etc. von Schönbrunn K.F.N.B. nach Hronow St.E.G. wird unter einem aufgehoben
1106	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel	Brünn St.E.G.	Skalitz-Boskowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen der Sendungen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Erweiterung eines Fabriksetablissements in Switawka bestimmt sein und muss dies von der Station Skalitz-Boskowitz auf den Frachtbriefen bestätigt werden	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Ausnahmetarif 12 zum Lokaltarife	23 Heller	18 Heller	5 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1904	

Fortlaufende Nummer	1107	1108
Die Publikation erfolgt	Buschtĕhrader Eisenbahn	Buschtĕhrader Eisenbahn
von der und im Namen der	beteiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen
für Artikel	Braunkohle	Glas der Pos. G—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — von	Zieditz	Bleistadt (B.E.B.) via Eger—Bodweis
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — nach	Budapest-dunaparti téherpályaudvár Budapest-Ferenczváros*) Budapest-Józsefváros Budapest-Lipótváros Budapest-nyugoti pályaudvár	Salzburg (k.k.St.B.) / Liezen (k.k.St.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen. *) Der Frachtsatz für die für die Abgabe von Kohlensendungen nicht eingerichtete Station Budapest-Ferenczváros hat nur für Sendungen der nächst dieser Station etablierten und mit derselben in direkter Schienenverbindung stehenden Gasanstalt Gültigkeit	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg / b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 15. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Bezeichnung	Lokalgütertarife der beteiligten Verwaltungen	Lokalgütertarife
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Es bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1990 Heller für 1000 kg	ad a) 268 Heller ad b) 198 Heller
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		ad a) 327 Heller ad b) 240 Heller
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 11. November 1902, Nr. 129, unter fortlaufender Nummer 2249 veröffentlichte Frachtsatz Zieditz—Budapest wird mit dem Inkrafttreten des vorstehenden Frachtsatzes aufgehoben	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1109	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt etc. der Pos. E—5; Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren etc. der Pos. E—6 c und d; Eisen (Roh-) aller Art etc. der Pos. E—7; Eisen und Stahl, gebraucht etc. der Pos. E—7a; Eisen und Stahl, alt, abgängig etc. der Pos. E—8; Eisen- und Stahlabfälle der Pos. E—9			1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 500 kg pro Frachtbrief; b) mindestens 5.000 kg \ pro Frachtbrief und Wagen. c) 10.000 kg / 2. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen für diese Artikel keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz in Heller ad a) / b) / c)		Im Kartierungswege		
			der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr.-ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1903											
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren etc. der Pos. E—6 c und d	Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt etc. der Pos. E—6										
				Teplitz-Waldthor	Reichenberg (A.T.E. und Sächs. St.B.)					155	118	116		
					Reichenberg (A.T.E.B. und S.N.D.V.B.)					204	165	—		
				Pilsenetz	Reichenberg (S.N.D.V.B.)					155	118	97		
				Chrast (k.k.St.B.)						198	160	—		
				Holoubkau						198	160	—		
				Hořowitz						193	160	—		
				Jinec-Čenkau						193	160	—		
				Pürglitz						206	176	—		
				Rokitzan						198	160	—		
1110	**Böhmischen Nordbahn**		Steine, behauene (ausgenommen geschliffene, sowie Syenitsteine)	Schluckenau	Halda	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	42 Heller	28 Heller	14 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1111	Böhmischen Nordbahn		Holz, auch Schnittholz, der Pos. H—18	Böhm.-Leipa B.N.B.	Jungbunzlau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	Heller 36	28·8	7·2	Im Kartierungswege		
					Josefsthal-Kosmanos				33	26·4	6·6			
1112	Oesterreichischen Nordwestbahn		Eisen und Stahl der Pos. E—5, Eisen und Stahl und Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6, lit. c) und d), ferner Eisen und Stahl der Pos. E—7—9 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Stockerau und umgekehrt	Iglau	a) Bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. b) Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oesterreichischen Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Heller a) — b) 142	Verschieden	Im Kartierungswege		
					Wysocan					a) 222 b) 164				
					Prag Oe.N W.B.					a) 222 b) 164				

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
19	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3658	K. k. österr. Staatsbahnen		Pflastersteine und Trottoirplatten, aus Thonmasse gebrannt, Backsteine aus Chamotte (Chamottesteine) oder feuerfestem Thon, feuerfeste Ziegel aus Pos. Z—1 der Güterklassifikation, Klinkersteine aus Pos. T—21 a der Güterklassifikation	Ober-Bilin	Nassdorf transit	14. April 1903	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
51	Nr. 8 vom 17. Jänner 1903	511	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Holz (ausgenommen die im Spezialtarife I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, bezeichneten Arten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemässen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirtschaft sind), und zwar: Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), ferner Stangenholz bis zu 10 cm Durchmesser, der Länge nach ein oder mehrere Male durchschnitten, sofern auf einer Seite noch Rinddäche vorhanden, alle diese Hölzer auch dann, wenn sie an einem Ende mit Chemikalien getränkt sind, sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis zu 2·5 m lang	Grünthal (k.k.St.B.)	Tetschen B.N.B. transit	In den Rubriken 5 und 10 ist die Stationshezeichnung „Tetschen B.N.B. transit" in „Bodenbach B.N.B. transit" abzuändern	
52	Nr. 36 vom 28. März 1903	1086	Eisenbahn Wien-Aspang		Kohle, mineralische u. s. w.	Wr. Neustadt	Traiskirchen E.W.A.	In der Rubrik 9 ist der Frachtsatz auf 21 Heller, in der Rubrik 10 der zugestandene Frachtsatz auf 18 Heller und in der Rubrik 11 der Nachlass auf 3 Heller richtig zu stellen	
53	Nr. 27 vom 5. März 1903	911	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Papier der Pos. P—1 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Vöcklabruck	Budapester Bahnhöfen	In der 6. Kolonne ist die Bedingung: „Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender" wie folgt zu berichtigen: „Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger"	
54	Nr. 24 vom 26. Februar 1903	839	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 etc.	a) Budapester Bahnhöfe	Wilfleinsdorf	In der Rubrik 10 ist der Frachtsatz ad a) von 101 Heller auf „102 Heller" pro 100 kg zu berichtigen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

K. K. PRIVILEGIRTE OESTERREICHISCH-UNGARISCHE STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 38. **Wien, 2. April 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit jenen der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement unter Berücksichtigung der Anlage B zur deutschen Verkehrsordnung. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. März 1903, Z. 13.848, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Niederlande.

Mit Zuschrift vom 19. März 1903 hat das Ministerium für Wasserbau, Handel und Gewerbe, Abteilung Eisenbahnen, im Haag, dem Zentralamte für den Internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass die Nord Friesische Lokalbahn-Gesellschaft am 2. Dezember 1902 die Linie Stiens—Tjummarum dem öffentlichen Betriebe übergeben hat.

Diese Linie ist als Teil der Friesischen Lokalbahnen dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt. Eine Aenderung der Liste ist nicht erforderlich, da das Betriebsnetz der Nord Friesischen Lokalbahn-Gesellschaft im ganzen Umfange dem Internationalen Uebereinkommen (VIII. Liste der Eisenbahnstrecken, Niederlande, A, Nr. 5) angehört.

Aus demselben Grunde gilt als Tag des Eintrittes der neuen Linie in den internationalen Transportdienst der Tag deren Eröffnung.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 24. März 1903 Kenntnis gegeben.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Bezau nach Schoppernau.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der „Aktiengesellschaft Bregenzerwaldbahn“ die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Endstation Bezau der Bregenzerwaldbahn über Reuthe, Mellau, Hirschau, Schnepfau und Au nach Schoppernau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 22. Jänner 1903. E.-M.-Z. 55.148/2 ex 1902.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der 3. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów“, polnisch: „Kolej lokalna Lwów (Kleparów)-Janów“ in Lemberg vom 5. Juni 1902 vorgenommenen Aenderungen der §§ 8 und 9 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 6. März 1903. — Z. 7852. E.-M.-Z. 11.586.

Vergleichende Nebeneinanderstellung

der Bestimmungen der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit jenen der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement unter Berücksichtigung der Anlage B zur deutschen Verkehrsordnung.

(Fortsetzung.)

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.
XXXII. Fäulnisfähige tierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluss der unter Nr. LII und LIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:	
1. Genügend gereinigte und trockene Knochen, abgepresster Talg, Hörner ohne Schlauch, d. h. ohne den Hornfortsatz des Stirnbeines, in trockenem Zustande, Klauen, d. h. die Hornschuhe der Wiederkäuer und Schweine ohne Knochen und Weichteile, werden in Einzelsendungen, in gute Säcke verpackt, zugelassen.	
	(2) Frischer, zur Bereitung von Kunstbutter bestimmter Talg oder Rohunschlitt (sofern derselbe ausdrücklich als solcher deklariert wird), wird auch in Körben, und nicht abgepresster Talg (Rohunschlitt) auch in undurchlässigen Säcken, welche mit einem wasserdicht abschliessenden Verschlusse versehen sein müssen, zur Beförderung angenommen. Der Absender hat für allen Schaden aufzukommen, welcher der Eisenbahn aus dieser Verpackungsart erwächst.
	(In der deutschen Verkehrsordnung nicht enthalten.)
2. Einzelsendungen der vorstehend unter Ziffer 1 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.	
	Einzelsendungen ungesalzener frischer Häute dürfen jedoch während der Monate November, Dezember, Jänner und Februar auch in gut verschlossene, nicht schadhafte Säcke aus dichtem, starkem Gewebe verpackt aufgeliefert werden, wenn die Säcke derart mit Karbolsäure angefeuchtet sind, dass der üble Geruch des Inhaltes nicht wahrnehmbar wird.
Die Frachtbriefe müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln oder Kisten	Kisten oder Säcken
verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen.	
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen unterliegen bei der Aufgabe in Wagenladungen folgenden Bestimmungen:	
a) In der Zeit vom 1. März bis zum 31. Oktober müssen diese Gegenstände in starke, nicht schadhafte Säcke verpackt sein, die derart mit verdünnter Karbolsäure angefeuchtet sind, dass der faulige Geruch des Inhaltes nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muss mit einer Decke aus starkem Gewebe (sogenanntem Hopfentuche), die mit verdünnter Karbolsäure getränkt ist und diese wieder mit einer grossen, wasserdichten, nicht geteerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.	
b) In den Monaten November, Dezember, Jänner und Februar ist eine Verpackung in Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muss jedoch ebenfalls mit einer Decke aus starkem Gewebe (Hopfentuch) und diese wieder mit einer grossen wasserdichten, nicht geteerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist nötigenfalls derart mit verdünnter Karbolsäure anzufeuchten, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.	
c) Solche Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Anwendung von Karbolsäure nicht beseitigt werden kann, müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht.	
	4. Trockene oder ausgepresste feuchte Kesselrückstände von der Lederleimfabrikation (Leimkalk, Leimkäse oder Leimdünger) müssen mit zwei übereinander liegenden grossen, wasserdichten, nicht geteerten Wagenplanen vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist mit verdünnter Karbolsäure derart zu tränken, dass ein fauliger

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Betriebsreglement.

Geruch nicht wahrnehmbar ist. Zwischen den beiden vom Absender zu stellenden Decken ist eine Schichte von trockenem, gelöschtem Kalk, von Torfmull oder von gebrauchter Lohe anzubringen.

Nicht ausgepresste, nasse derartige Rückstände müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt der Gefässe nicht durch Geruch bemerkbar macht.

4. 5.

Die Beförderung der vorstehend unter Ziffer 3

und 4

nicht genannten Gegenstände dieser Art in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluss statt. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.

5. 6.

Die Eisenbahn kann Vorausbezahlung der Fracht verlangen.

6. 7.

Die Säcke, Gefässe und Decken, in und unter denen Gegenstände dieser Art befördert worden sind, werden nur dann zum Transporte zugelassen, wenn sie durch entsprechende Behandlung mit Karbolsäure den fauligen Geruch verloren haben.

(Deutsche Verkehrsordnung: 8. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Eisenbahnwagen, in denen Gegenstände dieser Art nach Massgabe der Bestimmungen unter Ziffer 3 b und Ziffer 5 in losem Zustande befördert worden sind, nach jedesmaligem Gebrauche in derselben Weise, wie dies in bezug auf die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen vorgeschrieben ist, einem Reinigungsverfahren [Desinfektion] zu unterwerfen, das geeignet ist, die den Wagen etwa anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig zu beseitigen.)

7. 8.

Die Kosten etwa nötiger Desinfektionen fallen dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

(Deutsche Verkehrsordnung: 9. Die Kosten der Desinfektion der Wagen, sowie etwa nötiger Desinfektion der Güter fallen dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.)

9. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung, wie der An- und Abfuhr, im gleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu geschehen hat, steht der Verwaltung zu.

(In der deutschen Verkehrsordnung als P. 10 enthalten.)

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. XXXII in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens, mit Ausfall der Bestimmung im P. 1, Abs. 2, und P. 9, den gleichen Wortlaut wie im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement.)

XXXIII. Schwefel wird nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

XXXIV. Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Mais-, Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschliesslich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Presstorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vgl. Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspäne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspäne etc., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen u. dgl. Stoffen mit lockeren, brennbaren Körpern hergestellte Waren, desgleichen Gips, Kalkäscher und Trass, werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transporte zugelassen, dass der Absender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV. Falls die unter VIII a, IX, XI, XV, XVI, XIX bis XXIII einschliesslich, sowie unter L aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als

je

10 kg zum Versand kommen, ist es gestattet, die unter VIII a, IX, XI, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXIII einschliesslich, sowie unter L aufgeführten Körper einerseits, und die unter XV (mit Einschluss von Brom bis zum Gewichte von 100 g) anderseits sowohl mit einander als mit anderen, bedingungslos zum Eisenbahntransporte zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

(In der deutschen Verkehrsordnung ist hinter XI eingeschaltet: XI a.)

XXXV a (1) 1. Schwarzpulver (Schiess- und Sprengpulver), sowie andere Schiessmittel, soweit letztere zum Eisenbahntransporte besonders zugelassen sind.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Betriebsreglement.

2. Konzessionierte Sprengmittel, soweit dieselben zum Eisenbahntransporte besonders zugelassen sind.

3. Fertige (das heisst mindestens mit dem Schiessmittel geladene) Patronen für Handfeuerwaffen und sonstige Munition, welche entweder Schwarzpulver oder andere zum Eisenbahntransporte besonders zugelassene Schiessmittel enthalten.

(Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, und zwar: 1. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall erzeugten Hülsen, und 2. Patronen, deren Hülsen nur zum Teil aus Metall bestehen, ferner Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen (Flobert-Munition) unterliegen bei Einhaltung der in Nr. XXXVI, beziehungsweise in Nr. XXXVII festgesetzten Bedingungen den daselbst enthaltenen Vorschriften.)

4. Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach § 50, A 4, lit. a bis e (einschliesslich) von der Beförderung ausgeschlossen sind.

(Feuerwerkskörper aus Mehlpulver und ähnlichen Gemischen, sowie bengalische Schellackpräparate unterliegen bei Einhaltung der in Nr. XXXVIII, beziehungsweise XLII festgesetzten Bedingungen den daselbst enthaltenen Vorschriften.)

5. Zündschnüre.

(Sicherheitszünder unterliegen bei Einhaltung der in Nr. IV festgesetzten Bedingungen den daselbst enthaltenen Vorschriften.)

6. Nitrozellulose, insbesondere Schiessbaumwolle, Kollodiumwolle und Pyropapier (sofern diese Stoffe mit mindestens 20 Prozent Wasser angefeuchtet sind), ferner Patronen aus gepresster Schiessbaumwolle mit einem Paraffinüberzuge, soweit derlei Präparate zum Eisenbahntransporte zugelassen sind;

(Gepresste Schiessbaumwolle mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt und Schiessbaumwolle in Flockenform, sowie Kollodiumwolle, beide mit 35 Prozent Wassergehalt, unterliegen bei Einhaltung der in Nr. XXXIX, beziehungsweise XL festgesetzten Bedingungen den daselbst enthaltenen Vorschriften.)

7. Sprengkräftige Zündungen, als Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und Minenzündungen, welche durch Elektrizität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden,

(2) werden nur unter den in besonderen Verordnungen festgesetzten, beziehungsweise festzusetzenden Vorschriften zum Transporte zugelassen.

(Diese Vorschriften sind in der Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen und in den zu dieser Verordnung erschienenen Nachträgen enthalten.

Deutsche Verkehrsordnung: In derselben betrifft

XXXV a: 1. Fertige (das heisst mindestens mit dem Schiessmittel geladene) Patronen für Handfeuerwaffen, jedoch mit Ausnahme der unter Nr. XXXVI aufgeführten Patronen; 2. Feuerwerkskörper; 3. Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder; 4. Nitrozellulose; 5. Schiess- und Sprengpulver; 6. Patronen aus Dynamit etc., und folgen in dieser Nummer sofort ähnliche Vorschriften, wie solche in Oesterreich und Ungarn in der eben bezogenen Verordnung über den Transport explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen enthalten sind.

XXXV b. Behandelt die unter Z. 7 der Nr. XXXV a des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements erwähnten sprengkräftigen Zündungen, endlich

XXXV c die Patronen aus einer Reihe in Oesterreich-Ungarn überhaupt zum Transporte nicht zugelassener Sicherheitssprengstoffe.

Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland ist in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens eine Nr. XXXV a einzuschalten; dieselbe regelt den Transport rücksichtlich der Artikel:

1. Fertige (das heisst mindestens mit dem Schiessmittel geladene) Patronen für Handfeuerwaffen, welche entweder Schwarzpulver oder andere in Oesterreich und Ungarn zum Eisenbahntransporte besonders zugelassene Schiessmittel enthalten, jedoch mit Ausnahme der unter XXXVI aufgeführten Patronen;

2. Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach § 1, Ziffer 4, der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von der Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind (wegen Feuerwerkskörper aus Mehlpulver und ähnlichen Gemischen siehe XXXVIII und wegen bengalischer Schellackpräparate XLII);

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.

3. Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder (wegen dieser siehe IV);

4. Nitrozellulose, insbesondere Schiessbaumwolle, Kollodiumwolle und Pyropapier, sofern diese Stoffe mit midestens 20 Prozent Wasser angefeuchtet sind, ferner Patronen aus gepresster Schiessbaumwolle mit einem Paraffinüberzuge (wegen gepresster Schiessbaumwolle mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt und wegen Schiessbaumwolle in Flockenform, sowie wegen Kollodiumwolle, beide mit mindestens 35 Prozent Wassergehalt, siehe XXXIX und XL);

5. sprengkräftige Zündungen, als Sprengkapseln (Sprengzündhütchen und Minenzündungen, welche durch Elektrizität oder durch Reibung zur Wirkung gebracht werden).

XXXVI. Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, welche entweder Schwarzpulver oder andere

	zum Eisenbahntransporte besonders zugelassene

Schiessmittel enthalten

sofern letztere in den am Eisenbahntransporte beteiligten Staaten zugelassen werden,	

und zwar

1. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall bestehenden Hülsen, und
2. Patronen, deren Hülsen nur zum Teile aus Metall bestehen,

	(wegen anderer Patronen vgl. Nr. XXXV a, Z. 3).

(Deutsche Verkehrsordnung: A. Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, und zwar 1. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall bestehenden Hülsen; 2. Patronen, deren Hülsen nur zum Teile aus Metall bestehen und 3. Patronen mit Papierhülsen, die einzeln in gut verschlossenen Blechhülsen eingelegt sind (wegen anderer Patronen vgl. Nr. XXXV a, Z. 1.)

werden unter folgenden Bedingungen befördert:

a) Bei den Metallpatronen müssen die Geschosse mit den Metallhülsen so fest verbunden sein, dass ein Ablösen der Geschosse und ein Ausstreuen der Schiessmittel* nicht stattfinden kann. Patronen, deren Hülsen aus Pappe und einem metallenen äusseren oder inneren Mantel hergestellt sind, müssen derart beschaffen sein, dass die ganze Menge des Schiessmittels* sich in dem metallenen Patronenunterteile befindet und durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen ist. Die Pappe der Patrone muss von solcher Beschaffenheit sein, dass ein Brechen beim Transporte ausgeschlossen ist.

* (Deutsche Verkehrsordnung: „von Pulver", beziehungsweise „des Pulvers".)

b) Die Patronen sind zunächst in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können. Die einzelnen Behälter u. s. w. sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete feste Holzkistchen* von 15 mm Wandstärke zu verpacken und etwa leer bleibende Räume mit Pappe, Papierabfällen, Werg oder Holzwolle — alles völlig trocken — derart fest auszufüllen, dass ein Schlottern in der Kiste während des Transportes ausgeschlossen ist. Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste 10 mm betragen.

* (Die deutsche Verkehrsordnung lautet nach „Holzkisten" folgendermassen: zu verpacken, deren geringste Wandstärke nach folgenden Stufen zu bemessen ist:

Bruttogewicht der Kiste	geringste Wandstärke
bis 5 kg einschliesslich	7 mm
über 5 kg „ „ 50 „ „	12 „
„ 50 „ „ 100 „ „	15 „
„ 100 „ „ 150 „ „	20 „
„ 150 „ „ 200 „ „	25 „

Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste um 5 mm, jedoch niemals auf weniger als 7 mm vermindert werden. Etwa leer bleibende Räume sind mit Pappe, Papierabfällen, Werg, Holzwolle oder Hobelspänen — alles völlig trocken — derart fest auszufüllen, dass ein Schlottern in der Kiste während des Transportes ausgeschlossen ist.)

c) Das Gewicht einer mit Patronen gefüllten Kiste darf 100 kg nicht übersteigen; Kisten, deren Gewicht 10 kg übersteigt, müssen mit Handhaben oder Leisten zur leichteren Handhabung versehen sein.

(Deutsche Verkehrsordnung: c. Das Gewicht einer mit Patronen gefüllten Kiste darf 200 kg nicht übersteigen.)

d) Der Verschluss der Kisten darf

nicht mittels eiserner Nägel erfolgen.	mittels eiserner Nägel nur dann erfolgen, wenn diese gut verzinkt sind.

Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift zu versehen. Ausserdem sind sie mit einem Plombenverschluss oder mit einem auf zwei Schraubenköpfen des Deckels angebrachten Siegel (Abdruck oder Marke), oder mit einem über Deckel und Seitenwände der Kiste geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. XXXVI, lit. d, in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens ebenso zu lauten, wie im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement.)

e) Der Absender hat im Frachtbriefe eine von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben, worin auch das Zeichen der Plombe, des Siegels, der Siegelmarke oder der Schutzmarke angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

„Der Unterzeichnete erklärt, dass die in diesem Frachtbriefe angegebene, mit dem Zeichen . . . . verschlossene Sendung in bezug auf Beschaffenheit und Verpackung den

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.
Bestimmungen der Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr unter Nr. XXXVI	in der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement unter Nr. XXXVI getroffenen Bestimmungen

entspricht."

(In der deutschen Verkehrsordnung folgen hier die Bestimmungen für „B. Proben von Schiessmitteln in Metallhülsen".)

XXXVII. (1) Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen (Flobert-Munition).

1. Kugelzündhütchen sind in Pappschachteln, Blechschachteln, Holzkästchen oder starken Leinensäckchen zu verpacken.

2. Schrotzündhütchen sind in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können.

(2) Die einzelnen Behälter für Kugelzündhütchen und für Schrotzündhütchen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Kugelzündhütchen" oder „Schrotzündhütchen" tragenden Zettel beklebt sein.

Das Gewicht einer Kiste oder eines Fasses darf 100 kg nicht übersteigen.

(3) Für Flobertzündhütchen ohne Kugel und Schrot gelten dieselben Verpackungsbedingungen wie für Schrotzündhütchen.

(Die Absatzzeichen (1), (2), (3) beziehen sich nur auf das Internationale Uebereinkommen.)

XXXVIII. Feuerwerkskörper, welche aus gepresstem Mehlpulver und ähnlichen Gemischen bestehen, werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben dürfen keine Mischungen von chlorsauren Salzen mit Schwefel und salpetersauren Salzen, ferner von chlorsaurem Kali und Blutlaugensalz, sowie kein Quecksilbersublimat, keine Ammonsalze jeder Art, keinen Zinkstaub und kein Magnesiumpulver, überhaupt keine Stoffe enthalten, welche durch Reibung, Druck oder Schlag leicht zur Entzündung gebracht werden können oder gar der Selbstentzündung unterliegen. Sie sollen vielmehr nur aus gepresstem Mehlpulver oder aus ähnlichen, wesentlich aus Salpeter, Schwefel und Kohle bestehenden Mischungen, ebenfalls in gepresstem Zustande, hergestellt sein. Gekörntes Pulver darf der einzelne Feuerwerkskörper nur höchstens 30 g enthalten.

2. Das Gesamtgewicht des Satzgemenges der Feuerwerkskörper, welche zu einem Frachtstücke verpackt sind, darf 20 kg, das gekörnte Pulver, welches sie enthalten, 2·5 kg nicht übersteigen.

3. Die einzelnen Feuerwerkskörper müssen, jeder für sich, in mit festem Papier umhüllte Kartons, oder in Pappe oder starkes Packpapier verpackt und die Zündstellen jedes einzelnen Körpers mit Papier oder Kattun überklebt sein, und zwar derart, dass jedes Stauben der Feuerwerkssätze ausgeschlossen erscheint. Die zur Verpackung dienenden Kisten müssen vollständig ausgefüllt und etwaige Lücken mit Stroh, Heu, Werg, Papierspänen oder dergleichen so ausgestopft sein, dass eine Bewegung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist. Diese Ausfüllmaterialien müssen vollkommen rein und trocken sein, es darf daher z. B. frisches Heu oder fettes Werg zur Festlagerung der Feuerwerkskörper nicht verwendet werden. In Kisten, welche Feuerwerkskörper enthalten, dürfen andere Gegenstände nicht verpackt werden.

4. Die Kisten müssen aus mindestens 22 mm starken Brettern gefertigt, die Seitenwände durch Zinken miteinander verbunden, Boden und Deckel aber durch genügend lange Schrauben befestigt sein; im Innern sind die Kisten mit zähem festen Papier vollständig auszukleben. Die Aussenwände der Kisten müssen vollständig frei von anhaftenden Sätzen oder Satzkrusten der Feuerwerkskörper sein. Der Fassungsraum einer Kiste darf 1·2 m^3, das Bruttogewicht 75 kg nicht übersteigen. Aeusserlich sind die Kisten mit der deutlichen Aufschrift „Feuerwerkskörper aus Mehlpulver" und dem Namen des Absenders zu versehen. Auch sind die Sendungen mit der Deklaration der einzelnen Arten von Feuerwerkskörpern zu versehen, wie Raketen, Feuerräder, Salonfeuerwerk u. s. w.

5. Jeder Sendung muss eine vom Absender ausgestellte, amtlich beglaubigte Bescheinigung über die Beachtung der oben unter 1 bis 4 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

(Deutsche Verkehrsordnung: amtlich beglaubigte)

XXXIX. Gepresste Schiessbaumwolle mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselbe ist in wasserdichte, haltbare, starkwandige Behälter fest zu verpacken. Diese Behälter müssen mit der deutlichen Aufschrift: „Nasse, gepresste Schiessbaumwolle" versehen sein. Das Bruttogewicht eines Kollo darf 90 kg nicht überschreiten.

2. Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen. Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen aber nur auf solchen Strecken erfolgen, auf welchen keine Güterzüge verkehren.

3. Auf dem Frachtbriefe muss vom Absender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Schiessbaumwolle den oben getroffenen Bestimmungen entspricht.

4. Die Schiessbaumwolle darf nur mit solchen Gütern in demselben Wagen verladen werden, welche nicht leicht entzündlich sind.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.

5. Eine Unterbringung von Patronen für Handfeuerwaffen, Feuerwerkskörpern, Zündschnüren oder Zündungen mit Schiessbaumwolle in demselben Wagen ist untersagt.

Im übrigen dürfen die unter Nr. XXXV a angeführten Gegenstände unter Beachtung der für diese vorgeschriebenen besonderen Bedingungen mit Schiessbaumwolle in demselben Wagen befördert werden, sofern die Schiessbaumwolle gleichzeitig mit diesen Gegenständen zur Ausladung kommen soll und die Behälter der Schiessbaumwolle nicht mit eisernen Bändern versehen sind.

(Deutsche Verkehrsordnung: „Eine Unterbringung der in Nr. XXXV a, Ziffer 1, 2, 3, 5 und 6 aufgeführten Gegenstände, sowie von Zündungen (Nr. II und XXXV b) mit Schiessbaumwolle in demselben Wagen ist untersagt. Im übrigen dürfen etc. etc.“)

6. Zur Beförderung von Schiessbaumwolle verwendete offene Wagen sind mit Decken zu versehen.

XL. (1) Schiessbaumwolle in Flockenform und Kollodiumwolle werden, sofern sie mit mindestens 35 Prozent Wasser angefeuchtet sind, in luftdichten Gefässen, die in dauerhafte Holzkisten fest verpackt sind, zur Beförderung angenommen.

(2) Auf dem Frachtbriefe muss vom Absender und von einem der Bahn bekannten Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit der Ware und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

(3) Enthalten diese Stoffe einen niedrigeren Prozentsatz von Wasser, so finden die bezüglichen Vorschriften unter XXXV a, Z. 6, Anwendung.

(Nach der deutschen Verkehrsordnung muss die in Abs. 2 vorgeschriebene Beglaubigung von einem „vereideten“ Chemiker ausgestellt sein; ferner ist im Abs. 3 bezogen XXXV a, Ziffer 4.)

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland ist in die Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens bei Nr. XL als Abs. (3) der Text der deutschen Verkehrsordnung aufzunehmen.)

XLI. Knallbonbons werden zum Transporte zugelassen, wenn dieselben zu 6 bis 12 Stück in Kartons liegen, welche dann in Holzkisten zusammengepackt sind.

XLII. Bengalische Schellackpräparate ohne Zünder (Flammenbücher, Salonkerzen, Fackeln, Belustigungshölzchen, Leuchtstangen, bengalische Streichhölzer u. dgl.) müssen in Behälter aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holze von nicht über 1·2 m^3 Grösse sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der Behälter völlig ausgefüllt ist. Die Behälter sind äusserlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

XLII a). Zündbänder und Zündblättchen (amorces) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Dieselben sind zu höchstens je 100 Zündpillen — die im ganzen nicht mehr als 0·75 g Zündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln zu verpacken. Höchstens je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und höchstens je 12 Rollen zu einem festen Paket mit Papierumschlag zu verbinden.

2. Die Pakete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 1·2 m^3 Grösse, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, dass zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 mm mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Materiale ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Pakete auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhaltes die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.

4. Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland ist in die Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens eine gleichlautende Nr. XLII a einzuschalten.

In Ziffer 4 der Nr. XLII a der deutschen Verkehrsordnung ist der Ausdruck „der Bahn bekannten“ durch „vereideten“ ersetzt.)

(Schluss folgt.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 218. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. März übermittelte der Herr Eisenbahnminister einen Gesetzentwurf, betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Zillertal-Bahn.

In derselben Sitzung wurde bei den vorgenommenen Ausschuss-Ersatzwahlen der Abgeordnete Václav Sehnal in den Eisenbahnausschuss gewählt.

Weiters beantwortete der Herr Eisenbahnminister einige Interpellationen, wie folgt:

In der 164. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 28. Oktober 1902 haben die Herren Abgeordneten Dr. Beurle, Erb und Genossen eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, eine der Fahrkartensteuer entsprechende Herabsetzung der Personentarife der im Staatshetriebe stehenden oberösterreichischen Lokalbahnen, insbesondere der Mühlkreis-Bahn, der Kremstal-Bahu und der Lokalbahn Mauthausen-Grein, eintreten zu lassen und ob ich ferner geneigt sei, die Einführung der Generalabonnements auf den genanuten Bahneu durchzuführen.

Speziell hinsichtlich der Mühlkreis-Bahn haben ferner in der 185. Sitznng des Abgeordnetenhauses am 12. Dezemher 1902 die Herren Abgeordneten Dr. Beurle, Ritter v. Dierzer, Dr. Kern und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten und an mich eine weitere Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob die Staatseisenbahn-Verwaltung geneigt sei, auf der genannten Bahn eine Herabsetzung des Personentarifes derselben auf das Niveau des Tarifes der Kremstal-Bahn, sowie eine angemessene Herabsetzung der Frachtentarife eintreten zu lassen.

In Beantwortung dieser Interpellationen beehre ich mich im Einvernehmen mit dem Herrn Ministerpräsidenten dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Der Personenverkehr auf Lokalbahneu, somit auch auf der Mühlkreis-Bahn, der Kremstal-Bahn und auf der Lokalbahn Mauthausen-Grein, unterliegt nach § 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 153, einer Fahrkartensteuer in der Höhe von 6 Prozent des Fahrpreises.

Da gleichzeitig mit der Einführung der Fahrkartensteuer der Fahrkartenstempel, welcher mit Rücksicht auf die Art seiner Bemessung (2 Heller für angefangene 100 Heller mit einem Höchstbetrage von 50 Heller) den Nahverkehr empfindlich belastete, zur Aufhebung gelangte, so hat die Fahrkartensteuer auf den Lokalbahnen in einzelnen Relationen gar keine, in den übrigen nur geringfügige Preiserhöhungen zur Folge gehabt.

Die Paralysierung der letzteren durch entsprechende Herabsetzung der Fahrpreise würde selbstverständlich nicht auf einzelne der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Lokalbahnen beschränkt bleiben können, müsste vielmehr auf alle Lokalhahnen dieser Gattung ausgedehnt werden und würde infolge dessen entgegen der Tendenz des Fahrkartensteuergesetzes eine empfindliche Schmälerung der Einnahmen der Staatseisenhahn-Verwaltung nach sich ziehen.

Ich hedauere daher, eine derartige Massregel nicht in Aussicht nehmen zu können.

Was die Einheziehung der genannten drei oberösterreichischen Bahnen in das Geltungsgebiet der General-Abonnements, das ist der für einige Bahngruppen eingeführten 15- und 30tägigen Abonnementskarten, betrifft, so könnte dieselbe nur unter Voraussetzung einer entsprechenden Erhöhung der Preise dieser Ahonnementskarten erfolgen.

Im Falle einer solchen Erhöhung würden jedoch diese Karten einem erhehlichen Teile der Interessenten nicht mehr genügende Vorteile bieteu nnd stünde daher ein Rückgang dieses Verkehres zu befürchten.

Unter diesen Umständen erscheint die Einbeziehung der in Rede stehenden Lokalhahnen in das Geltungsgehiet der 15- und 30tägigen Ahonnements nicht tunlich.

Dagegen wird seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung in Erwägung gezogen, ob nicht dem den Herren Interpellanten vorschwebenden Wunsche nach Belebung und Verhilligung des Personenverkehres auf den fraglichen Bahnlinien durch Einführung besonderer Zeitkarten für diese Bahnen entsprochen werden könnte.

Anlangend die Herabsetzung des Personentarifes der Mühlkreisbahn auf das Ausmass des Tarifes der Kremstalbahn, so ergaben die angestellten Berechnungen, dass eine solche Massnahme bei gleichbleibender Frequenz einen Ausfall an Einnahmen aus dem Personenverkehre von rund 50.000 Kronen zur Folge haben würde. Ob dieser Ausfall durch eine Frequenzsteigerung, sowie die durch letztere erwachsenden vermehrten Betriebskosten ihre Deckung finden würden, erscheint mehr als fraglich.

Es werden daher im Sinne der Bestimmungen des Artikels IX des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, wonach anlässlich der auf administrativem Wege bewirkten Betriebsübernahme von Lokalbahnen jedes finanzielle Risiko des Staates ausgeschlossen bleiben muss, vorerst jedenfalls noch weitere Erfahrungen hinsichtlich der Verkehrsentwicklung abgewartet werden müssen, bevor an eine durchgreifende Ermässigung der Fahrpreise auf der Mühlkreisbahn geschritteu werden könnte.

Uebrigens traten bereits anlässlich der Uebernahme der Mühlkreishahn in den Staatsbetrieb Ermässigungen der Fahrpreise, wenn auch nicht in dem in der Interpellation bezeichneten Umfange, ein. Ab 1. Jänner 1903 wurden ausserdem analoge Begünstigungen wie auf den k. k. Staatsbahnen für Arbeiter und Schüler zur Einführung gebracht, welche bis dahin auf der Mühlkreishahn nicht bestanden.

Die pflichtmässige Berücksichtigung der Bestimmungen des erwähnten Gesetzartikels IX schliesst ferner auch eine durchgreifende Herabsetzung der Gütertarife auf der Mühlkreisbahn aus und müssen auch diesbezüglich noch weitere Erfahrnngen hinsichtlich der Entwicklung des Verkehres abgewartet werden, zumal die Betriebskosten auf der in Rede stehenden Bahn infolge der ungünstigen Anlageverhältnisse derselbeu relativ hohe sind.

Diese zuwartende Haltung hinsichtlich einer allgemeinen Tarifherahsetzung schliesst jedoch die Gewährung von Tarifermässigungen für einzelne Artikel und Relationen nicht aus, insofern hierdurch auf die Belebung des Verkehres eingewirkt werden kann, und wird die Staatseisenbahn-Verwaltung in dieser Richtung die schon bisher entwickelte kommerzielle Tätigkeit auch in Hinkunft fortsetzen.

In der 170. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 12. November 1902 haben die Herren Abgeordneten Hybeš und Genossen unter Hinweis darauf, dass die Arbeiter-Wochenkarten auf der Lokalstrecke Brünn—Vlarapass der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft an Feiertagen ungültig sind, an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, auf die Direktion der Staatseisenbahn-Gesellschaft einzuwirken, damit in dieser Beziehung Abhilfe getroffen werde.

In Beantwortung dieser Interpellation heehre ich mich dem hohen Hause mitzuteilen, dass die in der genannten Strecke zur Ausgabe gelangenden Arbeiter-Wochenkarten allerdiugs nnr zur Benützung der Arbeiterzüge berechtigen, welche täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, verkehren, dass jedoch zu Fahrten an Feiertagen Arbeiter auf Grund ihrer Arbeiter-Legitimationen die gewöhnlichen Personenzüge gegen Lösung von halben Fahrkarten dritter Klasse benützen können.

Die Annahme, dass Arbeiter, welche gezwnngen sind, an Feiertagen zu arheiten, an solchen Tagen für die Fahrt nach Brünn und zurück den volleu Fahrpreis zu bezahlen haben, trifft sonach nicht zu.

Ich habe übrigens auch nicht ermangelt, an die Verwaltung der priv. Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu dem Zwecke heranzutreten, damit die Gültigkeit der Arbeiter-Wochenkarten für die Strecke Brünn—Vlarapass an Feiertagen auf bestimmte fahrplanmässige Personenzüge ausgedehnt werde, und hat die genannte Verwaltung sich bereit erklärt, die Gewährung eines solchen Zugeständnisses unter den durch die Verkehrsverbältnisse gehotenen Modalitäten in Erwägung zu ziehen, falls von interessierter Seite dieshezüglich unter annähernder Angahe der Anzahl der an Feiertagen in die Arbeit fahrenden Arbeiter eingeschritten werden sollte.

In der 179. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 27. November 1902 haben die Herren Abgeordneten Reichstädter und Genossen unter Hinweis darauf, dass die auf der Linie Prossnitz—Nezamislitz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn derzeit bestehende Fahrordnung den Bedürfnissen der Bevölkerung nicht mehr genüge, eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, oh ich geneigt sei, dahin zu wirken, dass in dem mit 1. Mai dieses Jahres zur Einführung kommenden Sommerfahrplane den Forderungen der Interessenten entsprochen werde.

In Beantwortung dieser Interpellation heehre ich mich auf Grund der eingeholten Aeusserung der genannten Bahnverwaltung dem hohen Hause nachstehendes mitzuteilen:

Die Weiterführung des in der Station Prossnitz um 12 Uhr 24 Minuten nachts ankommenden Personenzuges Nr. 1024 bis nach Nezamislitz zum Anschlusse daselbst an den Personenzug Nr. 927 (Brünn—Prerau) kann nicht in Aussicht genommen werden, weil die Erzielung dieses Anschlusses bei Beibehaltung der derzeitigen Abfahrt des Zuges Nr. 1024 von Olmütz selbst bei Anwendung der grössten zulässigen Fahrgeschwindigkeit nicht zu bewerkstelligen und eine frühere Abfahrt dieses Zuges von Olmütz wegen der notwendigen Aufrechthaltung des Anschlusses in Olmütz an Zug Nr. 1129 von Prerau, beziehungsweise von Wien, Budapest, Fulnek, Bautsch, Neutitschein, Wagstadt, Stramberg, Troppau, Friedek, Breslau, Teschen, Bielitz und Krakau nach Prossnitz untunlich ist.

Anderseits kann auch eine Späterlegung des Personenzuges Nr. 927 wegen Aufrechthaltung des in Prerau erstellten Anschlusses an den Schnellzug Nr. 3 nach Krakau, Lemberg, Podwołoczyska nach Kaschau, Breslau, Bielitz und Warschau nicht vorgenommen werden.

Die angeregte Ausdehnung des Verkehres der Personenzüge Nr. 1022 und 1023 auf die Strecke Prossnitz—Nezamislitz hat die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einer neuerlichen Erwägung unterzogen, sie ist jedoch nach den Erhebungen nicht in der Lage, eine Vermehrung der in dieser Strecke täglich verkehrenden acht Personenzüge (vier in jeder Richtung), mit welchen durchwegs in Nezamislitz Anschlüsse an die Personenzüge der Strecke Brünn—Prerau erstellt sind, vorzunehmen, weil die jetzt verkehrenden Personenzüge nicht ausgenützt sind und weil auch in der in der Strecke Nezamislitz—Prossnitz gelegenen Station Bedihošt und den Haltestellen Čelčic und Pivin ein sehr geringer Personenverkehr beobachtet wird.

Mit Rücksicht auf diesen von der genannten Verwaltung eingenommenen ablehnenden Standpunkt, zu dessen Begründung sie auch auf die in den letzten Jahren durchgeführte Verdichtung des Zugsverkehres in der Relation Nezamislitz—Prossnitz—Olmütz hinweist, ist von einer weiteren Ingerenz des Eisenbahnministeriums im Gegenstande ein Erfolg leider wohl nicht zu gewärtigen, und erachte ich daher von dem Versuche einer solchen Einflussnahme absehen zu müssen.

In der 190. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 17. Jänner 1903 haben die Herren Abgeordneten Doktor Šusteršič, Pogačnik und Genossen an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher darüber Beschwerde geführt wird, dass die von der Station Bischoflack aus zu bewirkende Zufuhr von Baumaterialien für die Wocheiner Bahn nicht dem einheimischen Fuhrwerkskonsortium, sondern an einen fremden Unternehmer übertragen wurde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Die Weiterbeförderung jener Baumaterialien, welche für Zwecke des Banes des Wocheiner Tunnels und der an die Südseite desselben anschliessenden offenen Strecke der Wocheiner Bahn in der Station Bischoflack der Linie Tarvis—Laibach anlangen, erfolgt auf der im Selzachtale gelegenen Bezirksstrasse.

Eine lebhaftere Entwicklung dieser Achstransporte konnte bis zum Beginne des laufenden Jahres nicht platzgreifen, weil eine Fortsetzung der ebenerwähnten Bezirksstrasse von Podrost aus durch das obere Zeiertal über Petrovobrdo nach Podbrdo mangelte, weshalb auch die Bauunternehmung für den Wocheiner Tunnel, welcher die Durchführung sämtlicher durch den Bau bedingter Transporte vertragsmässig obliegt, sich bemüssigt sah, die Verfrachtung auf dem längeren und kostspieligeren Wege über Görz vorzunehmen und nur einzelne wenig belangreiche Transporte über Bischoflack zu leiten. Zur Bewerkstelligung der letzteren wurden bis zum Schlusse des abgelaufenen Jahres ausschliesslich einheimische Fuhrwerke herangezogen.

Diese Sachlage hat jedoch durch den Ausbau der erst vor kurzem in Benützung genommenen, etwa 11 Kilometer langen Verbindungsstrasse Podrost — Petrovobrdo — Podbrdo eine vollständige Aenderung erfahren.

Die Tunnelbauunternehmung war nunmehr darauf bedacht, die Verfrachtung der Baumaterialien über Görz einzustellen und dieselbe auf dem kürzeren und billigeren Wege von Bischoflack aus in Werk zu setzen.

Zu diesem Behufe trat sie mit dem Vertreter des einheimischen Fuhrwerkskonsortiums in Unterhandlungen ein. Diese blieben jedoch zunächst ohne Erfolg, weil eine Einigung über den Frachtsatz nicht erzielt werden konnte.

Um einer für den Baufortschritt sehr nachteiligen Störung in der regelmässigen Zufuhr der Baumaterialien, sowie einer Ueberschreitung der Baufristen vorzubeugen, sah sich die Bauunternehmung genötigt, unverweilt Abhilfemassnahmen zu treffen, und berief sohin anfangs des Jahres ihre ständigen Spediteure Wietschner, Mahler und Klein mit 10 Fuhrwerken zum Verfrachtungsdienste.

Die mit dem einheimischen Fuhrwerkskonsortium mittlerweile fortgesetzten Verhandlungen haben vor kurzem zu einem befriedigenden Abschlusse geführt, indem diesem Konsortium ab 1. März d. J., seinem eigenen Wunsche entsprechend, die Verfrachtung sämtlicher Materialien mit Ausnahme von Explosivstoffen und besonders langer Rohre von Salilog nach Podbrdo übertragen worden ist.

In Beantwortung der am 12. Februar 1903 in der 200. Sitzung des Abgeordnetenhauses an mich gerichteten Interpellation der Herren Abgeordneten Augustin Sehnal und Genossen, betreffend die Vorkehrungen zur Verhütung von Unglücksfällen am Bahnhofe der Kaiser Ferdinads Nordbahn in Přivoz beehre ich mich auf Grund der von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen gepflogenen Erhebungen dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Im Gebiete der Gemeinde Přivoz liegen mehrere untereinander zusammenhängende Bahnhöfe, welche die Benennung „Bahnhof Mährisch-Ostrau“ führen.

Die auf diesem Bahnhofkomplexe zu bewältigende Wagenbewegung ist eine sehr grosse und beträgt zeitweise bis zu 10.000 Wagen pro Tag.

Die Anzahl der daselbst vorkommenden, an sich gewiss bedauernswerten Unfälle ist im Verhältnisse zu diesem Verkehre nicht grösser als in anderen Rangierbahnhöfen, und kann nach Ansicht der Generalinspektion keiner der im abgelaufenen Jahre stattgefundenen Unfälle auf eine Unzulänglichkeit der Bahnhofanlage zurückgeführt werden.

Die Anlagen auf dem erwähnten Bahnhofe wurden in letzteren Jahren bedeutend erweitert, entsprechen der derzeitigen Verkehrs-Intensität und erfordern weder weitere Sicherheitsvorkehrungen, noch eine bessere Einteilung des Zuganges zu den Zügen.

Schliesslich erlaube ich mir zu bemerken, dass der in der Interpellation erwähnte Unfall des Postassistenten Jansa sich nicht in Mährisch-Ostrau, sondern in Olmütz ereignet hat.

In der 206. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 3. März 1903 haben die Herren Abgeordneten Dr. Schalk, Berger und Genossen eine Interpellation, betreffend die Einhaltung des gesetzlichen Bautermines für die Pyhrnbahn, an mich gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich zunächst zu bemerken, dass die in Betracht kommende gesetzliche Bestimmung dahin lautet, dass die Bauarbeiten ehetunlichst zu beginnen und womöglich derart durchzuführen sind, dass die Pyhrnbahn im Jahre 1904 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann.

Nun sind allerdings Umstände eingetreten, welche eine Verzögerung bei der Inangriffnahme des Baues sowohl der im offenen Terrain liegendeu Bahn als des Bosrucktunnels herbeigeführt haben.

Es hat sich nämlich im Hinblicke auf die Anforderungen, welche vom Standpunkte des Betriebes an die Leistungsfähigkeit der Pyhrnbahn gestellt werden, beim Studium des Detailprojektes als notwendig erwiesen, wesentliche Abweichungen von dem der Gesetzvorlage zugrunde gelegenen Vorprojekte namentlich in betreff der Neigungsverhältnisse der Bahn durchzuführen.

Insbesondere musste die im Vorprojekte vorgesehene maximale Neigung der Bahnnivellette von 25 Promille auf 15 Promille an der Nord- und auf 19 Promille an der Südseite des Bosrucktunnels herabgemindert werden, wodurch nicht nur die Leistungsfähigkeit der Bahn in hohem Grade gesteigert, sondern auch die Oekonomie des Bahnbetriebes vorteilhaft beeinflusst wird.

Die hierdurch bedingte Verzögerung in der Fertigstellung des Detailprojektes hat auch eine Hinausschiebung des Bauvollendungstermines zur natürlichen Folge gehabt.

Zudem ist bei der Bohrung des Bosrucktunnels im Vorjahre ein elementarer Wassereinbruch aufgetreten, der den Baufortschritt monatelang hemmte und mittelbar auch auf die Bauvollendung der Pyhrnbahn verzögernd einzuwirken geeignet ist.

Auf diese Umstände ist es zurückzuführen, wenn gegenwärtig die Inbetriebsetzung der Pyhrnbahn erst für das Jahr 1905 in Aussicht genommen werden kann.

Doch ist es bei dem dermaligen Stande der nachdrücklichst beschleunigten Arbeiten für die Bauvergebung nicht ausgeschlossen, dass wenigstens die Teilstrecke Klaus—Windisch-Garsten noch im Jahre 1904 in Betrieb gesetzt werden wird, falls dies ohne übertriebene Forcierung und somit auch ohne wesentliche Verteuerung der Arbeiten möglich sein sollte.

In der 210. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. März 1903 haben die Herren Abgeordneten Hinterhuber, Dr. Pfaffinger und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt, jenen technischen Vereinen, welche sich darum bewerben, örtliche Erhebungen bei den im Zuge befindlichen Tunnelbauten durch ihre Delegierten zu gestatten und Betriebsdaten aus den bezüglichen Aufschreibungen der Bauleitungen über geologische, bohr- und sprengtechnische Leistungen zu sammeln, beziehungsweise für die Veröffentlichung derartiger, für alle Techniker wissenswerter Ergebnisse periodisch Sorge zu tragen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause zunächst die Mitteilung zu machen, dass schon vor zwei Jahren, also gleich zu Beginn der alpenländischen Tunnelbauten, die kaiserliche Akademie der Wissenschaften sich erbötig gemacht hat, die erwähnten Arbeiten durch fortlaufende fachmännische Forschungen und Beobachtungen für wissenschaftliche Zwecke nutzbar zu machen.

Dieses Angebot wurde vom Eisenbahnministerium dankend angenommen, da die wissenschaftliche Bedeutung sowohl der illustren Körperschaft, von welcher diese Anregung ausgegangen ist, wie nicht minder der Männer, denen die Durchführung dieser Aufgabe anvertraut wurde, volle Gewähr für ein wissenschaftlich wertvolles Ergebnis der ganzen Aktion bietet.

Ausserdem wurden bisher in zwangloser Folge an die Presse Mitteilungen über die Baufortschritte, geologischen Verhältnisse u. s. w. hinausgegeben. Vor kurzem wurde nun die Einrichtung getroffen, dass die interessierten Fachblätter allmonatlich von der k. k. Eisenbahn-Baudirektion eine Zusammenstellung der Baufortschritte nebst geologischen Daten über alle vier grossen Tunnels erhalten.

Diese Einrichtung wird demnächst dahin erweitert werden, dass auch die Tagespresse in regelmässigen Zeitabschnitten Mitteilungen über diesen Gegenstand erhalten soll.

Endlich hat das Eisenbahnministerium dem „Berg- und Hüttenmännischen Vereine für Steiermark und Kärnten“, welcher um die Erlaubnis nachgesucht hat, durch ständige Refereuten die montangeologischen Verhältnisse und technischen Fortschritte, namentlich im Bohrmaschinenbetriebe zu erheben und durch periodische Publikationen den interessierten Kreisen zugänglich zu machen, seine Bereitwilligkeit ausgedrückt, diese Bestrebungen zu unterstützen und den betreffenden Fachmännern die Befahrung der Tunnels in Begleitung der bauführenden Organe zu ermöglichen.

* * *

Ferner überreichten die Abgeordneten Biankini und Genossen einen Antrag wegen des Baues der Eisenbahnstrecke Knin—Novi.

Schliesslich wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend das Quartiergeld der Beamten der Staatsbahnen in Karlsbad;

2. der Abgeordneten Nowak und Genossen, betreffend die Anbringung zweispracbiger Stationstafeln an der Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Lambach—Vorchdorf-Eggenberg. (Baukonsenserteilung für die zur Ausführung gelangenden Hochbauten.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat im Sinne des k. k. Handelsministerial-Erlasses vom 10. Februar 1903, Z. 72, sowie auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der gemäss den Bestimmungen des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, gepflogenen Erhebungen, den Konzessionären der Lokalbahn Lambach—Vorchdorf-Eggenberg im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums die Baubewilligung zur Herstellung der auf der genannten Lokalbahn auszuführenden Hochbauten erteilt. [E.-M.-Z. 11.183.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Baukonsens für die Unterfahrung der Bahnlinie Bielitz—Saybusch in km 338·6/7 durch eine Wasserleitung der Stadt Bielitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

30. März. Infolge Dammrutschung zwischen Drág-Cséke und Tasádfö der Nagyvárad-Belényes-Vaskoher Lokalbahn wird der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr bis auf weiteres mittels Umsteigen, bezw. Uebertragen, der Güterverkehr mit Benützung einer Hilfsroute aufrecht erhalten.

Ausland.

Deutsches Reich. (Annahme und Beschäftigung von Maschinenbau-Beflissenen bei den preussisch-hessischen Eisenbahnwerkstätten.) Hierüber ist eine neue Anweisung vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten unter dem 10. Februar erlassen worden. Darnach werden junge Leute, die im Besitze des Reifezeugnisses eines Gymnasiums oder Realgymnasiums des Deutschen Reiches oder einer preussischen Oberrealschule sind und beabsichtigen, das Maschinenbaufach an einer technischen Hochschule zu studieren, auch ferner in die Werkstätten der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu einer einjährigen praktischen Beschäftigung aufgenommen. Für die Ausbildung ist eine Gebühr von Mk. 300 zu zahlen. („Z. d. V. D. E.-V.“)

— (Uebergang der Eisenberg-Krossener Eisenbahn in die Verwaltung des preussischen Staates.) Am 1. April 1903 geht die Eisenberg-Krossener Eisenbahn in die Verwaltung des preussischen Staates über.

Preussen. (Ministerielle Verfügungen, betreffend die Verwendung von Spiritus und Spiritusglühlicht im Eisenbahnbetriebe.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem „B. B.-C.“ zufolge an die kgl. Eisenbahn-Direktionen zwei Erlässe gerichtet, welche sich mit der Erweiterung der Verwendung von Spiritus im Eisenbahnbetriebe befassen. In dem einen wird eine Berechnung aufgestellt, dass im ganzen für Motore der Spiritusbetrieb billiger als der Betrieb mit verzolltem Benzin, und nicht teuerer als Petroleumbetrieb ist. Dem Betriebe mit bei der Fettgasbereitung gewonnenem flüssigen Kohlenwasserstoffe steht der Spiritusbetrieb jedoch in wirtschaftlicher Hinsicht nach. Da indessen dieser Stoff nur in sehr beschränktem Masse zur Verfügung steht und schon jetzt soweit zum Motorenbetrieb verbraucht wird, dass seine Beschaffung für neue Motoren vielfach auf Schwierigkeiten stösst, so ist mit seiner Verwendung nur ausnahmsweise zu rechnen. Im allgemeinen bezeichnet es der Minister als zweckmässig, in solchen Fällen, wo überhaupt Motoren für flüssige Brennstoffe in Frage kommen, Spiritusbetrieb zu wählen. Ende vorigen Jahres wurden im Bereiche der preussischen Eisenbahnverwaltung 26 Motoren für kleine und mittlere Wasserförderungsanlagen mit Spiritus betrieben. Im zweiten Erlasse behandelt der Minister das Spiritusglühlicht. Es waren in der Eisenbahnverwaltung Ende vorigen Jahres 7000 Lampen für Spiritusglühlicht vorhanden. Nach den bisherigen Erfahrungen eignet sich das Spiritusglühlicht sehr gut zur Aussenbeleuchtung, und zur Beleuchtung von Räumen, die mit der Aussenluft andauernd in Verbindung stehen, wie Lokomotivschuppen, Güterschuppen, Vorhallen u. dgl. Für geschlossene Räume, wie Wartesäle, Dienstzimmer u. s. w. hat die Spiritusbeleuchtung sich dagegen weniger brauchbar erwiesen, weil die Lampen, soweit sie gegenwärtig im Handel erschienen sind, nicht geruchfrei brennen. Es gewinnt aber den Anschein, dass nach dieser Richtung hin in letzter Zeit bei einzelnen Lampenformen eine Besserung erzielt worden ist. Der Minister macht darauf aufmerksam, dass neuerdings auch Lampen für Spiritusglühlicht mit Starklichtbrennern angeboten werden und trifft Anweisung, darauf zu halten, dass nur Lampen von tadelloser Ausführung angeliefert werden. Im übrigen veranlasst er die Eisenbahn-Direktionen durch den Erlass nochmals, der Beleuchtung mit Spiritusglühlicht in Anbetracht ihrer hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung auch weiter die grösste Aufmerksamkeit zu widmen und sie nach Möglichkeit zu fördern. Namentlich sollen auch die Versuche mit Lampen zur Beleuchtung geschlossener Räume, sowie mit solchen für Starklicht fortgesetzt werden.

Schweiz. (Betriebsergebnisse der Hauptbahnen im Jahre 1902.) Die schweizerischen Hauptbahnen hatten im Jahre 1902 bei einer Betriebslänge von 2738 km Fr. 122,300.000 Betriebseinnahme, um Fr. 4,400.000 mehr als

im Jahre 1901 bei gleicher Betriebslänge. Auf das Kilometer betrug die Einnahme Fr. 44.675 gegenüber Fr. 43.075 im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre stiegen von Fr. 49,728.377 auf Fr. 50,224.447, die aus dem Güterverkehre von Fr. 68,209.733 auf Fr. 72,090 281. Die Gesamteinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen stellten sich auf Fr. 69,900.000 gegen Fr. 66,900.000 im Vorjahre und die Ausgaben auf Fr. 40,600.000 gegen Fr. 40,500.000. Der Einnahmeüberschuss betrug Fr. 29,300.000, für das Kilometer Fr. 19.855 (im Vorjahre Fr. 17.856), das ist fast Fr. 3,000.000 oder 11·2 Prozent mehr als 1901. Bei der Gotthardbahn ist die kilometrische Einnahme erheblich grösser als bei den Bundesbahnen, Fr. 73.334 gegen Fr. 47.395, bei der Jura-Simplonbahn geringer, nur Fr. 36.529. Die Gotthardbahn ergab einen Einnahmeüberschuss von Fr. 9,900.000 (im Vorjahre Fr. 9,600.000).

Schweiz. (Organisation des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen.) Mit Rücksicht auf den zum Teil bereits vollzogenen und zum Teil bevorstehenden Uebergang der Hauptbahnen in die Hand des Staates ist die Organisation des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen einer Revision unterzogen worden. Laut dem vom 5. November 1902 datierten neuen Verbandsreglement nehmen von Ende 1902 ab am Verbande teil: die Bundesbahnen, als ständige Präsidialverwaltung; die Gotthardbahn, die Neuenburgische Jurabahn, die Bern-Neuenburg- und die Thunerseebahn, die Emmenthal- und die Burgdorf-Thun-Bahn, Langenthal-Huttwil- und Huttwil-Wolhusen, die Schweizerische Seethalbahn, die Sihlthalbahn, die Schweizerische Südostbahn und die Tössthalbahn; bis zum Zeitpunkte des Ueberganges in die Verwaltung der Bundesbahnen auch die Jura-Simplon-Bahn. Der Zweck des Verbandes besteht darin, den Betrieb des schweizerischen Eisenbahnnetzes im allgemeinen und den direkten Personen- und Güterverkehr im besonderen möglichst zu vervollkommnen, die gemeinschaftlichen Interessen der beteiligten Bahnen nach Kräften zu wahren und freundschaftliche Beziehungen unter denselben zu fördern. („Z. f. d. i. E.-T.")

Baden. (Probefahrten mit neuen Schnellzugsmaschinen auf den Badischen Staatseisenbahnen.) Kürzlich wurden — wie die „H. N." mitteilen — auf der Strecke Karlsruhe—Freiburg—Basel Probefahrten mit zwei neuen schweren Schnellzugsmaschinen unternommen, nachdem vorher der Oberbau der zu befahrenden Strecken, sowie mehrere Brücken angemessen verstärkt worden waren. Diese Riesenmaschinen arbeiten mit 1600 HP gegenüber 600 bis 700 bei den anderen Maschinen. Die neuen Lokomotiven sind im Stande, bis 120 km in der Stunde zurückzulegen; indessen ist für den Betriebsdienst eine Maximalgeschwindigkeit von 100 km vorgesehen. Nach dem Urteil der Sachverständigen sind zur Zeit nirgends auf europäischen Bahnen grössere und stärkere Maschinen im Betriebe. Die neuen Lokomotiven laufen auf fünf Achsen und es können sämtliche Räder gebremst werden. Die Triebräder haben eine Höhe von 2·10 m; der Kessel ist mehr als doppelt so gross wie bei anderen Schnellzugsmaschinen. Die beiden Riesenmaschinen werden demnächst dem Betriebe übergeben werden.

Württemberg. (Dienstwohngebäude im Bereiche der Staatsbahnen.) Nach dem Verwaltungsberichte waren im Etatsjahre 1901, abgesehen von den Verwaltungsgebäuden, Bahnwarthäusern und den besonders errichteten Bauinspektionsgebäuden, auf 81 Stationen vorhanden: 285 Gebäude mit 612 Dienstwohnungen und 797 Mietwohnungen. Der gesamte Bauaufwand, einschliesslich Grunderwerb, hat sich auf Mk. 9,924.482 belaufen. Das Anlagekapital der an der Bahnhofstrasse in Stuttgart erbauten 200 Wohnungen nebst der damit verbundenen Badeanstalt mit Mk. 1,249.697 hat sich zu 2·207 Prozent verzinzt. Die auf der Prag bei Stuttgart errichteten 328 Familienwohnungen erforderten einen Bauaufwand von Mk. 2,825.333, der sich zu 2 6 Prozent verzinste.

Frankreich. (Elektrische Sicherung fahrender Züge: Versuche mit einer neuen Erfindung.) Wie der „Dresd. Anz." mitteilt, haben kürzlich auf dem französischen Staatsbahnnetze zwischen Chateau-du-Loire und Chateau-Lavallière Versuche mit einer neuen Erfindung hinsichtlich der Sicherung fahrender Eisenbahnzüge stattgefunden. Es handelt sich hauptsächlich darum, mittels elektrischen Läutewerkes und zweier Fernsprechapparate auf demselben Gelcise zwischen zwei Stationen befindliche Züge zu verbinden. Nach einer anscheinend von fachmännischer Seite herrührenden Beschreibung bernht das System wesentlich auf einem Stromumlauf, der einerseits durch das Geleise, anderseits durch einen längs des Geleises laufenden, isoliert befestigten Draht, auf den bewegliche Kontakte heruntergelassen werden können, hergestellt wird. Wenn zwei Züge auf derselben Geleiseabteilung in Gang und ihre Kontakte in Berührung mit dem Draht sind, ist der Stromumlauf geschlossen und der durch die Magnete gelieferte Strom lässt das Läutewerk der in den Packwagen aufgestellten Fernsprecher ertönen. Die auf diese Weise von der Gefahr unterrichteten Zugsführer können sodann anhalten und telephonisch miteinander sprechen. Die gleiche Verbindung kann zwischen einem fahrenden Zuge und einem anhaltenden oder zwischen einem Zuge und einer Station, ebenso aber auch zwischen zwei Zügen auf Verschiebegeleisen hergestellt werden. Auch kann die Sperrung des Gelcises einem fahrenden Zuge angezeigt werden, wenn das Gelcise mit dem Drahte in Verbindung gebracht wird.

Amerika. (Die Veracruz-Pacific-Eisenbahn.) Einem Artikel der „H. N." wird folgendes entnommen: Die bis auf eine Strecke von 18 km fertiggestellte Veracruz-Pacific-Eisenbahn ist von einem nordamerikanischen Unternehmer für Rechnung der Maryland Trust Company in Baltimore erbaut worden. Ihre Gesamtlänge beträgt 424 km. Die Bahn besteht in ihrem nördlichen Teile aus zwei Zweiglinien, von denen die eine von Veracruz, die andere von der Stadt Cordoba, welche an der von der Hauptstadt Mexiko nach Veracruz führenden Bahn gelegen ist, ausläuft. Die beiden Zweiglinien vereinigen sich bei der 99 km von Veracruz und 60 km von Cordoba entfernten Station Tierra Blanca; von dort läuft die Bahn über den Strom Papaloapam auf einer 330 m langen eisernen Zugbrücke, deren Bau ausserordentlich hohe Kosten verursacht hat. Die Bahn endigt bei der Station Santa Lucrecia, wo sie auf die Tehuantepec-Isthmusbahn stösst. Die Bedeutung der neuen Bahn liegt in der durch sie hergestellten direkten Verbindung zwischen dem wichtigsten Hafenplatze der atlantischen Küste Mexikos, Veracruz und dem Pacific. Wenn die Hafenbauten in Salina Cruz, dem westlichen Ausgangspunkte der Tehuantepec-Isthmusbahn, fertig gestellt sein werden, so wird es möglich sein, in Veracruz ausgeladene Waren nach ca. 24 Stunden an der Pacificküste in dort liegende Dampfer zur Einladung zu bringen. Die nach Cordoba führende Zweiglinie gestattet einen raschen und direkten Bahnverkehr zwischen der Hauptstadt des Landes und dem genannten Hafenplatze am Stillen Ocean. Das von der Veracruz-Pacificbahn durchlaufene Gebiet ist sehr fruchtbar und reich an verschiedenartigen Produkten.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Marquis Bacquehem" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 2744 Tonnen Gehalt ist am 12. Februar 1903 ohne Passagiere mit 1252 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 318 Tonnen Zucker, nebst 1850 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 2 der Calcutta-Linie, von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 20.448 kg (worunter 7800 kg Zucker); Padang 2500 kg Bier; Suez 1748 kg; Gedda 205 kg Kurzwaren; Aden 194.882 kg (worunter 97.280 kg Zucker); Massaua 495 kg; Zanzibar 1150 kg Holzwaren; Karachi 172.235 kg (worunter 120.800 kg Zucker); Colombo 186.960 kg (worunter 92.500 kg Zucker); Sydney 460 kg Knöpfe; Aleppy 857 kg Kurzwaren; Rangoon 217.983 kg; Calcutta 340.499 kg und Madras 121.089 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,292.264.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 Tonnen Gehalt ist am 3. Februar 1903 mit 18 Passagieren und 1124 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 265 Tonnen Zucker, nebst 7776 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 2 der Bombay-Eillinie, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 35.951 kg; Batavia 2407 kg Papier; Soerabaya 2138 kg Erdwachs; Suez 7449 kg; Suakim 5040 kg Zement; Gedda 2621 kg; Aden 104.540 kg (worunter 81.620 kg Zucker); Massaua 11.975 kg (worunter 11.400 kg Zucker); Dijbouti 1274 kg; Hodeidah 8920 kg (worunter 2570 kg Zucker); Mombassa 1500 kg Mehl; Zanzibar 5040 kg Zement; Bombay 876.778 kg (worunter 156.476 kg Zucker); Bagdad 5127 kg; Bassorah 10.730 kg; Bushire 18.600 kg (worunter 10.280 kg Zucker); Bahrein 123 kg; Cochin 2439 kg; Calicut 1284 kg Kurzwaren; Mangalore 2009 kg; Cannanore 4613 kg; Shanghae 9487 kg; Tientsin 1878 kg und Port Arthur 2157 kg (worunter 2056 kg Zucker). Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,166.683.

— (Abfahrt des Dampfers „Erzherzog Franz Ferdinand nach Kobè.) Dieser Dampfer von 3843 Tonnen Gehalt ist am 5. Februar 1903 ohne Passagiere mit 3922 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 2965 Tonnen Zucker, nebs

1852 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 2 der Kobè-Linie von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 4749 kg; Soerabaya 33.000 kg Erdwachs; Batavia 824 kg Riemen; Suez 279 kg Metallwaren; Gedda 979 kg Baumwollwaren; Aden 16.617 kg; Hodeidah 2117 kg Papier; Massaua 500 kg Manufakturwaren; Zanzibar 962 kg Baumwollwaren; Majunga 1080 kg Glasperlen; Mombassa 1278 kg Glasperlen; Colombo 91.149 kg (worunter 30.840 kg Zucker); Sydney 168 kg Esswaren; Adelaide 112 kg; Penang 184.994 kg (worunter 30.840 kg Zucker); Singapore 150.073 kg (worunter 77.025 kg Zucker); Soerabaya 15.007 kg; Batavia 5037 kg; Macassar 5065 kg Garne; Samarang 45.300 kg; Bangkok 1388 kg; Aleh-leh 1596 kg; Cheribon 1359 kg; Medan Deli 276 kg Metallwaren; Bandjermasin 1062 kg Töpferwaren; Amhoina 240 kg Seife; Atjeh 1152 kg Papier; Manila 7156 kg Garne; Menado 172 kg Seife; Hongkong 286.695 kg (worunter 107.625 kg Zucker); Canton 738 kg Glasperlen; Shanghae 2592 kg; Yokohama 1,908.417 kg (worunter 1,689.618 kg Zucker); Yokohama option Kobè 154.687 kg (worunter 154.442 kg Zucker); Kobè 944.260 kg (worunter 823.350 kg Zucker) und Kobè or Moji 51.400 kg Zucker. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,521.881.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Istria" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 1753 Tonnen Gehalt ist am 10. Februar 1903 nach 34tägiger Fahrt mit 6 Passagieren und 2375 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 373 Tonnen nach Fiume und 339 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 8 der Calcuttalinie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus Calcutta 2,038.109 kg (wovon 362.454 kg für Fiume und 324.589 kg für das Ausland), aus Colombo 146.409 kg (wovon 4540 kg für das Ausland und 10.708 kg Kokosnussöl für Fiume), aus Aden 58.729 kg (wovon 5087 kg für das Ausland), aus Suez 7958 kg (wovon 5185 kg Gummi für das Ausland) und aus Port Said 123.385 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug Kronen 1,640.693.

— (Ankunft des Dampfers „Electra" von Santos.) Dieser Dampfer von 1992 Tonnen Gehalt ist am 18. Februar 1903 nach 38tägiger Fahrt mit 8 Passagieren und 2522 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 2302 Tonnen nach Venedig bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 7 der Sautoslinie von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus Santos 2,317.020 kg Kaffee, aus Rio de Janeiro 157.260 kg Kaffee und aus Bahia 48.000 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 5,033.520.

Verschiedene Mitteilungen.

Verteilung von Entschädigungsbeträgen im Bereiche des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. In der am 3. bis 5. September 1902 zu Freiburg i. B. abgehaltenen Hauptversammlung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist ein Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres angenommen worden, wonach künftig die Frage des Verschuldens bei der Verteilung von Entschädigungsbeträgen für Verlust, Minderung, Beschädigung von Gütern und für Lieferfristversäumung ausser Betracht gelassen wird und die von der regelnden Verwaltung gezahlten Entschädigungen lediglich nach Verhältnis der Kilometer auf die an der Beförderung von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation des Frachtbriefes oder Gepäckscheines beteiligten Verwaltungen verteilt werden. Immerhin soll dieser neue Verteilungsmodus, da sich dessen Wirkung besonders für die kleinen Verwaltungen im voraus nicht mit genügender Sicherheit übersehen lässt, zunächst nur versuchsweise für die zwei Jahre 1903 und 1904 durchgeführt und über seine dauernde Beibehaltung späterer Beschluss vorbehalten werden. Auch sonst soll die im Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement vorgesehene besondere Haftung bestimmter Verwaltungen künftig wegfallen und überall die Haftungsgemeinschaft der an der Beförderung beteiligten Verwaltungen eintreten.

(„Z. f. d. i. E.-T.")

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des XXXVI. Stückes.) Das am 5. März 1903 herausgegebene XXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1107: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 26. Februar 1903, Z. 9194, betreffend die Bestimmung der Station Ahfaltersbach der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als Ein- und Ausladestation für Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 1108: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 1. März 1903, Z. 5737, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1109: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 28. Februar 1903, Z. 10.272, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1110: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 28. Februar 1903, Z. 3375, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des XXXVII. Stückes.) Das am 6. März herausgegebene XXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1111: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 2. März 1903, Z. 9624, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des XXXVIII. Stückes.) Das am 7. März herausgegebene XXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1112: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. März 1903, Z. 9782, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des XXXIX. Stückes.) Das am 9. März herausgegebene XXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1113: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 24. Februar 1903, Z. 32.733/I, betreffend die Aufhebung der Sperre im Bezirke Bosnisch-Dubica gegen den Verkehr mit Borstenvieh.

Nr. 1114: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 3. März 1903, Z. 278.046, betreffend die Bewilligung der Ausladung von für den Ausstellungsmarkt im königl. Baumgarten bestimmten Wiederkäuern und Schweinen in der Station Bubna.

Nr. 1115: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. März 1903, Z. 47.810, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken in Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des XL. Stückes.) Das am 12. März herausgegebene XL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1116: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 27. Februar 1903, Z. 19.796, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus seuchenfreien Gemeinden der II. und III. Zone Galiziens nach dem öffentlichen Schlachthause in Wojnicz, Bezirk Brzesko.

— (Inhalt des XLI. Stückes.) Das am 13. März herausgegebene XLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1117: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Inneru vom 13. März 1903, Z. 10.836, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Ungarn.

— (Inhalt des XLII. Stückes.) Das am 14. März herausgegebene XLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1118: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 28. Februar 1903, Z. 26.457, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des XLIII. Stückes.) Das am 19. März herausgegebene XLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1119: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. März 1903, Z. 11.914, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

Nr. 1120: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. März 1903, Z. 52.868, betreffend die Bestimmung der Stadt Bodenbach als Konsumort für Schlachtschweine aus Galizien.

Nr. 1121: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. März 1903, Z. 11.648, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des XLIV. Stückes.) Das am 20. März herausgegebene XLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1122: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. März 1903, Z. 52.226, betreffend die Bestimmung der Station Beraun der k. k. österr. Staatsbahnen als Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

— (Inhalt des XLV. Stückes.) Das am 21. März herausgegebene XLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1123: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. März 1903, Z. 12.216, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh

aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach den Ländern der ungarischen Krone.

Nr. 1124: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 20. März 1903, Z. 29.573, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des XLVI. Stückes.) Das am 24. März herausgegebene XLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1125: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. März 1903, Z. 12.602, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

Nr. 1126: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 21. März 1903, Z. 7100, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1127: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 21. März 1903, Z. 5662, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1128: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 21. März 1903, Z. 12.682, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des XLVII. Stückes.) Das am 26. März herausgegebene XLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1129: Kundmachung der k. k. Stattbalterei in Brünn vom 21. März 1903, Z. 14.367, betreffend die Einfubrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1130: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 24. März 1903, Z. 4467, betreffend die Einfubrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1131: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 22. März 1903, Z. 6085/X, betreffend die Einfubrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1132: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 22. März 1903, Z. 6078, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1133: Kundmacbung der k. k. Statthalterei in Triest vom 21. März 1903, Z. 7798, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1134: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 21. März 1903, Z. 60.267, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des XLVIII. Stückes.) Das am 27. März herausgegebene XLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1135: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. März 1903, Z. 12.869, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 1136: Kundmachung der k. k. Stattbalterei in Wien vom 26. Februar 1903, Z. 25.063, betreffend die Beschränkungen im Viehverkehre vom Zentralviehmarkte zu St. Marx in Wien.

Nr. 1137: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 23. März 1903, Z. 7842, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1138: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 24. März 1903, Z. 13.354, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1139: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. März 1903, Z. 13.391, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Rindvieh aus dem Regierungsbezirke Magdeburg des Königreiches Preussen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 17·2 km lange Strecke Ratingen West-Wülfrath, welche am 1. Mai von der kgl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld in Betrieb genommen werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereinskilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen) ist der Nachtrag I herausgegeben worden.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Das Güterwagenparkverzeichnis der kgl. Eisenbahn-Direktion Essen (Nr. 37 a) ist neu herausgegeben worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichnis wird das im Juni 1901 herausgegebene Verzeicbnis gleicher Nummer aufgehoben.

— (Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement.) Der I. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement ist nunmehr allseitig eingeführt worden.

Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol. (Generalversammlung.) Am 15. März 1903 fand in Innsbruck unter dem Vorsitze des Präsidenten des gesellschaftlichen Verwaltungsrates Dr. Josef Wackernell und im Beisein des landesfürstlicben Kommissärs, k. k. Statthaltereisekretärs Felix Gabos, die diesjährige zehnte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol statt. An derselben nahmen 22 Aktionäre teil, welche sowohl im eigenen als auch im Vollmachtsnamen 479 Aktien mit 238 Stimmen vertraten. Nacb dem vorgelegten Geschäftsberichte für das abgelaufene Betriebsjahr 1902 betrugen die Transporteinnahmen K 211.389·28 (gegen 1901 + K 555·56), die verschiedenen Einnahmen K 4635·70 (— K 4164·56), die Ausgaben K 134.459·88 (— K 15.221·66), daher der Betriebsüberschuss K 81.565·10 (+ K 11.612·66) und einschliesslich des Gewinnvortrages vom Jahre 1901 im Betrage von K 3762 32 der Reingewinn K 85.327·62 (+ K 6510·62). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericbt und den Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, von dem K 85.327·62 betragenden Reingewinne den Teilbetrag von K 1000 zur Aktientilgung zu verwenden. K 3096·51 statutengemäss dem Betriebsreservefonds zuzuweisen, K 5573·72 an den Verwaltungsrat der Gesellschaft als Tantieme zu verteilen, ferner eine Dividende von 5 Prozent an die Aktien und eine Superdividende von 1 Prozent an die Aktien und Genussscheine der Gesellschaft zur Auszahlung (zusammen K 59.600) zu bringen, einen weiteren Betrag von K 12.000 dem Betriebsreservefonds zu widmen und endlich den sohin noch erübrigenden Rest von K 4057·19 auf neue Rechnung vorzutragen. Die nach der Bestimmung des § 36 der Statuten ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates, Regierungsrat Dr. Isidor Bing und kaiserlicher Rat Johann Kastner, wurden einstimmig wiedergewählt. In den Revisionsausschuss wurden die bisherigen Mitglieder Julius Zambra und Josef Prantl und als Ersatzmann Konrad Schmitt neuerlicb entsendet. [E.-M.-Z. 13.222/03.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Februar 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meterzentner			
Weizen	1457·20	2368·90	2869·40	956·70
Roggen	805·50	—	97·30	708·20
Gerste	1319·04	904·66	328·96	1894·74
Hafer	1358 08	908·30	245·34	2021·04
Mais	1783·47	306·62	487·84	1602·25
Mehl	1376·05	923·30	756·94	1542·41
Wein	6227·16	191·74	253·03	6165·87
Verschiedene . . .	1246 68	1278·21	1066·84	1458·05
Zusammen .	15573·18	6881·73	6105·65	16349·26
Versicherungswert K	523.400	101.600	81.600	543.400

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	25	3	3	25
Versicherungswert K	146.590	11.400	18.300	139.690
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	—	—	1
Versicherungswert K	3.000	—	—	3.000
Lombardbetrag . . K	1.500		—	1.500

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Februar 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Februar 1903	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1903
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	13.619	4 291	4.749	13.161
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	7.955	—	20	7.935
Hafer	1.730	3.570	3.796	1.504
Mais	496	—	—	496
Gerste	369	101	338	132
Diverse	3.069	620	595	3.094
Reps	—	—	—	—
Roggen	—	—	—	—
Assekuranzwert . . K	187.165	61.490	65.240	183.415

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Februar	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Februar	Stand am letzten Februar 1903
Lagerscheine:				
Stück	3	—	—	3
Versicherungswert . . K	41.600	—	7.500	34.100
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 19 Arbeitstagen 47.580 kg, Assekuranzwert von K 6670

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	Februar 1903				Februar 1902			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt . . .	159.783	61.111	96.464	124.430	280.649	66.282	113.581	233.350
Darunter:								
Weizen	25.432	9.279	22.318	12.393	26.451	16.299	15.648	27.102
Roggen	5.958	18.622	19.966	4.614	34.292	14.590	9.820	39.062
Gerste	29.369	7.251	14.743	21.877	31.352	4.243	10.741	24.854
Hafer	22.989	6.030	14.135	14.884	73.572	10.872	30.008	54.436
Mais	5.980	3.638	4.325	5.293	54.174	7.139	31.755	29.558
Hirse	1.983	458	561	1.880	9.799	100	590	9.309
Bohnen	3.723	558	1.573	2.708	4.980	546	644	4.882
Erbsen	1.443	685	185	1.943	1.556	281	1.003	834
Malz	713	280	343	650	309	101	101	309
Reps	15.530	102	6.232	9.400	1.126	46	90	1.082
Hanfsamen	1.464	50	237	1.277	498	235	262	471
Wicken	6.132	2.012	1.555	6.589	5.199	1.677	3.498	3.378
Mehl	2.895	1.103	1.081	2.917	3.221	1.987	1.486	3.722
Kleie	2.376	1.833	665	3.544	5.869	799	1.476	5.192
	125.987	51.901	87.919	89.969	252.398	58.915	107.122	204.191
Spiritus	1.739	1.782	—	3.521	1.549	2.105	—	3.654
Zucker	—	—	—	—	8.880	—	997	7.883
Wein	2.753	648	967	2.434	2 294	1.037	343	2.988
Oele und Fette	1.016	529	476	1.069	795	221	147	869
Sonstige Waren	28.288	6.251	7.102	27.437*	14.733	4.004	4.972	13.765
Mittlere Tagesbewegung . .	6851 Meterzentner				7494 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	3,440.880	701.050	1,319.240	2,822.690	4,697.710	1,039.680	1,603.340	4,134.050

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	35	12	13	34	52	15	27	40
Versicherungswert . . . K	246.950·—	43.600·—	64.700·—	225.850 —	854.150·—	96.600·—	485.800 —	464.950·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	1	—	—	1	3	—	1	2
Versicherungswert . . . K	3.700·—	—	—	3.700·—	6.200·—	—	2.800· —	3.400·—
Lombardbetrag . . . . K	2.200·—	—	—	2.200·—	3.916·—	—	1.316·—	2.600·—

*) Darunter 10.606 Meterzentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Station Wien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Aussig, Komotau, Lobositz, Czernosek und B.-Leipa.

Verschiebung des Einführungstermines des Tarifnachtrages I.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 31 vom 14. März 1903 unter Post Nr. [240] verlautbarte Nachtrag I zum Tarife für den obengenannten Verkehr gelangt bis auf weiteres nicht zur Einführung.

Teplitz, am 28. März 1903. [305]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Sandhübel.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Hannsdorf—Ziegenhals gelegenen Station Sandhübel wird mit 1. Mai 1903 in Sandhübel-Saubsdorf abgeändert.

Olmütz, im März 1903. [306]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

(Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. August 1899.)

Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 11.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1903 gelangen für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenbriketts etc. folgende Frachtsätze im obenbezeichneten Güterverkehre zur Einführung:

Von nebenstehenden Stationen nach untenstehenden Stationen	Borna	Breitingen-Regis	Meuselwitz	Rositz	Wuitz-Mumsdorf
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes				
Flums	203	201	197	198	198
Lachen	208	207	202	203	203
Luchsingen-Hätzingen	224	223	218	219	219
Mels	198	196	192	193	193
Oberriet	182	180	176	177	177
Sargans	196	194	190	191	191
Siebnen-Wangen	210	209	204	205	205
Trübbach	194	192	188	189	189
Weesen	216	214	210	211	211

Wien, am 26. März 1903. [307]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung eines Frachtsatzes.

In der zum Tarife, Teil II, Heft 2, mit Gültigkeit vom 1. März 1903 zur Ausgabe gelangten Dienstanweisung Nr. 2 ist auf Seite 5 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 37/II (Nüsse) in der Relation Bucaresti—Filaret—Arad von 225 Cts. auf **255 Cts.** zu berichtigen.

Wien, am 28. März 1903. [308]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding. Lokalbahn Mutenitz-Gaya.

Einführung von steuerfreien Arbeiterfahrkarten in einzelnen Relationen.

Mit 15. April 1903 gelangen in den Relationen Göding—Tscheitsch, Göding—Brumowitz und Göding—Gaya steuerfreie Arbeiterfahrkarten mit den Fahrpreisen von 38 Heller, bezw. 46 Heller, bezw. 52 Heller zur Einführung.

Wien, am 30. März 1903. [309]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Fahrpreise Wien St.E.G.—Freudenau oder umgekehrt bei den anlässlich der Pferderennen verkehrenden Sonderzügen.

Bei den anlässlich der Pferderennen zwischen Wien St.E.G und Freudenau verkehrenden Sonderzügen gelangen nachstehende Fahrpreise pro Person zur Einhebung:

Wien St.E.G.—Freudenau:

a) bei einfacher Fahrt

I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
in Hellern einschliesslich Fahrkartensteuer		
110	70	40

b) bei Hin- und Rückfahrt (Rückfahrt am Tage der Hinfahrt)

I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
in Hellern einschliesslich Fahrkartensteuer		
220	140	80

Wien, am 31. März 1903. [310]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit sofortiger Gültigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege werden bei Benützung des Schnellzuges auf der Böhmischen Nordbahn und des Personenzuges auf der Oesterr. Nordwestbahn Fahrkarten mit folgenden Fahrpreisen ausgegeben:

	Klasse I	II	III
	Kronen		
Von Prag B.N.B. nach Leitmeritz Stadt	9·10	5·80	3·00
Von Prag B.N.B. nach Melnik	6·60	4·10	2·20

Prag, am 1. April 1903. [311]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, Teil II, Abt. a, und des Ausnahmetarifes Nr. 1.

Am 1. April 1903 treten die folgenden Aenderungen und Ergänzungen der vorstehend genannten Tarife in Kraft:

1. Die Eilgutschnittsätze der Station Isenburg werden aufgehoben, die Schnittsätze für Frachtstückgut dieser Station gelten nur zur Berechnung der Stückgutfracht für gemischte Ladungen (vgl. § 4, Ziffer 17, der allgemeinen Tarifvorschriften).

2. Die Station Neu-Isenburg der kgl. Eisenbahn-Direktion Mainz wird mit nachstehenden Entfernungen und Schnittsätzen in den Tarif einbezogen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Kilometer	Eilgut			Frachtgut													
			gewöhnliches	ermässigtes		Stückgut				Wagenladungen									
										Klassen				Spezialtarife					
														I		II		III	
			a	b	c	1	2	3	4	A	B	C	D	a	b	a	b	a	b
										5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t
			Frachtsätze in Franken für 100 kg																
Neu-Isenburg	Pino . .	668	17·30	16·76	12·30 (31) 12·65	8·58	8·41	7·74	8·41	5·68	5·03	5·68	5·03	4·23	3·83	4·23	2·96	3·18	1·99
	Chiasso	712	18·50	17·86	13·43 13·75 (31)	9·07	8·86	8·19	8·86	6·05	5·35	6·05	5·35	4·50	4·08	4·50	3·15	3·40	2·12
	Peri . .	825	18·43	17·62	11·90	9·71	8·68	8·17	8·09	7·02	6·10	6·76	6·10	5·64	5·04	5·64	3·69	4·17	2·57

(31) Nur gültig für Fische, lebende, und Fischbrut.

3. Die Station Cochem der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken wird mit nachstehenden Schnittsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 23 für Schwefel aufgenommen:

		Franken für 100 kg
Cochem	Pino	2·19
	Chiasso	2·32
	Peri	2·92

4. Die Station Remilly der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird mit nachstehenden Entfernungen und Schnittsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 1, Abt. g (Roheisen, altes Eisen), einbezogen:

		km	Franken für 100 kg
Remilly	Pino	587	1·62
	Chiasso	631	1·75
	Peri	939	2·50

Wien, am 28. März 1903. [312]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Schliessung der Fahrkarten-Ausgabestelle „Am Gemärke".

Die Fahrkarten-Ausgabestelle in der an der Lokalbahn Nieder-Lindewiese—Barzdorf—Heinersdorf gelegenen Halte- und Ladestelle „Am Gemärke" wird ab 1. April 1903 geschlossen.

Von diesem Zeitpunkte an wird die Fahrkartenausgabe durch den Kondukteur im Zuge erfolgen. Eine Fahrtunterbrechung ist in der genannten Haltestelle von da ab unzulässig.

Olmütz, im März 1903. [313]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Schweizer Bahnen. (Rückvergütungsfrachtsätze für Gütertransporte im Sächsisch-preussisch-Südfranzösischen Verkehre.) Laut Publikation der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen werden unter Bezugnahme auf die von dieser Bahnverwaltung bereits erfolgte Bekanntmachung (enthalten im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 143 vom 16. Dezember 1902) die über Alt-Münsterol erreichbaren niedrigsten Frachtsätze nicht bloss im Verkehre mit Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz via Genève, sondern im Verkehre mit sämtlichen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen bei Benützung des Weges über Genève, Les Verrières oder Delle—Lindau im Rückvergütungswege gewährt.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach wird in der Station Selzthal beim Baue des Kaserngebäudes eine Niederdruck-Dampfheizungs- und Warmwasserbereitungsanlage, sowie die Wasserleitung zur Ausführung gelangen und werden die bezüglichen Arbeiten im Offertwege vergeben. Es wird ein besonderer Wert darauf gelegt, dass die einzelnen Firmen sowohl auf die Niederdruck-Dampfheizungs- und Warmwasserbereitungsanlage, als auch auf die Wasserleitungsarbeiten gleichzeitig offerieren.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich jedoch das Recht vor, die Arbeiten auch separat zu vergeben, über die Annahme oder Nichtannahme des Offertes nach freiem Ermessen zu entscheiden, sowie auch allenfalls sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen. Die Vergebung dieser Herstellungen erfolgt gegen Pauschalbetrag.

Die obgenannten Arbeiten sind derart durchzuführen, dass dieselben spätestens am 15. Oktober 1903 dem anstandslosen Betriebe übergeben werden können.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, das Offertformular, die Bedingnisse und Projektspläne können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Villach, Abt. 3 für Bau und Bahnerhaltung eingesehen und bezogen werden. Die diesbezüglichen Offerte, zu welchen nur die vorgeschriebenen Offertformulare verwendet werden dürfen, sind versiegelt spätestens bis 27. April 1903, 12 Uhr mittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Villach einzureichen. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags statt. Das Offert muss auf die komplette Herstellung aller Arbeiten lauten und hat der Offerent bis zum 27. Mai 1903 im Worte zu verbleiben.

Es wird besonders hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung rechnen können, welche in einer allen Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der zu übernehmenden Aufgabe darzutun vermögen.

Das zu erlegende Vadium beträgt 5 Prozent der Offertsumme und hat im Erstehungsfalle die Vertragskaution zu bilden.

Offerte, bei welchen einzelne der vorgeschriebenen Beilagen von den Offerenten nicht unterschrieben wurden, oder falls das Vadium nicht bis zur Frist für die Einbringung der Offerte erlegt sein sollte, ferner solche Offerte, in welchen eine gänzliche oder teilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Villach, am 28. März 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten
Fabrik: VI 2, Hirschengasse 25
Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.
Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.
Illustrirte Kataloge frei. 668

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem **Decimal-Tabulator.**
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Gegründet 1837.
Lack-, Firniss-, Buch- und Steindruck-Farben-Fabriken
CHRISTOPH SCHRAMM
Wien Simmering und **Györ** (Ungarn).
Lacke für sämmtliche . . .
Industriezwecke, Kutschen, .
Eisenbahn- und Tramway- . .
Waggons, Locomotiven, ...
Maschinen, Automobile, Schiffe, . .
Möbel, Bauten etc. . . . . .
Prämiirt London 1862. 716

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707
Schlacken-Cement
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Krahne
Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718
liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Deutschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
TRIEST, via delle poste 7.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition und Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. u. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage und Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
internationale Transporte.

GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspediteure,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagernngen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inhaber F., B. u. M. Wachtel)
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmnng der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Central-Depositencasse und
Wechselstube des Wiener Bankverein
(Volleingezahltes Actiencapital K 80,000.000, Reservefond Ende 1901 K 22,342.701·94)
I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.
Auswärtige Filialen: PRAG, Graben 29, GRAZ, Herrengasse 9, BRÜNN, Jesultengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 26. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15, III. Hauptstrasse 24, IV. Wiedener Hauptstrasse 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 27, IX. Nussdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 4, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Hernaiser Hauptstrasse 43, XX. Wallensteinplatz 3.
An- und Verkauf von Werthpapieren und Valuten.
Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.
Verwahrung und Verwaltung von Werthpapieren.
Versicherung gegen Verlosungsverlust.
Revision von Losen und Werthpapieren. 720
Ausgabe von Einlagsbüchern Verzinsung 3½ Percent bis K 5000, 3¼ Percent über K 5000 gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

717 Centrale:
Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.
Felten & Guilleaume
Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- nnd Kupferwerke
Actien = Gesellschaft.
Fabriken in
Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Stelermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und **Telephondrähte**
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.
Specialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1113	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische, und Koks	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Reviers, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Grussbach-Schönau loko	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für mineralische Kohlen und Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Juli 1903 bis 30. Juni 1904	Lokalgütertarif vom 1. Juli 1899	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)			Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	
				Szczakowa via Lundenburg					682	662	20			
									880	860	20			
1114	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Holzzellstoff der Pos. H—32—a) und b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Zartlesdorf	Arnau	Bei Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 154		Im Kartierungswege		
					Eisenberg a. M.					198				
					Freiheit-Johannisbad					154				
					Pelsdorf					132				
1115	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Kohlen, mineralische	Brüx St.B. und A.T.E.	Gmunden Seehahnhof	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zu Regiewecken einer Dampfschiffahrts-Unternehmung auf den Salzkammergutseen bestimmt und an eine Dienststelle derselben adressiert sein	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif		Heller pro Tonne 1060	1010	50	Im Kartierungswege		
				Wiesa-Oberlentensdorf	Gmunden Seehahnhof					1080	1020	60		
					Ischl transit					1140	1090	50		
					Obertrann					1180	1140	40		
					Aussee					1190	1170	20		
					Kammer					1200	1170	30		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1116	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Güter der Klasse II	Dentsch-Lieban	Bóbrka-Chlebowice Brody Buczacz Chodorów Czernowitz Drohobycz Gródek Grzymałów Horyniec Iwanie pnste Jaroslau Kolomea Łańcut Lemberg Mikołajów-Drohowyże Posada-Chyrowska Potutory Przemyśl Przeworsk Radantz Rawa rnska Rzeszów Sanok Skałat Śniatyn-Załncze Stanislau Stryj Tarnopol Tarnów Zadwórze Zaleszczyki Zborów Złoczów oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) für Mengen unter 5000 kg ad b) für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 634 673 756 654 782 622 596 787 570 867 518 737 486 615 641 570 698 551 505 838 583 466 558 767 762 705 641 705 389 634 829 679 660 b) 608 644 722 626 746 596 572 756 548 831 499 704 467 590 614 548 668 530 486 800 560 449 536 736 728 674 614 674 375 608 794 650 632		Im Kartierungswege		
1117	k. k. österr. Staatsbahnen	a) Eisenbahnbau und Betriebsmaterialien b) Fahrbetriebsmittel	den Stationen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Linien	Gmünd		Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Lokalbahn Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs, bezw. zum Betriebe der Lokalbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Bahnleitung der ersteren Lokalbahn in Gross-Gerungs, bezw. der Betriebsleitung der letzteren Lokalbahn in Gmünd als Empfängerin zur Beförderung gelangen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	a) 0·2 Heller für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg; b) 50 Prozent Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrung eines Minimal-Einhebtssatzes von 0·2 Heller für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung. Die Frachtbriefe werden nicht mehr zurückgestellt	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1118	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Obst, gedörrtes, und Pflaumenmus	in den umstehenden Relationen		**Bei Auflieferung von 26.900 t während der Begünstigungsdauer, von welchem Quantum nach Fiume oder Triest mindestens 2400 t zu verfrachten sind.** Bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Die Sendungen sind mit direkten Eisenbahn-Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen. Unter Aufrechthaltung der für den Transport dieser Artikel bestehenden Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei hat eine Kaution von 20.000 Kronen in barem oder in zu Staatsdepositen geeigneten Wertpapieren, den kursmässigen Wert derselben mit einem Abzug von 10 Prozent gerechnet, bei der Hauptkassa der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen, welches Depot bei Nichteinhaltung der Bedingungen zugunsten der Bahnanstalt verfällt. Die Frachtsätze für Pozsony-Ujváros transit gelten nur für Sendungen, welche von Pozsony nach Passau oder darüber hinaus gelegenen Stationen per Wasser weiterverfrachtet werden. Die Kartierungssätze finden ohne Auflieferung eines besonderen Minimalquantums Anwendung	vom 10. Mai 1903 bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, respektive Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, respektive Tarif für den direkten Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits	Vide umstehende Tabelle			a) Im Kartierungswege b) Im Rückvergütungswege		**Die Refaktie-Liquidierung erfolgt auf Grund der Duplikat-Frachtbriefe, welche auf die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei als Aufgeberin lauten und längstens bis Ende Mai 1904 der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) vorzulegen sind** Das im Verordnungs-Blatte Nr. 6 vom 13. Jänner 1903 unter fortlaufender Nummer 426 publizierte Zugeständnis wird hiermit ausser Kraft gesetzt; die während der Begünstigungsdauer dieses Zugeständnisses verfrachteten Quantitäten werden jedoch in die in der Rubrik 6 bezeichneten Minimalquantitäten eingerechnet. Für die in der Station Bröka der Vinkovci-Brčkaer Lokalbahn nach galizischen, sowie nach über Budapest hinaus gelegenen oberungarischen und nordöstlichen Stationen zur Aufgabe gebrachten und unter Vermeidung der Budapester Umkartierung von Vinkovci direkt weiter beförderten Sendungen wird unter Aufrechthaltung der sonstigen Bedingungen rücksichtlich der Strecke Bröka—Vinkovci der ermässigte Frachtsatz von 42 Heller pro 100 kg bewilligt. Die bewilligten Frachtsätze werden auch auf Sendungen, welche im Zimonyer Lagerhause reexpediert werden, angewendet

Bei Sendungen, welche von den nebenangeführten Stationen in Sziszek zur Einlagerung gelangen und von da nachweislich nach Triest weiterbefördert werden, wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller pro 100 kg herabgesetzt.

Die Kartierungssätze für Triest, mit Ausnahme jener für Belgrad loko und transit, sowie für Kienak-Szávapart und Mitrovicz-Szávapart transit entsprechen den im Ungarisch-Adriatischen Verbandstarife für die bezüglichen Stationen enthaltenen tarifmässigen Frachtsätzen.

Bei Sendungen, welche von den in der Tabelle angeführten Aufgabsstationen in Budapest-fővárosi-közraktarak zur Einlagerung gelangen und von da nachweislich weiter befördert werden, wird die Reexpeditionsgebühr auf 2 Heller pro 100 kg herabgesetzt. Für die Sendungen wird in Fiume, sofern dieselben in den Eisenbahnmagazinen eingelagert sind, bei Einlagerung von höchstens 50 Wagenladungen auf einmal eine viermonatliche, für die das Quantum von 50 Waggons überschreitenden Sendungen, sowie für Sendungen in Budapest-Józsefváros eine 21tägige und in Budapest-dunaparti t. p. u. eine achttägige Lagerfreiheit mit der Beschränkung bewilligt, dass diese Begünstigung bei Einhaltung einer achttägigen Kündigungsfrist wann immer ausser Kraft gesetzt werden kann.

Es wird ferner bedungen, dass die auf die Sendungen bezüglichen Frachtbriefe in Budapest und Fiume innerhalb der tarifmässig lagerfreien Zeit ausgelöst werden. Nach Ablauf dieser lagerfreien Zeit wird für jeden angefangenen Tag und 100 kg ein Lagerzins von 0·8 Heller berechnet.

Von	Nach: Budapest-dunap. t. p. u. / -fővarosi közraktarak / -Józsefváros			Pozsony-Ujváros transit			Wien (St E.G. oder K.F.N.B.)			Fiume			Triest			Sziszek		
	Kartierungssatz a)	Refaktiesatz b)	Nachlass	Kartierungssatz a)	Refaktiesatz b)	Nachlass	Kartierungssatz a)	Refaktiesatz b)	Nachlass	Kartierungssatz a)	Refaktiesatz b)	Nachlass	Kartierungssatz a)	Refaktiesatz b)	Nachlass	Kartierungssatz a)	Refaktiesatz b)	Nachlass
	Centimes pro 100 kg																	
Belgrad loko	153	135	18	235	217	18	257	239	18	277	272	5	297	292	5	—	—	—
„ transit	148	130	18	230	212	18	252	234	18	272	267	5	292	287	5	—	—	—
	Heller pro 100 kg																	
Zimony loko und transit	150	130	20	235	215	20	260	240	20	257	252	5	303	298	5	166	136	30
Mitrowitz loko	192	172	20	277	257	20	302	282	20	284	268	16	330	283	47	—	—	—
Mitrovicz-Szávapart loko	192	172	20	277	257	20	302	282	20	284	268	16	330	283	47	—	—	—
„ „ transit*)	154	134	20	239	219	20	264	244	20	284	256	28	326	271	55	164	138	26
Gunja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	307	260	47	353	284	69	—	—	—
Brčka	204	184	20	289	269	20	314	294	20	317	260	57	363	284	79	—	—	—
Brod	200	180	20	285	265	20	310	290	20	239	233	6	273	257	16	—	—	—
Andrievci	200	180	20	285	265	20	310	290	20	246	233	13	286	257	29	—	—	—
Garčin	200	180	20	285	265	20	310	290	20	242	233	9	280	257	23	—	—	—
Bosna-Brod loko und transit	200	180	20	285	265	20	310	290	20	239	235	4	280	259	21	—	—	—
Strižívojna-Vrpolje	198	178	20	283	263	20	308	288	20	249	233	16	292	257	35	—	—	—
Eszék loko nnd transit	150	130	20	235	215	20	260	240	20	271	249	22	317	275	42	—	—	—
Vukovar	150	130	20	235	215	20	260	240	20	265	233	32	311	257	54	—	—	—
Šamac	200	180	20	285	265	20	310	290	20	255	246	9	301	271	30	—	—	—
Bršadin	172	152	20	257	237	20	282	262	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vinkovce loko nnd transit	172	152	20	257	237	20	282	262	20	258	233	25	304	257	47	—	—	—
Ivankovo	178	158	20	263	243	20	288	268	20	255	233	22	301	257	44	—	—	—
Mikanovci	184	164	20	269	249	20	294	274	20	252	233	19	298	257	41	—	—	—
Klenak-Szavapart**)	183	163	20	268	248	20	293	273	20	317	265	52	359	281	78	197	167	30

*) Für Sendungen ab Rača.

**) Für Sendungen ab Sabac.

Bei Sendungen nach Budapest-nyugoti p. u. oder Budapest-Lipótváros werden die Frachtsätze für Budapest-dunapartl t. p. u. um 10 Heller pro 100 kg erhöht angewendet. Die Frachtsätze ab den Stationen Bršadin, Vukovar, Brčka, Brod, Andrievci, Garčin, Bosna-Brod, Strižívojna-Vrpolje, Eszék, Šamac, Vinkovci, Ivankovo nnd Mikanovci nach Wien (St.E.G.) haben anch für Wien (Matzleinsdorf) Gültigkeit.

Fortlaufende Nummer	1119	1120	1121
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Quebrachoholz-Extrakt	Steine des Spezialtarifes 3 der Klasse C	Maschinenteile von Eisen, Gusseisen oder Stahl
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	Rostok	Skutsch Oe.N.W.B.	L i e h a n
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	Weis / Wilhelmshurg	Borohradek	Pontebba trs. / Peri trs.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger. Die Sendungen müssen zur Strasseurekonstruktion im Bezirke Hobenmauth bestimmt und an den Bezirksausschuss daselbst adressiert sein	Einhaltung der in den übrigen Enbriken gegebenen Vorscbriften. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen uud auf Grnud der Bestimmnngen des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr znr Aufgabe gelangen. Die Frachtsätze ad a) gelten bei Anfgabe von mindesteus 5000 kg genannten Artikels pro Wageu uud Frachtbrief oder Frachtzablung hierfür, jene ad h) gelten hei Anfgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels pro Wageu uud Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür
in der Zeit und gilt	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis anf Widerrnf, längstens aber his Ende Dezemher 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife	Lokaltarife	Tarif für den Oesterreicbisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Besteben keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	189 Heller / 210 Heller	27 Heller / 36 Heller	Franken: a) 5·26 / b) 3·60 / a) 4·11 / b) 2·87
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartiernngswege	Im Kartierngswege	Kartiernng
Bezeichnnng der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1122	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Szomolnokhnta (Station der Gölnicztbahbn)	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und für je zwei Wagen der schmalspurigen Lokalbahn (Szomolnokbuta-Gölniczbánya), bezw. für einen Wagen der normalspurigen Strecke, bei Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr, Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Mai 1901	Direkter Frachtsatz besteht nicht	116 Heller		Im Kartierungswege		Hierdurch tritt die in diesem Blatte Nr. 29 vom 10. März 1903, sub Position 947 auf Seite 830 verlautbarte Frachtbegünstigung ausser Kraft.

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 23 vom 24. Februar 1903	813	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmische Nordbahn	Brennholz	Liboch	Kralup B.N.B.	In der Rubrik Nr. 5 soll es anstatt Kralup B.N.B. richtig Kralup B.N.B. transit lauten	

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art, wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Hüttig's Grassamen-Mischungen
für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.
Specialofferte und Kataloge zu Diensten.
Samenhandlung P. Hüttig
Wien, I. Weihburggasse 17.
Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc. 723

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 39. **Wien, 4. April 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit jenen der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement unter Berücksichtigung der Anlage B zur deutschen Verkehrsordnung. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Handels, der Eisenbahnen und des Ackerbaues vom 29. März 1903,*) betreffend die Abwehr und Tilgung der Geflügelcholera.

Auf Grund der Bestimmungen des § 1 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, betreffend die Abwehr und Tilgung ansteckender Tierkrankheiten, wird verordnet wie folgt:

§ 1.

Behufs Hintanhaltung von Einschleppungen der Geflügelcholera und anderer ähnlicher ansteckender Geflügelkrankheiten in die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder haben die Vorschriften des § 5 des allgemeinen Tierseuchengesetzes entsprechende Anwendung zu finden.

§ 2.

Wenn Geflügel unter solchen Erscheinungen verendet, welche nach der dieser Verordnung beigegebenen Belehrung den Verdacht des Bestehens der Geflügelcholera begründen, so hat der Besitzer der Tiere oder dessen Stellvertreter nach Anordnung des § 15 des allgemeinen Tierseuchengesetzes hiervon unverzüglich dem Gemeinde- (Gutsgebiets-) Vorsteher, beziehungsweise der politischen Bezirksbehörde Anzeige zu erstatten.

Der Besitzer der Tiere oder dessen Stellvertreter hat ferner die noch vollkommen gesund erscheinenden Tiere von den kranken sofort abzusondern und, wenn tunlich, in kleinere Partien geteilt, in besonderen Räumen unterzubringen. Die kranken Tiere sind unter Stallsperre, die noch gesunden unter Gehöftsperre zu halten.

Sollten Wasserläufe oder allgemein zugängliche Wege in dem Gebiete des Seuchenhofes gelegen sein, so sind die gesunden Tiere von diesen Wasserläufen oder Wegen fernzuhalten.

§ 3.

Der Gemeinde- (Gutsgebiets-) Vorsteher ist verpflichtet, über jede solche Anzeige die vorgesetzte politische Bezirksbehörde ohne Verzug in die Kenntnis zu setzen, die Einhaltung der vorläufigen Sicherungsmassnahmen (§ 2) strenge zu überwachen und ein verendetes Tier in einem undurchlässigen Behältnisse zur Feststellung der Todesursache der politischen Bezirksbehörde einzusenden; von letzterer Massnahme ist jedoch dann abzusehen, wenn in der Ortschaft die Geflügelcholera bereits amtlich konstatiert worden ist.

In besonders wichtigen Fällen kann die politische Bezirksbehörde zur Konstatierung der Seuche und zur Anordnung der entsprechenden veterinärpolizeilichen Massnahmen den Amtstierarzt auf Staatskosten nach dem Seuchenorte entsenden.

§ 4.

Sobald der Bestand der Geflügelcholera amtlich festgestellt worden ist, hat der Gemeinde- (Gutsgebiets-) Vorsteher dies in ortsüblicher Weise zu verlautbaren. Die politische Bezirksbehörde hat — abgesehen von den weiter aufrecht zu erhaltenden vorläufigen Sicherungsmassregeln (§ 2) — noch folgendes anzuordnen:

a) das Gehöfte ist durch Anschlag einer Warnungstafel mit der deutlich lesbaren Aufschrift: „Geflügelcholera" an geeigneter Stelle als verseucht zu bezeichnen;

*) Enthalten in dem am 31. März 1903 ausgegebenen XXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 73.

b) aus dem verseuchten Gehöfte dürfen gesundes Geflügel nur in geschlachtetem Zustande und nach eingeholter Bewilligung des Amtstierarztes, Eier nur nach sorgfältiger Waschung mit Sodalösung ausgeführt werden;
c) verendete oder getötete kranke Tiere sind mit allen ihren Teilen sogleich unschädlich zu vernichten;
d) Kot, Futterreste und sonstige Abfallstoffe sind täglich gut zusammenzukehren und zu verbrennen oder gemischt mit Kalkmilch in einer wohlverschlossenen Grube zu sammeln.

Wurde in einer grösseren Anzahl von Gehöften derselben Ortschaft Geflügel von der Cholera ergriffen, so kann über die verseuchte Ortschaft die Ortssperre (§ 20, Punkt 2, lit. f, des allgemeinen Tierseuchengesetzes) verhängt werden. In grösseren Ortschaften kann die Sperre auf Teile des Ortes beschränkt werden.

§ 5.

Wenn in einem verseuchten Gehöfte das sämtliche Geflügel gefallen oder getötet worden ist, oder wenn sich im Verlaufe von acht Tagen seit dem letzten Falle einer Verendung, Tötung oder Genesung keine weitere Erkrankung mehr ereignet hat, so ist hiervon der politischen Bezirksbehörde die Anzeige zu erstatten. Diese hat die Desinfektion der vom Geflügel benützten Räumlichkeiten anzuordnen und nach Durchführung derselben die Seuche als erloschen zu erklären.

Die etwa verhängte Ortssperre ist aufzuheben, sobald die Voraussetzungen, unter welchen dieselbe verhängt werden kann, nicht mehr bestehen.

§ 6.

Verendet Geflügel während des Triebes oder beim Transporte auf Fuhrwerken unter Erscheinungen, welche den Verdacht des Bestehens der Geflügelcholera begründen (§ 2), so hat der Transportführer den Weitertransport möglichst bald einzustellen. Auch auf solche Fälle finden die Bestimmungen der §§ 2—5 Anwendung. Es hat sich jedoch die Desinfektion auch auf die mit dem Geflügel in Berührung gekommenen Teile des Fuhrwerkes und der sonstigen Transportmittel (als Käfige, Körbe u. dgl.) zu erstrecken.

Zum Transporte von lebendem Geflügel benützte Eisenbahnwagen sind durch jene Eisenbahnverwaltung, in deren Bereich die Entladung stattgefunden hat, der Desinfektion nach einer der in der Durchführungsverordnung vom 7. August 1879, R.-G.-Bl. Nr. 109, zu § 10 des Gesetzes vom 19. Juli 1879, R.-G.-Bl. Nr. 108, genannten Verfahrensarten zu unterziehen.

Die Höhe der hierfür zur Einhebung gelangenden Gebühr wird vom k. k. Eisenbahnministerium nach Einvernehmen der Eisenbahnverwaltung bestimmt werden.

§ 7.

Die politische Bezirksbehörde kann, wenn besondere Umstände es erfordern, behufs Verhütung einer Verschleppung der Geflügelcholera für das Gebiet einzelner Gemeinden oder auch des ganzen politischen Bezirkes anordnen, dass das Handelsgeflügel auf öffentlichen Wegen nur in Wagen, Käfigen, Körben oder anderen Transportmitteln befördert werden dürfe, welche so eingerichtet sind, dass ein Ausfallen von Kot und Streu unmöglich ist, und welche vor jedesmaligem Transporte gereinigt und desinfiziert wurden.

Unter der gleichen Voraussetzung kann die politische Bezirksbehörde auch die veterinärpolizeiliche Ueberwachung der Betriebsstätten der Geflügelhändler anordnen und verfügen, dass die Geflügelhändler ihre lebende Ware nur auf solchen Plätzen zum Verkaufe ausbieten oder frei bewegen lassen dürfen, welche vom einheimischen Geflügel nicht betreten werden.

§ 8.

Das zur Ausfuhr nach dem Auslande bestimmte Handelsgeflügel ist mit Viehpässen zu decken, in welchen von der Ortsbehörde zu bescheinigen ist, dass in dem Orte, aus dem die Tiere zur Ausfuhr gelangen, seit acht Tagen keine ansteckende Geflügelkrankheit herrscht.

Derartiges Geflügel darf nur über bestimmte Austrittsstationen, in welchen dasselbe einer tierärztlichen Untersuchung zu unterziehen ist, zur Ausfuhr gelangen. Ergibt sich bei der Untersuchung kein Anstand, so ist der Viehpass von dem bestellten Sachverständigen mit der Bemerkung: „unbedenklich befunden“ unter Beifügung der Beschauprotokolls-Nummer, des Datums und der Unterschrift zu versehen.

Der Kleinhandel in Grenzbezirken ist von den Bestimmungen dieses Paragraphen ausgenommen.

§ 9.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen oder gegen auf Grund derselben erlassene Verfügungen unterliegen den Strafvorschriften der §§ 44 und 45 des allgemeinen Tierseuchengesetzes.

§ 10.

Diese Verordnung tritt am zehnten Tage nach ihrer Kundmachung in Kraft.

Koerber m. p. **Call** m. p. **Wittek** m. p. **Giovanelli** m. p.

Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Rohitscher Lokalbahn“ mit dem Sitze in Wien.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium dem Herrn Hugo Ritter v. Heider in Wien die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Rohitscher Lokalbahn“ mit dem Sitze in Wien erteilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 16. März 1903. — Z. 10.819. E.-M.-Z. 13.628.

Vergleichende Nebeneinanderstellung

der Bestimmungen der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit jenen der Anlage B zum Eisenbahn-Betriebsreglement unter Berücksichtigung der Anlage B zur deutschen Verkehrsordnung.

(Schluss.)

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.
XLIII. Knallerbsen werden unter folgenden Bedingungen befördert:	
1. Dieselben sind höchstens zu je 1000 Stück, welche im ganzen nicht mehr als 0·5 g Knallsilber enthalten dürfen, in mit Papier umhüllte Pappschachteln zwischen Sägemehl zu verpacken.	
2. Die Schachteln sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 0·5 m^3 Inhalt, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, dass zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 mm mit Sägemehl, Stroh, Werg oder ähnlichem Materiale ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.	
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhaltes die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.	
4. Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.	
(In der deutschen Verkehrsordnung ist der Ausdruck „der Bahn bekannten" durch „vereideten" ersetzt.)	
XLIV. Verflüssigte Gase — Kohlensäure, Stickoxydul, Ammoniak, Chlor, wasserfreie schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) — unterliegen nachstehenden Bestimmungen:	
1. Diese Stoffe dürfen nur in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, Chlorkohlenoxyd (Phosgen) ausserdem auch in kupfernen Behältern zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:	
a) bei amtlicher, für Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak alle drei Jahre, für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck, dessen Höhe unter 2 näher angegeben ist, ohne bleibende Veränderung ihrer Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben;	
b) einen amtlichen, in dauerhafter Weise an leicht sichtbarer Stelle angebrachten Vermerk tragen, welcher das Gewicht des leeren Behälters, einschliesslich des Ventiles nebst Schutzkappe oder des Stopfens, sowie die zulässige Füllung in Kilogramm nach Massgabe der Bestimmungen unter 2 und den Tag der letzten Druckprobe angibt;	
c) (1) aus Stahl, Schmiedeeisen oder schmiedbarem Gusse hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen.	
(2) Bei den kupfernen Versandgefässen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch kupferne Schutzkappen verwendet werden.	
(3) Die Behälter müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, welche das Rollen derselben verhindert.	
(4) Ferner dürfen die Behälter für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) anstatt mit Ventilen auch mit eingeschraubten Stopfen ohne Schutzkappe verschlossen werden. Diese Stopfen müssen so dicht schliessen, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht.	
(5) Sofern die Behälter fest in Kisten verpackt sind, ist das Anbringen von Kappen zum Schutze der Ventile, sowie von Rollkränzen nicht erforderlich.	
2. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen:	
a) Für Kohlensäure und Stickoxydul: 250 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 1·34 l Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Behälter, welcher 13·40 l fasst, nicht mehr als 10 kg flüssiger Kohlensäure oder Stickoxydul enthalten;	
b) für Ammoniak: 100 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 1·86 l Fassungsraum des Behälters;	
c) für Chlor: 50 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 0·9 l Fassungsraum;	
d) für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen): 30 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 0·8 l Fassungsraum.	
3. Die mit verflüssigten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen werden und sind weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen noch der Ofenwärme auszusetzen.	
4. Zur Beförderung sind nur bedeckt gebaute Wagen oder besonders dazu eingerichtete Kesselwagen, welche mit einem hölzernen Ueberkasten versehen sein müssen, zu verwenden.	
(Deutsche Verkehrsordnung: Die vorstehend für flüssige Kohlensäure und für Stickoxydul erlassenen Vorschriften finden auch auf flüssiges Azetylen, jedoch mit folgenden Zusätzen Anwendung:	
Zu 1. An den Behältern dürfen Teile irgend welcher Art aus Kupfer, Messing oder sonstigen kupferhältigen Legierungen nicht verwendet werden. Die Ventile müssen aus Stahl bestehen.	
Zu 2a. Der bei der Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen für Azetylen: 250 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 3 l Fassungsraum des Behälters.)	
	Die genannten Stoffe können in kleinen Mengen, und zwar Kohlensäure und Stickoxydul bis höchstens 3 g, Ammoniak und Chlor bis höchstens 20 g, wasserfreie und schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen)

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.
	bis höchstens 100 g, auch in starken zugeschmolzenen Glasröhren unter folgenden Bedingungen befördert werden: Die Glasröhren dürfen für Kohlensäure und Stickoxydul nur zur Hälfte, für Ammoniak und Chlor zu zwei Dritteilen, für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) zu drei Vierteilen gefüllt werden. Jede Glasröhre muss in eine zugelötete, mit Kieselguhr gefüllte Blechkapsel und diese in eine starke Holzkiste verpackt werden. Es ist zulässig, mehrere Blechkapseln in eine Kiste einzulegen, nur dürfen Röhren mit Ammoniak nicht mit Röhren, die Chlor enthalten, in dieselbe Kiste gelegt werden.

(In der deutschen Verkehrsordnung ist im letzten Absatze nach „Stoffe“ eingeschaltet: „mit Ausnahme des flüssigen Azetylen“.)

XLIV a. Gasförmige Kohlensäure und Grubengas werden zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt, und wenn sie in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl aufgeliefert werden, welche bei einer innerhalb dreier Jahre vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure oder das Grubengas bei ihrer Auflieferung stehen. Jeder Behälter muss mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventile, einem Wasserablasshahne, einem Füll-, beziehungsweise Ablassventile, sowie mit einem Manometer versehen sein und muss alle drei Jahre auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muss deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbriefe ist anzugeben, dass der Druck der aufgelieferten Kohlensäure oder des Grubengases auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40° C. den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, dass die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Masse stattgefunden hat.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland ist in die Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens eine gleichlautende Nr. XLIV a aufzunehmen.)

XLV. Verdichteter Sauerstoff, verdichteter Wasserstoff und verdichtetes Leuchtgas werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Diese Stoffe dürfen höchstens auf 200 Atmosphären verdichtet sein und müssen in nahtlosen Zylindern aus Stahl- oder Schmiedeeisen von höchstens 2 m Länge und 21 cm innerem Durchmesser zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen:

a) bei amtlicher, alle drei Jahre zu wiederholender Prüfung, ohne bleibende Aenderung der Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, das Doppelte des Druckes ausgehalten haben, unter dem die Gase bei der Auflieferung zur Beförderung stehen;

b) einen amtlichen, an leicht sichtbarer Stelle dauerhaft angebrachten Vermerk tragen, der die Höhe des zulässigen Druckes und den Tag der letzten Druckprobe angibt;

c) mit Ventilen versehen sein, die, wenn sie im Innern des Flaschenhalses angebracht sind, durch einen aufgeschraubten, nicht über den Rand des Flaschenhalses seitlich hervorragenden Metallstöpsel von mindestens 25 mm Höhe, oder, wenn sie sich ausserhalb des Flaschenhalses befinden, und wenn die Behälter unverpackt aufgeliefert werden, durch fest aufgeschraubte, aus Stahl, Schmiedeeisen oder schmiedbarem Gusse hergestellte Kappen zu schützen sind;

d) (1) falls sie in Wagenladungen unverpackt aufgeliefert werden, so verladen sein, dass ein Rollen unmöglich ist. Nicht in Wagenladungen aufgegebene Behälter müssen mit einer das Rollen wirksam verhindernden Vorrichtung versehen sein.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. | Betriebsreglement.

(2) erfolgt die Auflieferung in Kisten, so müssen diese die deutliche Aufschrift „Verdichteter Sauerstoff", „Verdichteter Wasserstoff" oder „Verdichtetes Leuchtgas" tragen.

2. Jede Sendung muss durch eine mit einem richtig zeigenden Manometer ausgerüsteten und mit dessen Handhabung vertraute Person aufgeliefert werden. Diese Person hat auf Verlangen den Manometer an jedem aufgelieferten Behälter anzubringen, so dass der annehmende Beamte durch Ablesen an dem Manometer sich davon überzeugen kann, dass der vorgeschriebene höchste Druck nicht überschritten ist. Ueber die vorgenommene Probe ist von dem Abfertigungsbeamten ein kurzer Vermerk in dem Frachtbriefe zu machen.

3. Die mit verdichteten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen, auch der Einwirkung der Sonnenstrahlen oder der Ofenwärme nicht ausgesetzt werden.

4. Zur Beförderung sind bedeckt gebaute Wagen zu verwenden; die Verladung in offene Wagen ist nur dann zulässig, wenn die Auflieferung in zur Beförderung auf Landwegen besonders eingerichteten, mit Planen bedeckten Fahrzeugen erfolgt.

(Deutsche Verkehrsordnung: 5. Zur Beförderung von verdichtetem Sauerstoffe und verdichtetem Wasserstoffe dürfen statt der gemäss Ziffer 1, lit. a und b geprüften, auch solche Behälter benützt werden, die laut angebrachtem Stempel nach den für die Militärverwaltung bestehenden besonderen Vorschriften (Militärtransportordnung vom 18. Jänner 1899, § 54, Ziffer 23) amtlich geprüft und innerhalb der letzten drei Jahre nachgeprüft sind. In diesem Falle dürfen die Gase jedoch auf höchstens 150 Atmosphären verdichtet sein. Im übrigen finden die Vorschriften unter 1 bis 4 Anwendung.)

XLVI. Chlormethyl

wird | und Chloräthyl werden

nur in luftdicht verschlossenen

amtlich auf 12 Atmosphären geaichten | starken

Metallgefässen und auf offenen Wagen befördert. In den Monaten April bis Oktober einschliesslich sind derartige Sendungen von dem Absender mit Decken zu versehen, falls nicht die Gefässe in Holzkisten verpackt sind.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. XLVI in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens ebenso zu lauten, wie im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement.)

XLVII. Phosphortrichlorid, Phosphoroxichlorid und Azetylchlorid dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in Gefässen aus Blei oder Kupfer, welche vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind; oder

2. in Gefässen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beobachtung folgender Vorschriften:

a) Zur Beförderung dürfen nur starkwandige Glasflaschen verwendet werden, welche mit gut eingeschliffenen Glasstöpseln verschlossen sind. Die Glasstöpsel sind mit Paraffin zu umgiessen; auch ist zum Schutze dieser Verkittung ein Hut von Pergamentpapier über den Flaschenhals zu binden;

b) die Glasflaschen sind, falls sie mehr als 2 kg Inhalt haben, in metallene, mit Handhaben versehene Behälter zu verpacken und darin so einzusetzen, dass sie 30 mm von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, dass jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist;

c) Glasflaschen bis zu 2 kg Inhalt werden auch in starken, mit Handhaben versehenen Holzkisten zur Beförderung zugelassen, welche durch Zwischenwände in so viele Abteilungen geteilt sind, als Flaschen versandt werden. Nicht mehr als vier Flaschen dürfen in eine Kiste verpackt werden. Die Flaschen sind so einzusetzen, dass sie 30 mm von den Wänden abstehen; die Zwischenräume sind mit getrockneter Infusorienerde dergestalt vollständig auszustopfen, dass jede Bewegung der Flaschen ausgeschlossen ist;

d) auf den Deckeln der unter b) und c) erwähnten Behälter ist neben der Angabe des Inhaltes das Glaszeichen anzubringen.

XLVIII. Phosphorpentachlorid (Phosphorsuperchlorid) unterliegt den vorstehend unter Nr. XLVII gegebenen Vorschriften mit der Massgabe, dass die unter 2 b angeordnete Verpackung erst bei Glasflaschen von mehr als 5 kg Inhalt erforderlich ist. Bei Flaschen bis zu 5 kg Inhalt genügt die Verpackung nach 2 c.

XLIX. (1) Wasserstoffsuperoxyd ist in Gefässen, welche nicht luftdicht verschlossen sind, aufzugeben und wird nur in gedeckt gebauten oder in offenen Wagen mit Deckenverschluss befördert.

(2) Falls dieser Stoff in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt wird, so müssen die Behälter wohlverpackt und in besondere, mit Handhaben versehene starke Kisten oder Körbe eingeschlossen sein.

XLIX a. Natriumsuperoxyd ist in starken Blechbüchsen mit verlötetem Deckel, die in eine mit verlötetem Blecheinsatz ausgestattete starke Holzkiste verpackt sind, aufzugeben.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland ist in die Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens eine gleichlautende Nr. XLIX a aufzunehmen.)

XLIX b. Kalzium-Karbid muss in luftdicht verschlossene eiserne Gefässe verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefässe nicht beigepackt werden.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland ist in die Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens eine gleichlautende Nr. XLIX a aufzunehmen.)

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.
L. Präparate, welche aus Terpentinöl oder Spiritus	oder anderen leicht entzündlichen Flüssigkeiten, wie Petroleumnaphtha

einerseits und Harz anderseits bereitet sind, wie Spirituslacke und Sikkative, unterliegen den nachstehenden Vorschriften:

1. (1) Wenn diese Präparate in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

(2) Wenn die Versendung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern erfolgt, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Die aus Terpentinöl | oder Petroleumnaphtha und Harz bereiteten übelriechenden Präparate dürfen nur in offenen Wagen befördert werden.

3. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vgl. Nr. XXXV.

La. (1) Gefettete Eisen- und Stahlspäne (Dreh-, Bohr- u. dgl. Späne) und Rückstände von der Reduktion des Nitrobenzol aus Anilinfabriken werden, sofern sie nicht in luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech verpackt zur Aufgabe gelangen, nur in eisernen Wagen mit Deckeln oder unter Deckenverschluss befördert.

(2) Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob die Eisen- und Stahlspäne gefettet sind oder nicht, andernfalls werden sie als gefettet behandelt.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland ist in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens eine gleichlautende Nr. La aufzunehmen.)

LI. Mit Fett oder Oel getränktes Papier, sowie Hülsen aus solchem werden nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert.

(2) Bei Sendungen von Hülsen dieser Art muss der Frachtbrief eine Erklärung des Absenders enthalten, dass die Hülsen nach der Tränkung erhitzt und darauf in Wasser völlig abgekühlt worden sind.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. LI in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens ebenso zu lauten, wie im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement.)

LII. (1) Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen.

1. Die Beladung und Entladung haben Absender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Ladestellen nach Massgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.

2. Trockener Stalldünger in losem Zustande wird in offenen Wagen mit Deckenverschluss befördert, welchen der Absender zu beschaffen hat.

3. Andere Fäkalien und Latrinenstoffe dürfen, sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen, nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefässen und auf offenen Wagen oder in Kesselwagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches tunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Beladung und Entladung Bedacht zu nehmen.

4. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.

5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

6. Die Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

7. Diese Transporte unterliegen im übrigen den in jedem Staate geltenden polizeilichen Vorschriften.

7. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Beladung und Entladung, wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

(In der deutschen Verkehrsordnung wurde eine neue Ziffer 6 eingeschaltet: „6. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die zur Beförderung verwendeten Eisenbahnwagen, sofern sie nicht bestimmungsgemäss ausschliesslich zum Transporte der im Eingange bezeichneten Gegenstände dienen, nach jedesmaligem Gebrauche in derselben Weise, wie dies in bezug auf die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen vorgeschrieben ist, einem Reinigungsverfahren (Desinfektion) zu unterwerfen, das geeignet ist, die den Wagen anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig zu tilgen."

Ziffer 7 (früher 6) lautet nunmehr: „Die Kosten der Desinfektion der Wagen, sowie etwa nötiger Desinfektion des Inhaltes fallen dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last."

Die bisherige Ziffer 7 erhielt die Bezeichnung Ziffer 8.

Weiters sind in der deutschen Verkehrsordnung noch Bestimmungen im Abs. (2) für die Beförderung von Hundekot.)

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.	Betriebsreglement.
	(2) Taubendünger wird unter folgenden Bedingungen zur Stückgutbeförderung zugelassen: 1. Taubendünger muss in trockenem Zustande in dichte, gegen das Verstauben möglichst schützende, haltbare Säcke, in feuchtem oder nassem Zustande aber in dichte, feste Behälter verpackt sein. 2. Die Beförderung hat auf offenen Wagen zu erfolgen. 3. Die Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last. 4. Die Vorschriften im Abs. 1, Ziffer 5 und 7, finden Anwendung.

(In der deutschen Verkehrsordnung als Abs. (3) angeführt.)

LIII. Frische Kälbermagen werden nur in wasserdichte Behälter verpackt und unter folgenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Sie müssen von allen Speiseresten gereinigt und derart gesalzen sein, dass auf jeden Magen 15 bis 20 g Kochsalz verwendet ist.

2. Bei der Verpackung ist auf dem Boden des Gefässes, sowie auf die oberste Magenschichte je eine etwa 1 cm hohe Schicht Salz zu streuen.

3. Im Frachtbriefe ist von dem Absender zu bescheinigen, dass die Vorschriften unter 1 und 2 beobachtet sind.

4. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

5. Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

(2) Während der Monate Oktober, November, Dezember, Jänner, Februar und März werden auch ungesalzene frische Kälbermagen, sofern sie von allen Speiseresten gereinigt sind, in festen, dicht verschlossenen Fässern oder Kübeln und unter Beachtung der Bestimmungen im Absatz 1, Ziffer 4 und 5, zur Beförderung zugelassen. Die Deckel der Kübel müssen mit einem eisernen Ueberwurfe befestigt sein.

(Laut der Zusatzvereinbarung mit Deutschland hat Nr. LIII in Anlage 1 des Internationalen Uebereinkommens ebenso zu lauten wie im österreichisch-ungarischen Betriebsreglement.)

In der deutschen Verkehrsordnung folgt hier eine Nr. LIII a mit folgendem Wortlaute:

LIII a.

(1) Der Explosion unterworfene chemische Produkte, die nicht im § 50 A, Ziffer 4, lit. a) bis f), der Verkehrsordnung und in einer der voranstehenden Nummern der Anlage B besonders aufgeführt sind, auch nicht der Selbstentzündung unterliegen, werden — sachgemäss verpackt — zur Beförderung zugelassen, wenn von einem vereideten Chemiker auf dem Frachtbriefe bescheinigt ist, dass von ihm Proben des im Frachtbriefe angegebenen Produktes im trockenen Zustande sämtlichen nachstehend bezeichneten Versuchen unterworfen worden sind und sich dabei als nicht gefährlicher erwiesen haben, als die zum Vergleiche herangezogene gepulverte reine Pikrinsäure (Erstarrungspunkt nicht unter 120° C.):

a) 0·5 g werden, in Stanniol (Zinnfolie) eingeschlagen, auf einen Messingklotz, der auf einer festen Steinunterlage ruht, gelegt. Auf diese Probe wird ein scharfkantiger Eisenstab mit einer unteren Schlagfläche von einem Quadratcentimeter aufgesetzt und darauf werden mit einem etwa 1 kg schweren eisernen Hammer fünf feste Schläge ausgeführt. Dieser Versuch wird fünfmal vorgenommen.

b) 2·5 g werden in einer Eisenschale auf mindestens 200° C. erhitzt und dann durch eine Flamme zur Entzündung gebracht.

c) 0·5 g werden auf einmal auf ein rotglühendes Platinblech geworfen.

d) 3 g werden in ein gewöhnliches Reagenzglas gefüllt. In die Mitte der Probe wird eine etwa 20 cm lange, langsam brennende Schwarzpulverzündschnur eingeführt und entzündet.

(2) Eine Beiladung sprengkräftiger Zündungen in denselben Wagen ist nicht zulässig.

(3) Die Bestimmungen dieser Nummer finden auf mechanische Gemenge explosiver Natur keine Anwendung.

In der deutschen Verkehrsordnung folgt am Schlusse der Anlage B folgender Anhang:

Anhang.

Besondere Vorschriften für die Beförderung verschiedener nach der Anlage B bedingungsweise zugelassener Gegenstände, soweit sie auf elektrisch betriebenen Eisenbahnen mit oberer Stromzuführung stattfindet.

1. Ergänzende Bestimmungen.

a) Die in den Nummern II, III, IV, VI, VII, VIII a, IX, XI, XXXV b, XXXV c, XXXVI, XXXVII, XXXVIII, XXXIX, XL, XLI, XLII, XLII a und XLIII bezeichneten Gegenstände sind ausschliesslich in gedeckt gebauten Wagen zu befördern.

b) Werden zum Transporte der in den Nummern VII, XI, XI a, XX, XXI und XXII bezeichneten Gegenstände eiserne Wagen oder Kessel- (Bassin-) Wagen verwendet, so ist über dem Wagen eine starke Schutzdecke aus Holz oder ähnlichem isolierenden Materiale anzubringen, die eine direkte Berührung zwischen einem herabgefallenen Kontaktdraht und den metallenen Teilen des eisernen Wagens oder den metallenen Kesseln (Bassins) der Wagen verhütet.

c) Bei den in den Nummern X, XI a, XX, XXI, XXII und L bezeichneten Gegenständen, ferner bei Terpentinöl (siehe Nr. XXIII) sind über den offenen Wagen starke Schutzdecken aus Holz oder ähnlichem isolierenden Materiale anzubringen, welche die Berührung des Gutes durch einen herabgefallenen Kontaktdraht verhüten und der Luft freien Zutritt zum Gute gestatten.

d) Werden zum Transporte von Schwefel (Nr. XXXIII) offene Wagen verwendet, so sind diese mit starken Schutzdecken aus Holz oder ähnlichem isolierenden Materiale derart zu decken, dass ein Berühren des Gutes durch einen herabgefallenen Kontaktdraht unmöglich wird.

e) Die in den Nummern VIII a, IX, X, XI, XI a, XX, XXI, XXII, XXIII und XXXIII bezeichneten Gegenstände dürfen nicht in Wagen oder Wagenabteilungen befördert werden, worin sich stromführende Elektromotoren oder Generatoren, Transformatoren, Blitzplatten, Widerstände, Sicherungen, elektromagnetische Bremsen, Heizapparate, überhaupt irgend welche dem Betriebe dienende elektrische Apparate befinden. Hiervon ausgenommen sind nur in besonders starke Glasschutzglocken eingeschlossene Glühlampen ohne Ausschalter und Sicherungen (die sich ausserhalb der Wagen oder Wagenabteilungen befinden müssen), sowie gegen mechanische Beschädigungen gut geschützte, isolierte Drahtleitungen.

f) Zur Beförderung der in den Nummern XXXV a, XXXV b, XXXVI und XXXVII bezeichneten Gegenstände dürfen nur Wagen verwendet werden, die keine stromführenden oder unter Spannung stehenden elektrischen Leitungen oder Apparate enthalten und auch nicht mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet sind.

2. Abänderunde Bestimmung.

Die in Nummer XXXV a unter E, Abs. 2, gegebene Vorschrift findet keine Anwendung, soweit die Beförderung durch elektrische Lokomotiven ohne Feuerherd erfolgt.

Die vorstehenden Bestimmungen sind mit 1. Jänner 1903 in Kraft getreten.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 219. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. März beantwortete der Herr Eisenbahnminister Doktor Ritter v. Wittek mehrere Interpellationen wie folgt:

In der 141. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Mai 1902 haben die Herren Abgeordneten Fresl und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, anzuordnen, dass dem aus dem Dienste entlassenen Eisenbahnbediensteten Mathias Placek in Budweis seine frühere Beschäftigung bei der k. k. Staatsbahn in Budweis zugewiesen werde und dass einer derartigen angeblich grundlosen Behandlung der Angestellten Einhalt getan werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause zur Kenntnis zu bringen, dass Placek, welcher mit Rücksicht auf einen bei ihm konstatierten Bindehautkatarrh im eigenen Interesse von den Maurerarbeiten abgezogen und dem Oberbaue zugewiesen worden war, trotz der übereinstimmenden ärztlichen Gutachten über seine Dienstfähigkeit den wiederholten Aufforderungen zum Dienstantritte nicht Folge leistete, weshalb im Sinne der bestehenden Dienstordnungsbestimmungen mit seiner strafweisen Entlassung vorgegangen werden musste.

Ein im März v. J. von dem Genannten eingereichtes Gesuch um Wiederaufnahme wurde vom Eisenbahnministerium lediglich mit Rücksicht auf die schuldlose Familie des Petenten einer aufrechten Erledigung zugeführt, doch hat Placek weder diesen Bescheid, noch die angebotene Arbeit angenommen. Es geschah dies vermutlich aus dem Grunde, weil seiner in demselben Gesuche gestellten Bitte um Anerkennung seiner seinerzeitigen Mitgliedschaft an dem Provisionsfonds mit Rücksicht auf die statutarischen Bestimmungen dieses Fonds nicht entsprochen werden konnte.

Der Vorwurf einer rücksichtslosen Behandlung der Bediensteten ist sohin nicht nur vollkommen unbegründet, sondern es wurde vielmehr dem genannten Bediensteten eben im Hinblicke auf seine Familie die weitestgehende Rücksichtnahme zuteil.

In der 153. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Juni 1902 haben die Herren Abgeordneten Choc und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, den Sachverhalt, betreffend den am 8. Juni 1902 im Heizhause in Nusle angeblich beim Reinigen und Auswaschen einer noch warmen Lokomotive dem Arbeiter Josef Mottl zugestossenen Ohnmachtsanfall, untersuchen zu lassen und Vorkehrung zu treffen, damit diese höchst gefährliche Praxis der Maschinenreinigung abgeschafft werde, ferner ob ich gewillt sei, dem geschädigten Arbeiter Mottl, eventuell seiner Familie volle Entschädigung für den Unfall zu verschaffen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich auf Grund dieses Ergebnisses der auf das eingehendste gepflogenen amtlichen Erhebungen dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Im gegebenen Falle handelt es sich nicht um das Auswaschen und Reinigen einer Lokomotive, sondern um das Aufwalzen und Dichten einer Anzahl von im Feuerraume der Lokomotive lose und rinnend gewordenen Siederohren, mit welcher Kesselschmiedarbeit der Werkmann Josef Mottl betraut wurde. Die fragliche Lokomotive war am 7. Juni v. J. gegen 9 Uhr abends vom Streckendienste in das Heizhaus in Nusle zurückgekehrt; nach ihrem Einlangen wurde eben mit Rücksicht auf die erforderlich gewordene Reparatur der Kessel derselben vollgespeist, der überflüssige Dampf zum Vorwärmen des Tenderwassers abgelassen, das Feuer gelöscht, der Rost durchgestossen und der Aschenkasten gereinigt, um eine raschere Abkühlung der Lokomotive zu erzielen. Sämtliche Arbeiten waren bis 10 Uhr abends beendet.

Am nächsten Tag, den 8. Juni, vormittags gegen 9 Uhr — also nach 11 Stunden — fand der diensthabende Maschinenkommissär bei der Untersuchung die Lokomotive zwar noch warm, doch konnte nach seinem Erachten die erwähnte Reparatur ohne Bedenken in Angriff genommen werden.

Diese Anschauung des genannten Ingenieurs hat auch hinterher keine Korrektur erfahren.

Bei einer um 11 Uhr 15 Minuten vormittags desselben Tages vorgenommenen Messung wurde nämlich in dem Feuerraume der Lokomotive eine Temperatur von 35 Grad Celsius = 28 Grad Réaumur konstatiert, eine Temperatur, die nicht als eine übermässig hohe bezeichnet werden kann.

Der bedauerliche Ohnmachtsanfall des Werkmannes Josef Mottl ist demnach, da Tags vorher rechtzeitig alle Vorkehrungen zur bevorstehenden Reparatur im Feuerraume der Lokomotive getroffen worden waren, nicht auf die Temperatur in der Lokomotive, sondern, wie die Parere des Bahnarztes und des k. k. allgemeinen Krankenhauses in Prag konstatierten, auf eine Kohlenoxydgasvergiftung zurückzuführen. Dieselbe wurde dadurch herbeigeführt, dass Werkmann Josef Mottl entgegen der ihm zugekommenen Weisung des Maschinenmeisters Mathias Kytka es unterlassen hat, an der Lokomotive die Rauchkammertür, die Aschenkastenklappe und die Heiztür behufs Lüftung des Feuerraumes vor Beginn der Arbeit zu öffnen, sowie den Rost im Feuerraume vollständig reinigen zu lassen. Ebensowenig ist er dem Auftrage des Maschinenkommissärs Sedlaczek, während der Arbeit zeitweilig ausserhalb des Feuerraumes Erholung zu suchen, nachgekommen, sondern er hat im engen geschlossenen Feuerraume Rast gehalten.

Den leitenden Organen des Heizhauses kann demnach ein Verschulden nur insofern beigemessen werden, als dieselben verabsäumt haben, den Werkmann Josef Mottl zum unverweigerlichen Vollzuge der gegebenen Weisungen zu verhalten.

Anlangend den in der Interpellation enthaltenen Vorwurf dass niemand sich um den Werkmann Mottl gekümmert habe und es nicht bekannt ist, wie lange er ohnmächtig im Feuerraume der Lokomotive lag, bis ihn der Maurer Czerny nach mehreren Stunden bewusstlos auffand, haben die gepflogenen amtlichen Erhebungen folgendes ergeben:

Der Werkmann Josef Mottl, der nach den Vorbereitungen, welche vor Ausführung der Reparatur zu treffen waren, gegen ½10 Uhr vormittags die Arbeit im Feuerraume begonnen hatte, dann gegen 10 Uhr vormittags vom Maschinenkommissär Sedlaczek kontrolliert und kurz darauf von dem ebenda mit der Ausbesserung des Feuergewölbes betrauten Maurer Czerny befragt wurde, wann das Aufwalzen und Dichten der Siederohre beendet sein werde, gibt selbst an, dass er nach dieser Anfrage Czernys noch etwa 10 bis 15 Minuten arbeitete, ehe er die Besinnung verloren hat.

Gegen ¾11 Uhr vormittags wurde Mottl von dem aus dem erwähnten Anlasse abermals hinzugekommenen Maurer Czerny ohnmächtig aufgefunden, worauf Mottl sofort aus dem Feuerraume getragen und ohne Verzug der bahnärztlichen Behandlung zugeführt wurde. Als Mottl nicht gleich zum Bewusstsein gebracht werden konnte, ordnete der Bahnarzt dessen Ueberführung in das k. k. allgemeine Krankenhaus an, wo die Ohnmacht um ½12 Uhr vormittags behoben war. Die Zeit, während welcher

der genannte Werkmann ohnmächtig im Feuerraume gelegen, hat demnach im ganzen beiläufig eine halbe Stunde betragen.

Der Genannte, welcher 1100 Kronen Jahresgehalt und 320 Kronen Quartiergeld bezieht, verheiratet, aber kinderlos ist, ist am 11. Juni — also schon am dritten Tage — aus dem allgemeinen Krankenhause entlassen worden. Derselbe stand bis inklusive 19. Juli 1902 im Genusse seiner vollen Aktivitätsbezüge und bezieht seit dem 20. Juli 1902 eine 60prozentige Heilverfahrensrente im Betrage von 2 Kronen 34 Hellern täglich nebst einem Betriebszuschuss von 47 Kronen 33 Heller pro Monat, so dass in der Höhe seiner Bezüge gegen früher keine Aenderung eingetreten ist.

In Beantwortung der von den Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen in der 201. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 13. Februar 1903 an mich gerichteten Interpellation, betreffend die Ausstattung aller auf der Strecke Eisenerz—Vordernberg in Verwendung stehenden Erzwagen mit geschlossenen Bremshütten, beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Die Führung der Erzzüge mit zwei Lokomotiven in der Teilstrecke Erzberg—Prebichl geschieht vorläufig nur versuchsweise und liegen über die Wirkungen dieser Beförderungsart, insbesondere auch hinsichtlich der angeblich grösseren Rauchentwicklung während der Tunnelfahrten, noch keine ausreichenden Erfahrungen vor.

Sollten sich tatsächlich derartige Rauchbelästigungen für das Zugbegleitungspersonale ergeben, welche es als zweckdienlich erscheinen lassen würden, noch eine weitere Anzahl von Erzwagen mit geschlossenen Bremshütten auszustatten, so werde ich nicht ermangeln, die nötigen Anordnungen zu treffen.

In der 201. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 13. Februar 1903 haben die Herren Abgeordneten Breiter und Genossen an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher über verschiedene, beim Baue der Eisenbahnlinie Sambor—Užok angeblich herrschende Uebelstände Beschwerde geführt und die Anfrage gestellt wird, ob ich geneigt sei, die Bauunternehmungen zur Abstellung dieser Uebelstände zu verhalten und zu diesem Zwecke eine Kommission an Ort und Stelle zu entsenden, sowie das Gebaren der Unternehmungen ständig überwachen zu lassen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause auf Grund der eingehend gepflogenen amtlichen Erhebungen folgendes mitzuteilen:

Die Vergebung der Bauarbeiten für die in zwölf Baulose, Nr. 9 bis 20, unterteilte Bahnstrecke Sambor—Užok erfolgte am 19. August 1902 im Wege der öffentlichen Ausschreibung.

Auf Grund des Ergebnisses derselben erhielten:

das Baulos 9 der Bauunternehmer Julius Reiniger in Przemyśl,

die Baulose 10 und 11 die Firma Sal. Zentners Söhne in Sambor,

das Baulos 12 die Firma L. Bernstein & Sohn in Przemyśl,

die Baulose 13 bis 16 der Bauunternehmer E. Weiner in Wien,

die Baulose 17 bis 20 die Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger in Wien im Vereine mit Gwalbert Ziembicki in Lemberg.

Hieraus geht hervor, dass die Angabe der Herren Interpellanten, es seien sämtliche Baulose an Nichteinheimische vergeben worden, nicht zutrifft, vielmehr ist es Tatsache, dass, nachdem mit der Ausführung der Bauarbeiten in der Teilstrecke Lemberg—Sambor durchwegs galizische Firmen betraut sind, von dem Kostenbetrage der für die Gesamtlinie Lemberg—Sambor—Užok vergebenen Arbeiten mehr als 75 Prozent den im Lande ansässigen Unternehmungen zufallen.

Was die in der Interpellation enthaltene Annahme betrifft, als wären die Bauunternehmer nicht verpflichtet worden, einheimische Arbeiter zu beschäftigen, so wird dieselbe durch die Bestimmungen des Bauvertrages widerlegt, derzufolge auf die Verwendung einheimischer Arbeiter vorzugsweise Bedacht zu nehmen ist.

Tatsächlich waren bis nun vorwiegend einheimische Arbeiter, Polen und Ruthenen, bei diesem Bahnbau beschäftigt und nur zum geringen Teile österreichische Südländer, seltener Nord-Italiener, und zwar nur bei jenen Bauarbeiten, welche eine besondere Schulung voraussetzen, wie beispielsweise Sprengarbeiten in den Tunnels, Maurerarbeiten, bei Brücken, Uferschutzbauten u. dgl.

Eine Verwendung rumänischer und preussischer Arbeiter hat überhaupt nicht stattgefunden.

Betreffs der Lohnverhältnisse erlaube ich mir zu bemerken, dass der Taglohn der Erdarbeiter sich durchwegs höher stellt als der ortsübliche Taglohn und in den ersten Baulosen 1 Krone 90 Heller bis 2 Kronen, in den gegen die Landesgrenze zu gelegenen Baulosen 2 Kronen 40 Heller bis 2 Kronen 50 Heller beträgt. Maurer erhalten einen Taglohn von 4 Kronen bis 4 Kronen 60 Heller, Zimmerleute einen solchen von 2 Kronen 40 Heller bis 4 Kronen.

Anlangend die Unterkunftsverhältnisse, so sind dieselben im Bereiche der Streke Sambor—Užok, namentlich aber in der zwischen Turka und der Landesgrenze gelegenen Gegend äusserst ungünstige, weshalb die beiden Unternehmungen der Baulose 13 bis 16 und 17 bis 20 sich vor allem bemüssigt sahen, für die Schaffung geeigneter Unterkünfte Vorsorge zu treffen. Dermalen sind in den vorbezeichneten Baulosen Arbeiter-Wohnbaracken für mehr als 900 Mann entweder fertig oder in Ausführung begriffen, weitere Barackenbauten für 430 Mann in Vorbereitung.

Sollte sich die Notwendigkeit einer Vermehrung dieser Anlagen ergeben, so werden die Bauunternehmer hierzu verhalten werden. Doch muss es als unrichtig bezeichnet werden, dass die Arbeiter bis vor kurzem im Walde im Schnee bivouakieren mussten, gleichwie die Angabe, dass in den Wohnungen der Arbeiter öfter Fälle von Hungertyphus vorkommen, den Tatsachen nicht entspricht.

Nicht minder grosse Schwierigkeiten bereiten die lokalen Verhältnisse der Verpflegung der Arbeiter. Darin, aber auch in der plötzlich auftretenden grossen Nachfrage ist der Grund zu suchen, dass die Lebensmittelpreise unvermittelt in die Höhe schnellten, eine Erscheinung, die in der Regel bei allen grösseren Bahnbauten in mehr oder minder empfindlicher Weise vorkommt. Sollten diese Verhältnisse bei grösserer Entfaltung der Bautätigkeit in diesem und dem nächsten Jahre eine Abhilfe erheischen, so wird dies durch Errichtung von Lebensmittelmagazinen erzielt werden können.

Was die Angabe der Interpellation anbelangt, dass unter den Subunternehmern, Ingenieuren und Beamten der Bauunternehmer sich lauter Fremde befinden, so erlaube ich mir anzuführen, dass von 66 Unterakkordanten 37 einheimische sind und dass ein Teil der Dienstposten der Bauunternehmer gleichfalls mit einheimischen Kräften besetzt ist.

Uebergehend auf die Frage der Krankenversicherung der Arbeiter, so erscheint dieselbe durch den Bauvertrag im allgemeinen schon geregelt. Während die kleineren Unternehmer der Baulose 9 bis 12 ihre Arbeiter bei den Bezirkskrankenkassen in Sambor und Alt-Sambor versichert haben, wurden die Bauunternehmer Weiner und Brüder Redlich, Berger und Ziembicki auf Grund des Bauvertrages verhalten, eigene Baukrankenkassen zu errichten.

Bis zur Errichtung dieser Krankenkassen waren sämtliche Arbeiter der genannten beiden Unternehmungen bei der Bezirkskrankenkasse in Turka für den Krankheitsfall versichert. Gegenwärtig sind die beiden Baukrankenkassen bereits gegründet und in Tätigkeit und hierfür vier Krankenkasseärzte bestellt, deren Aufnahme übrigens der Einflussnahme des Eisenbahnministeriums sich entzieht.

Ausserdem unterliegen die sanitären Verhältnisse längs der Baustrecke auch der Ingerenz der k. k. Statthalterei, und sind die Bauunternehmungen den diesfalls getroffenen Anordnungen bereits zum grössten Teile nachgekommen.

Nicht unerwähnt möchte ich lassen, dass die Bauunternehmungen Weiner und Brüder Redlich, Berger und Ziembicki zugunsten des in Bau befindlichen Krankenhauses in Turka freiwillig einen Betrag von 14 000 Kronen gespendet und dadurch die Fertigstellung dieses Spitales, in welchem auch die erkrankten Bahnarbeiter untergebracht werden sollen, wesentlich gefördert haben.

In Anbetracht dieses Sachverhaltes erachte ich eine besondere Vorsorge zum Zwecke der Kontrolle der bauführenden Unternehmungen nicht für notwendig. Wohl aber wird das Gebaren der Bauunternehmer nach den Bestimmungen des Bauvertrages nach wie vor durch die hierzu in erster Linie berufene staatliche Bauleitung schärfstens überwacht werden.

In der 199. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 10. Februar 1903 haben die Herren Abgeordneten Dr. Dyk und Genossen in Angelegenheit der Regelung der Ruhegenüsse des vor dem 1. November 1899 in den Ruhestand getretenen Personales der k. k. österreichischen Staatsbahnen an mich eine Interpellation gerichtet, in deren Beantwortung ich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen mich beehre:

Am 1. Juli 1898 ist eine durchgreifende Reform des Versorgungswesens bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen

durchgeführt worden. Mit 1. Jänner 1903 hat diese Reform eine weitere Ausgestaltung erfahren, welche alle Kategorien von Bediensteten umfasst, die vor dem 1. Juli 1898 in den Ruhestand getreten sind und rücksichtlich des Ausmasses ihrer Ruhegenüsse nach den weniger günstigen Normen behandelt wurden, welche bis dahin in Geltung standen.

Bezüglich dieser Bediensteten und deren Witwen wurden die gleichen Minimalpensionen eingeführt, welche in den Normen vom 1. Juli 1898 festgesetzt sind.

Es erhalten daher alle jene Beamten, Unterbeamten, Diener und Hilfsbediensteten, sowie ihre Witwen, welche mit Ruhegenüssen unter dem gedachten Minimalausmasse beteilt worden waren, seit 1. Jänner 1903 erhöhte Ruhe-, beziehungsweise Versorgungsgenüsse.

Auf Grund der in dieser Beziehung gepflogenen Erhebungen bin ich in der Lage zu konstatieren, dass die zum Zwecke dieser Pensionserhöhungen notwendigen Massnahmen dank der Umsicht der kompetenten Organe in der denkbar raschesten Weise durchgeführt wurden, so dass sämtliche anspruchsberechtigten Personen schon im Laufe des Monates Jänner 1903 in den Genuss ihrer erhöhten Versorgungsbezüge gelangten. Dies war auch bei der von den Herren Interpellanten genannten Staatsbahn-Direktion in Pilsen der Fall, und habe ich daher für den Bereich dieser Direktion keinerlei besondere Anordnungen zu treffen.

Im Verlaufe dieser Sitzung ergriff der Obmann des Justizausschusses Dr. Ferjančič das Wort und beantragte namens des Justizausschusses, die Gesetze, betreffend die Verwendbarkeit der Teilschuldverschreibungen des niederösterreichischen Eisenbahnanlehens von 18 Millionen Kronen, sowie betreffend die Verwendbarkeit der Teilschuldverschreibungen des von der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradisca aufzunehmenden Anlehens von einer Million im Wege der Dringlichkeit sofort in Verhandlung zu ziehen.

Die Dringlichkeit dieses Antrages wird angenommen und dieses Gesetz in Verhandlung gezogen.

Nach dem Referate des Berichterstatters Abg. Dr. Pattai werden sodann beide Gesetze in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Weiters wurden nachstehende Anträge gestellt, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Merunowicz und Genossen, betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter im Bereiche der Staatsbahn-Direktionen Krakau, Lemberg und Stanislau;

2. der Abgeordneten Hauck und Genossen, betreffend die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Eisenbahnen, insbesondere auf den Lokalbahnen und der Wiener Stadtbahn, die Errichtung schienenloser elektrischer Strassenbahnen, sowie die Einführung des Automobilbetriebes auf den Lokalbahnen.

Schliesslich wurden folgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Abgeordneten Maštálka und Genossen, betreffend die Arbeiterlegitimationen auf der Nordwestbahn für die bei den Meliorations-Unternehmungen beschäftigten Arbeiter;

2. der Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Uebelstände auf dem Bahnhofe in Přibram;

3. der Abgeordneten Böheim und Genossen, betreffend den Umbau des Linzer Bahnhofes;

4. der Abgeordneten Daszyński und Genossen, betreffend die Nichtauszahlung der dem Eisenbahn-Angestellten Szubert in Zalubińcza bei Neu-Sandec gebührenden Invaliditätsrente;

5. der Abgeordneten Dr. Straucher und Genossen, betreffend den Umbau und die Ausgestaltung der Hauptbahnhofsanlage in Czernowitz;

6. der Abgeordneten Steiner und Genossen, betreffend das angebliche Kartell der Südbahn mit der Tauernbahn;

7. der Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen, betreffend die Gewährung von Fahrbegünstigungen auf den Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Lokalbahnen an die Mitglieder des „Vereines der Märkte besuchenden Kaufleute in Wien“;

8. der Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend die Regelung der Dienst- und Lohnverhältnisse der Reserveheizer der Staatsbahnen.

II. An den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Vornahme von Hafenbauten auf den dalmatinischen Inseln.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Verwaltungsgebäude am Betriebsbahnhofe „Fuchsenfeld-Meidling“: Ermächtigung zur Erteilung des Benützungskonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Planbehelfe für das Verwaltungsgebäude im Betriebsbahnhofe „Fuchsenfeld - Meidling“ der Wiener elektrischen Strassenbahnen an die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen zur ehetunlichsten Amtshandlung mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Befundes der Gemeinde Wien den Benützungskonsens für das bezeichnete Gebäude zu erteilen. [E.-M.-Z. 10.410.]

— (Projekt der Gemeinde Wien für die Umwandlung der bestehenden Strassenbahnlinie vom Währinger Gürtel durch die Sternwartestrasse und die Gymnasiumstrasse bis zur Hasenauerstrasse auf elektrischen Betrieb und für die Verlängerung dieser Linie durch die Hasenauerstrasse und die Hochschulstrasse bis zur k. k. Hochschule für Bodenkultur: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Im Sinne des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 13. März 1903, Z. 4409, hat die k. k. Statthalterei in Wien rücksichtlich des prinzipiell genehmigten Projektes der Gemeinde Wien für die Umwandlung der bestehenden Strassenbahnlinie vom Währinger Gürtel durch die Sternwartestrasse und die Gymnasiumstrasse bis zur Hasenauerstrasse auf elektrischen Betrieb und für die Verlängerung dieser Linie durch die Hasenauerstrasse und die Hochschulstrasse bis zur k. k. Hochschule für Bodenkultur die Vornahme der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung für den 14. April 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 13.097.]

Projektierte Lokalbahn Siebenbrunn-Leopoldsdorf—Engelhartstetten mit Flügel von Breitstetten nach Orth an der Donau. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Wien mitgeteilten Berichtes über das Ergebnis der am 22. Dezember 1902 durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich des vom niederösterreichischen Landesausschusse vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Siebenbrunn-Leopoldsdorf der Linie Stadlau—Marchegg der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Engelhartstetten mit einem Flügel von Breitstetten nach Orth an der Donau die Trassenführung dieser Lokalbahn als Grundlage für die eventuelle Aufstellung des Detailprojektes genehmigt. [E.-M.-Z. 6368.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Gemeinde Wien — städtische Strassenbahnen. (Bestätigung des Betriebsleiters des städtischen Kraftwerkes für Bahnbetrieb.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Bestellung des Hubert Sauer zum verantwortlichen technischen Betriebsleiter des städtischen Kraftwerkes für Bahnbetrieb bestätigt. [E.-M.-Z. 1909.]

Ausland.

Preussen. (Entwicklung der Kleinbahnen.) Den vom Minister der öffentlichen Arbeiten dem preussischen Landtage vorgelegten Zusammenstellungen ist folgendes zu entnehmen: Es beliefen sich die aus dem Fonds zur Förderung des Baues bewilligten Staatsbeihilfen bis zum Schlusse des Jahres 1902 auf Mk. 51,430.000, die zunächst nur in Aussicht gestellten Beihilfen auf Mk. 4,674.487; in 25 Fällen liegen ausserdem noch Anträge auf Gewährung von Staatsbeihilfen im Gesamtbetrage von Mk. 10,214.500 vor; zusammen Mk. 66,320.000 Staatsbeihilfen. In 61 anderen Fällen sind solche Anträge noch zu erwarten. Die Zahl der selbständigen Unternehmen hat sich in der Zeit vom 1. April 1901 bis 31. März 1902 von 201 auf 213, mithin um 12 erhöht. Der tatsächliche Zuwachs beträgt 17, einige Unternehmen sind inzwischen miteinander verschmolzen worden. Die Länge des Nebenbahnnetzes ist in der gleichen Zeit von 6238 km auf 6847 km, also um 609 km gestiegen. Der Betriebszweck ist bei 196 Bahnen Personen- und Güterbeförderung, bei 2 lediglich Personen- und bei 15 lediglich Güterbeförderung. Die Dampflokomotiven überwiegen, nämlich sie sind bei 196 Bahnen, elektrische Motoren haben 13, mit Dampf und Elektrizität fahren 3

mit Dampf und Pferden nur 1 Bahn. Das Anlagekapital sämtlicher nebenbahnähnlicher Kleinbahnen stellt sich auf Mk. 354,063.237, durchschnittlich für das Kilometer auf Mk. 51.711; davon haben aufgebracht der Staat Mk. 45,490.000, die Provinzen Mk. 38,760.000, die Kreise Mk. 79,360.000, die zunächst Beteiligten Mk. 28,820.000, sonstige Mk. 161,630.000. Der Reingewinn beträgt in Prozenten des Anlagekapitales oder dessen Verzinsung zwischen 0 Prozent bis über 10 Prozent. Von den 36 Bahnen, die keine Verzinsung ergeben haben, sind 20 erst nach dem 1. Jänner in Betrieb genommen; für die 80 Bahnen, die eine Verzinsung von höchstens 3 Prozent ergeben haben, stellt sich diese Zahl auf 44 Prozent. Bis 4 Prozent ergaben 11 Bahnen, bis 5 Prozent 5, mehr als 5 bis 10 Prozent 2, bezw. 5, und über 10 Prozent 3. Eine Länge von 414·81 km ist erst 1900 und 1901 betriebsfertig geworden; bei dieser überschreiten die Einzelverluste den Betrag von Mk. 10.000.

Sachsen. (Versuche mit der elektrischen Beleuchtung der Personenwagen auf den Sächsischen Staatseisenbahnen.) Nachdem nunmehr Erfahrungen über die Anwendung der Elektrizität zur Beleuchtung von Eisenbahn-Personenwagen vorliegen, wird, wie das „Dresdn. Journ." mitteilt, die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung in der nächsten Zeit mit Versuchen in grösserem Umfange vorgehen und zu diesem Zwecke Wagen mit elektrischer Beleuchtung verschiedener Systeme in den regelmässigen Zugsdienst einstellen. Man teilt dem genannten Blatte darüber folgendes mit: Zwei neue, in der Wagenbauanstalt und Waggonfabrik vormals Busch in Bautzen erbaute vierachsige Personenwagen III. Klasse haben elektrische Beleuchtung nach dem System Stone erhalten. Die Ausrüstung ist durch das Akkumulatoren- und Elektrizitätswerk-Aktiengesellschaft vormals W. A. Boese in Berlin bewirkt worden und betragen die Kosten für beide Wagen etwa Mk. 7130. Die Beleuchtungsbatterie befindet sich unter jedem Wagen. — Ferner sind zwei Zugsführerwagen, vier vierachsige Personenwagen neuester Bauart mit Abteilen I., II. und III. Klasse und zwei vierachsige Personenwagen III. Klasse aus dem vorhandenen Bestande mit dem Beleuchtungssystem Pollak ausgerüstet worden. Den Einbau der elektrischen Anlage hat die Firma Akkumulatorenwerke System Pollak, Aktiengesellschaft in Frankfurt a. M., besorgt; der Kostenaufwand beträgt insgesamt annähernd Mk. 22.300. — Hier befindet sich die Batterie im Zugsführerwagen, so dass also die elektrischen Lampen in den Personenwagen von diesem aus gespeist werden. — Endlich werden noch fünf Personenwagen I., II. und III. Klasse in der Akkumulatorenfabriks-Aktiengesellschaft zu Berlin mit elektrischer Beleuchtungseinrichtung ausgestattet. Von diesen fünf Wagen sind drei in der Chemnitzer Eisenbahnwerkstatt nach dem Durchgangssystem neuerbaute vierachsige Wagen mit Abteilen I., II. und III. Klasse mit je einer Akkumulatorenbatterie ausgerüstet, während die anderen beiden Wagen — vierachsige Abteilwagen mit I., II. und III. Klasse — je eine Stromselbsterzeugungseinrichtung besitzen werden. Die Kosten der Einrichtung belaufen sich auf etwas über Mk. 6430.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 1. bis 7. April 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

1. April, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.
2. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.
3. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Galatea", Kapitän V. Carmelich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Tersteuik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.
4. April, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Kapitän V. Benussi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.
7. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Kapitän G. Bergaglian, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

1. April, Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso.
2. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } um
6. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

2. April, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien) Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.
2. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Saturno", Kapitän G. Lucovich, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.
5. „ um 11 Uhr vorm. (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Apollo", Kapitän L. Soich, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.
5. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B Dampfer „Vesta", Kapitän M. Mareglia, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Kbios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Kustendjè, Sulina, Varna, Galatz und Braila.
7. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Bucovina", Kapitän P. Hariovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.
9. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

3. April, um 4 Uhr nachmittags (direkt nach Bombay),**) Dampfer „Imperatrix", Kapitän C. Bellen, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.
5. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Moravia", Kapitän E. Klun, [von Fiume†) am 1. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.
12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Silesia", Kapitän G. Ghezzo, [von Fiume†) am 8. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.
25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Trieste", Kapitän E. Mecozzi, [von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. April, Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich, [von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Konkursausschreibung.

Im Inseratenteile der vorliegenden Nummer ist die Konkursausschreibung für eine bei der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen zur Besetzung gelangende Oberkommissär-Stelle in der VIII. Rangsklasse der Staatsbeamten enthalten, auf welche besonders verwiesen wird.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 5·87 km lange Strecke Lorsch-Heppenheim a. d. B., welche am 1. April für den allgemeinen Verkehr, und die 2·56 km lange Nebenbahnstrecke Isenburg—Neu-Isenburg, welche am gleichen Tage für den Güterverkehr von der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz in Betrieb genommen wurden, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Vortrag des Vereinspräsidenten, beh. aut. Zivilingenieur E. A. Ziffer: „Ueber die Entwicklung der Grossen Berliner Strassenbahn." Mit seinem durch zahlreiche instruktive Lichtbilder unterstützten Vortrage gab Zivilingenieur Ziffer eine erschöpfende Darstellung des Entwicklungsganges der Grossen Berliner Strassenbahn 1871—1902, welcher die von der Verwaltung herausgegebene Denkschrift, aus Anlass der vollständigen Durchführung des elektromotorischen Betriebes, zugrunde lag. Von der im Jahre 1871 erfolgten Gründung dieser grossen Unternehmung ausgehend, befasste sich der Vortragende sodann mit der Besprechung jener Epoche, in welche die auf die Einführung der mechanischen Triebkraft abzielenden Bestrebungen dieser Gesellschaft fielen. Da die im Jahre 1896 endgültig beschlossene Einführung des elektrischen Betriebes die Vermehrung des Aktienkapitales auf das vierfache erforderte und die Amortisation des erhöhten Aktienkapitales innerhalb der bis 1911 dauernden Konzession nicht möglich gewesen wäre, musste der Abschluss eines bis 1919 wirksamen Vertrages mit der Stadt Berlin angebahnt werden. Nach diesem Vortrage, den der Redner namentlich in bezug auf die der Gesellschaft auferlegten, sehr bedeutenden Abgaben ausführlich erörterte, musste im Zeitraume von fünf Jahren auf den vorhandenen und zu bauenden Linien der elektrische Betrieb eingerichtet sein, wobei grundsätzlich die oberirdische Stromzuführung und nur in der inneren Stadt auf circa 20 km aus ästhetischen Rücksichten der Akkumulatorenbetrieb anzuwenden war. Einen der wesentlichsten Punkte dieses Vertrages bildete die Festsetzung des Einheitspreises von 10 Pfennig für jede ununterbrochene Fahrt und der Strombezug von den Berliner Elektrizitätswerken zum Preise von 10 Pfennig pro Kilowattstunde, welchem bei einem Jahresverbrauche von mindestens 10 Millionen Kilowattstunden ein Rabatt von 10 Prozent gewährt wird. Auch die mit den anderen beteiligten wegeunterhaltungspflichtigen Stadt- und Landgemeinden abgeschlossenen Uebereinkommen wurden vom Vortragenden erwähnt. Trotz der grossen Schwierigkeiten, welche der Uebergang vom Pferdebetriebe zum Motorbetriebe bereitete, konnte mit 15. Dezember 1902 die Umwandlung des gesamten Bahnnetzes in elektrischen Betrieb als vollendet angesehen werden, wobei noch zu bemerken ist, dass der Gesellschaft die angesuchte Auflassung des mit vielen Störungen verbundenen Akkumulatorenbetriebes genehmigt und nur auf fünf Strecken die unterirdische Stromzuführung angeordnet wurde. Der Verkehr auf dem rund 480 km Bahngeleise umfassenden Bahnnetze wird von 1287 mit Hand-, Sperry- oder Luftdruckbremsen ausgerüsteten Motorwagen und von 1282 Anhängewagen bedient, welch letztere sich als ebenso zweckmässiges als wirtschaftliches Betriebsmittel bewährt haben. Der Aufbau des gesamten Fahrplanes basiert auf Fahrtintervalle, welche sich in den Grenzen von $7^1/_2$ bis $3^3/_4$, bezw. $^1/_2$ Minuten bewegen. Von dem vom Vortragenden mitgeteilten reichen statistischen Materiale sei hier nur erwähnt, dass pro 1902 67,413.954 Wagenkilometer mit 7,080.699 Fahrten geleistet wurden. Im Tagesdurchschnitt sind 807.671 Personen befördert worden. Der grösste Personenverkehr und die höchste Einnahme entfielen auf Sonntag den 1. Juni mit 994.382 Fahrgästen. Im Jahre 1902 wurden bei einem Verkehrsgebiete von rund 2·5 Millionen Einwohnern 294·8 Millionen Fahrgäste befördert, und betrugen im Jahre 1902 die Gesamtausgaben 55·41 Prozent von den Mk. 27,672.000 betragenden Einnahmen. Der Vortragende zog in den Kreis seiner Ausführungen den Oberbau, die nach dem Falkschen und dem Goldschmidtschen Verfahren ausgeführten Schienenschweissungen, ferner die elektrische Streckenausrüstung der Oberleitung und die von Siemens & Halske eingerichteten Unterleitungsanlagen. Das Aktienkapital beträgt Mk. 85,785.000, das 4proz. und 3·5proz. Obligationskapital Mk. 11,463.400. Die Dividende pro 1902 betrug $7^1/_2$ Prozent. Nach einigen Bemerkungen über das Personale der Strassenbahn und die dort bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen ergänzte Zivilingenieur Ziffer seinen Vortrag noch durch mehrere Daten über die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn, die westliche und südliche Berliner Vorortebahn, worauf er schliesslich die bedeutenden Leistungen, welche die aus den Herren Ministerialdirektor Geh. Oberregierungsrat Dr. Micke und den Regierungsräten a. D. v. Kühlewein und Koehler bestehende Direktion bei Umwandlung des Pferdebetriebes in elektrischen zu bewältigen hatte, in anerkennender Weise hervorhob.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat die Bauadjunkten bei der Direktion für den Bau der Wasserstrassen Julius Dobrowolny, Moriz Pastor, Karl Söllner und Friedrich Koch zu Baukommissären ernannt.

Aenderung in der Besetzung mehrerer Vorstandsposten bei der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen. Aus Anlass der mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. März d. J. erfolgten Ernennung des bisherigen Vorstandes des Inspektorates A/4 Regierungsrat Franz Perner zum Generalinspektor-Stellvertreter mit dem Titel eines Hofrates wurde der bisherige Vorstand des Inspektorates A/3 Oberinspektor kaiserlicher Rat Stanislaus Ritter v. Rybicki zum Vorstande des Inspektorates A/4, der bisherige Vorstand des Inspektorates B/3 Oberinspektor Jaroslav Ritter v. Michalowski zum Vorstande des Inspektorates A/3 und der Oberinspektor Heinrich Graf zum Vorstande des Inspektorates B/3 bestellt.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. Dem Gemeinderate liegt der Rechnungsabschluss des Lagerhauses der Stadt Wien für das Jahr 1902 und der Geschäftsbericht des Direktors Ed. Strasser vor. Die ordentlichen Einnahmen betrugen K 667.673·62, die ordentlichen Ausgaben K 645.579·22, der Gebarungsüberschuss K 22.194·40 oder 1·24 Prozent des Anlagewertes von K 1,776.514·93 (gegen K 76.061·76 oder 4·28 Prozent in 1901). Für Bauverbesserungen sind ausserordentliche Ausgaben in der Höhe von Kronen 14.677·23 erwachsen. Das Minderergebnis ist der mit den zwei schlechten Erntejahren 1900 und 1901 und der ungünstigen Geschäftslage auf dem Getreidemarkte zusammenhängenden Abnahme der Lagerbestände zuzuschreiben, wodurch ein Ausfall von K 66.340·68 an Lagerzins sich ergab. Dagegen weist die Güterbewegung und insbesondere der Durchzugsverkehr eine namhafte Steigerung auf. Der Gesamtumsatz erhöhte sich von 4,238.108 q im Jahre 1901 auf 4,606.247 q im Jahre 1902, die mittlere Tagesbewegung von 10.850 auf 15.354 q. Eingegangen sind 12.171 Warenposten mit 2,231 075 q, ausgegangen 25.573 Posten mit 2,375.172 q (gegen 11.426 Posten mit 2,074.758 und 23.685 Posten mit 2,163.350 q im Vorjahre); der mittlere Lagerstand betrug 211.100 q (gegen 297.200 in 1901) und der mittlere Versicherungswert des Lagerstandes am 31. Dezember 1902 berechnet sich mit K 19·94 für den Meterzentner (gegen K 16·37 zu Ende 1901). An der Gesamtgüterbewegung waren der Eisenbahnverkehr mit 47·26 Prozent, der Schiffsverkehr mit 35·32 Prozent und das Strassenfuhrwerk mit 17·42 Prozent beteiligt (gegen 46·61 Prozent, 36·14 Prozent und 17·25 Prozent in 1901). Auf Getreide, Oelsaaten, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse entfallen 94·84 Prozent, auf sonstige Waren 5·16 Prozent des Gesamtumsatzes (gegen 96·32 Prozent und 3·68 Prozent in 1901).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Einbeziehung der Station Waidhofen a. d. Ybbs in den Ausnahmetarif 6 b.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 wird die Station Waidhofen a. d. Ybbs in nachstehende Abteilungen des Ausnahmetarifes 6 b (Holzstoff etc. und Holzzellstoff) mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von Waidhofen a. d. Ybbs nach								
Bremen (Hauptbahnhof Freibezirk)		Hamburg B. und Wilhelmsburg		Stettin Swinemünde während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff		anderen deutschen Hafenstationen		
A II	B II	A II	B II	A II	B II		A II	B II
für 100 Kilogramm in Pfennig								
276	306	273	302	224	245	Brake (Oldenburg)		
						Bremerhafen		
						Geestemünde	= Bremen	+ 19	+ 20
						Nordenham		
						Altona	= Hamburg	+ 2	+ 3
						Hamburg Sternschanze	= Hamburg	+ 1	+ 1
						Harburg H.	= Hamburg	— 3	— 4
						Harburg U.E.	= Hamburg	— 2	— 3
						Lübeck	= Hamburg	— 4	— 4
						Swinemünde bei offener Schiffahrt	= Stettin	+ 20	+ 23
						Pommerensdorf	= Stettin	+ 1	+ 1

Wien, am 28. März 1903. [314]

General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung von Rückfahrkarten II. und III. Klasse zwischen Saaz und Berlin.

Zwischen Saaz einerseits und Berlin Anh. Bahnhof anderseits über Obernitz—Dux—Aussig—Bodenbach—Dresden — Kötzschenbroda — Böhla-Elsterwerda-Zossen / Röderau gelangen Rückfahrkarten, für alle Züge gültig, u. zw. für die II. Klasse zum Preise von Mk. 35·40 und für die III. Klasse von Mk. 22·50 pro Rückfahrkarte zur Einführung.

Wien, am 1. April 1903. [315]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, gültig vom 1. Jänner 1903.

Mit 10. April 1903 werden in Form einer Berichtigung zum bezeichneten Tarife einzelne Kilometerentfernungen zwischen Stationen und Haltestellen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn herabgesetzt und in Verbindung hiermit relationsweise Ermässigungen der dermalen bestehenden Fahrpreise zur Einführung gelangen.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes sind kostenlos durch die Direktion der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft oder deren Stationen erhältlich.

Prag, am 1. April 1903. [316]

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr. Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersdorf und Warnsdorf.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 15. April 1903 gelangen direkte Fahrkarten für einfache Fahrt II. und III. Klasse und Gepäckstaxen von Saaz nach Dresden und Leipzig, ferner Rückfahrkarten II. und III. Klasse von Saaz nach Dresden und für den Verkehr zwischen Saaz und Berlin über Dux—Aussig—Bodenbach zur Einführung.

Wien, am 28. März 1903. [317]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Russisch-Adriatischer Personenverkehr über Budapest—Fiume.

Fahrpreiserhöhungen.

Mit 2. Mai a. St./15. Mai n. St. 1903 treten in nachstehenden Relationen erhöhte Fahrpreise II. Klasse für Schnell-, bezw. Kurierzüge in Kraft, und zwar:

I. In der Richtung nach Russland.

Von Ankona oder Venedig nach	Erwachsene	Kinder
	Kronen	
Moskau	123·77	46·51
St. Petersburg	116·15	44·61
Warschau	80·67	35·73

II. In der Richtung von Russland.

Nach Ankona oder Venedig von	Erwachsene	Kinder
	Rubel	
Moskau	48·73	18·32
St. Petersburg	45·73	17·57
Warschau	31·76	14·07

Ferner wird seitens der Warschau-Wiener Eisenbahn bei Benützung der Expresszüge rücksichtlich der Strecke Granica—Warschau von den Reisenden, welche im Besitze von Fahrkarten I. Klasse für gewöhnliche Schnellzüge sind, unbeschadet der hierfür in besonderen Tarifen festgesetzten Zuschlagsgebühren zu ihren Gunsten noch eine Zuschlagsgebühr von 1 Rubel 70 Kop. erhoben.

Wien, am 31. März 1903. [318]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr zu den Osterfeiertagen 1903.

Anlässlich des zu den Osterfeiertagen zu gewärtigenden stärkeren Personenverkehres werden in der Zeit vom 11. bis inklusive 15. April 1903 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausser den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen im Bedarfsfalle auch Vortrains dieser Züge in Verkehr gesetzt werden, worauf das reisende Publikum besonders aufmerksam gemacht wird.

Wien, am 2. April 1903. [319]

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland anderseits.

(Tarif, Teil I, Abteilung B.)

Abänderung der Pos. F. 9 der Güterklassifikation.

Die in der Pos. F. 9 der Güterklassifikation (Seite 28) angeführten Artikel „Schweinfett“ und „Schmeer“ werden bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre zwischen Deutschland und Rumänien mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 nicht, wie an vorbezeichneter Stelle vorgesehen, zu den Frachtsätzen der Klasse B im direkten Verkehre abgefertigt, sondern, sofern Ausnahmetarife nicht bestehen, auf Umexpedition in den deutsch-österreichischen Grenzstationen verwiesen.

Wien, am 30. März 1903. [320]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

(Verkehr mit Ungarn.)

Ausgabe eines neuen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn nach Genève (Genf) transit, Station der Schweizerischen Bundesbahnen, zur Ausgabe.

Hierdurch wird der vom 1. August 1896 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung der gleichen Artikel des Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehres nach Genf transit, Station der Jura-Simplon-Bahn, samt Nachtrag I aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch den gegenwärtigen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1903 in Kraft.

Abdrücke dieses Tarifes sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie bei den beteiligten Stationen zum Preise von 1 Krone für das Stück zu beziehen.

Wien, am 31. März 1903. [321]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 15. April 1903 gelangen folgende direkte Fahrpreise zwischen Wien-Nordbahnhof einerseits und Radautz-Ringplatz über Krakau—Lemberg—Sichów anderseits zur Einführung:

Schnellzug (Hadikfalva—Radautz-Ringplatz Personenzug)			Personenzug	
I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Kronen			Kronen	
103·70	66·50	39·40	51·80	27·20

Die Schnellzugs-Fahrkarten III. Klasse von Wien nach Radautz-Ringplatz werden mangels einer direkten Schnellzugsverbindung für diese Klasse bis auf weiteres nicht ausgegeben.

Wien, am 1. April 1903. [322]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, gültig vom 1. Jänner 1903.

Mit 1. Mai 1903 tritt zu dem obenbezeichneten Tarife der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Ergänzungen der Bestimmungen über Jahreskarten, Einführung von Strecken- und Abonnementskarten, neue Bestimmungen über Monatskarten für die Strecke Vysočan—Prag, die Einführung von Wochenmarktskarten im Verkehre mit B.-Leipa und Jungbunzlau, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind durch die Direktion der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft oder im Wege der Stationen zum Preise von 20 Heller pro Stück erhältlich.

Prag, am 1. April 1903. [323]

Oesterreichisch - Italienisch - Schweizerisch - Deutsch-Französischer Personenverkehr über den St. Gotthard.

Abänderung der bestehenden Fahrpreise Triest—Paris.

Mit 1. Mai 1903 werden die bestehenden direkten Schnellzugsfahrpreise zwischen Triest Südbhf. und Paris Ostbhf. über Cormons—Conegliano—Mestre—Mailand—Chiasso—St. Gotthard—Basel—Delle oder Petit-Croix abgeändert und wie folgt festgesetzt:

I. Klasse . . . . Franken 163·90
II. Klasse . . . . Franken 114·10

Wien, am 1. April 1903. [324]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Vergnügungsfahrten zwischen Prag St.E.G. und Libotz.

Vom 3. Mai bis einschliesslich 13. September 1903 werden an Sonn- und Feiertagen zu bestimmten Zügen Hin- und Rückfahrkarten zu nachstehenden ermässigten Preisen, in welchen die Fahrkartensteuer enthalten ist, ausgegeben werden:

	Nach Weleslawin und zurück		Nach Libotz und zurück	
	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl
	Heller			
Von Prag St.E.G. . . .	140	90	140	90
„ Prag (Bubna) . . .	90	50	110	70
„ Prag (Sandthor) .	80	40	80	40

Die näheren Bestimmungen sind den ausgehängten Plakaten zu entnehmen.

Prag, am 31. März 1903. [325]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen u. a. auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die allgemeine Ausstellung für das Volkswohl in Baden bei Wien
   11. mit 27. April 1903,
2. die Geflügelausstellung in Bayreuth
   11. mit 14. April 1903,
3. die Kunstausstellung der Berliner Sezession in Berlin-Charlottenburg
   3. April mit 15. Juli 1903
   (die Rücksendefrist ist von 4 auf 8 Wochen nach Ausstellungsschluss verlängert),
4. die internationale Ausstellung von Kunstgegenständen in Budapest
   1. April mit 31. Mai 1903,
5. die Kaninchenausstellung in Dresden
   11. mit 14. April 1903,
6. die internationale Schäferhundausstellung in Karlsruhe
   19. mit 20. April 1903,
7. den XXI. Münchener Pferdemarkt in München
   15. mit 17. April 1903
   (die Rücksendungsfrist ist auf die Zeit bis 20. April 1903 einschl. beschränkt),
8. die Vogel- und Geflügelausstellung in Nürnberg
   10. mit 14. April 1903,
9. die allgemeine Geflügelausstellung in Stuttgart
   14. mit 16. Mai 1903,
10. die internationale Bienenzuchtausstellung in Wien
    4. mit 26. April 1903, und
11. die Geflügelausstellung in Wiesbaden
    17. mit 20. April 1903.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

TELEPHON № 13517.
OESTERR. ASPHALT-ACT.-GES. WIEN.
SCHUTZ-MARKE A. A. Ö.
TELEGR. ADR. ASPHALT WIEN
BUREAU: EBENDORFERSTR. 8
AUSFÜHRUNGEN v. COMPRIMÉ u. COULÉ in NATURASPHALT.
HERSTELLUNG v. FAHRSTRASSEN, PERRONS, TROTTOIRS, HÖFEN, GÄNGEN, TERASSEN, BEDACHUNGEN ETC.
SÄUREFESTER ASPHALTBELAG in ACCUMULATORENRÄUMEN.

ROBERT KERN, WIEN
I. Wallfischgasse 12.
BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.
Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.
Alle Sorten schmiedeiserne Röhren und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner gusseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzeuge der Werkzeugfabrik Blau & Co.
Lager in Wien, Budapest und Krosno. 719

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: Kohlenfritz, Wien, XX/1.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Offert-Ausschreibung.

Im Heizhausanbau der Wasserstation Krems soll eine automatische Wasserreinigungsanlage für Lokomotivspeisewasser von 20 m³ stündlicher Leistung mit Einbeziehung der vorhandenen Wasserförderungs- und Reservoiranlage errichtet werden.

Die Projektspläne und Offerte sind auf Grund der Planbehelfe und Offertformulare nebst den bezüglichen Bedingungen, welche bei der Abteilung 3 für Bau- und Bahnerhaltung der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, XV. Mariahilferstrasse 132, in den Amtsstunden von 8 bis 12 und 2 bis 5 Uhr eingesehen werden können, zu erstellen und bis längstens 20. April 1903, **12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle abzugeben.

Offerte von nicht inländischen Firmen können nicht berücksichtigt werden.

Wien, am 30. März 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Bau-Ausschreibung.

Auf der Teilstrecke Podbrdo—Görz—St. Peter der Linie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest ist die Ausführung des Unterbaues, der Beschotterung, der Oberbaulegung, des Hochbaues, der Bahneinfriedung, der Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen, sowie der Lieferung der Grenzsteine im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Vergütung von Einheits- und Pauschalpreisen, welche der Anbotsteller selbst in die Preisverzeichnisse einzusetzen hat.

Die vorbezeichnete Teilstrecke ist in neun Baulose eingeteilt, und zwar:

Baulos 1 b: von Podbrdo bis Hudajužna, zwischen km 35·550 und km 42·044, circa 6 495 km lang;

Baulos 2: von Hudajužna bis Kneža, zwischen km 42·044 und km 48·755, circa 6·806 km lang;

Baulos 3: von Kneža bis Bača (Modrej), zwischen km 48·755 und km 54·790, circa 5·774 km lang;

Baulos 4: von Bača (Modrej) bis Log, zwischen km 54·790 und km 61·030, circa 6·150 km lang;

Baulos 5: von Log bis Aiba, zwischen km 61·030 und km 67·412, circa 6·387 km lang;

Baulos 6: von Aiba bis Anhovo, zwischen km 67·412 und km 73·608, circa 6·180 km lang;

Baulos 7: von Anhovo bis Sabotiner, zwischen km 73·608 und km 79·360, circa 5·745 km lang;

Baulos 8: von Sabotiner bis San Mauro, zwischen km 79·360 und km 86·066, circa 6·678 km lang;

Baulos 9: von San Mauro bis St. Peter, zwischen km 86·066 und 92·850, nebst der Verbindungskurve zum Südbahnhofe, von km 0·000 bis km 0·376, zusammen circa 7·173 km lang.

Die Baulose 1 b, 2 und 3 werden ebenso wie die Baulose 4 und 5 nur als ein Ganzes gebunden vergeben, hingegen können die Baulose 6, 7, 8 und 9 auch jedes für sich allein zur Vergebung gelangen und sind die Angebote demgemäss zu stellen.

Die Vollendungsfristen sind derart festgesetzt, dass ab 1. Dezember 1904 mit der Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 1. Juni 1905 mit der Montierung der mechanischen Einrichtung der Wasserversorgungsanlagen begonnen werden kann, dass ferner bis zum 1. September 1905 alle Hochbauarbeiten vollendet sind und ab 1. August 1905 der Verkehr durchlaufender Materialzüge, vom 1. Oktober 1905 an die Betriebseröffnung anstandslos stattfinden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, sowie die Drucksorten, als: Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Angebote, das Preisverzeichnis, die Kostenberechnungen für Hochbauten, die Bedingnisse und die sonstigen Beilagen des Angebotes sind bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien (VI. Gumpendorferstrasse 10) und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Görz einzusehen.

Diese Drucksorten und die Typenpläne für Hochbauten können bei den vorbezeichneten k. k. Eisenbahn-Baubehörden käuflich erworben werden.

Die Angebote sind unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot in betreff des Baues der Teilstrecke Podbrdo—Görz—St. Peter der Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest“ bis spätestens **29. April 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotolle der k. k. Eisenbahn-Baudirektion Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, zu überreichen. Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage, um 2 Uhr nachmittags, statt.

Der Anbotsteller hat bis zum 20. Mai 1903 im Worte zu bleiben.

Das Vadium beträgt für die Baulose 1 b, 2 und 3 zusammen K 450.000, für die Baulose 4 und 5 zusammen K 360.000, für das Baulos 6 K 75.000, für das Baulos 7 K 100.000, für das Baulos 8 K 80.000, und für das Baulos 9 K 85.000; dasselbe ist vor Einreichung des Angebotes bei der k. k. Hauptkassa der österr. Staatsbahnen in Wien, I. Elisabethstrasse 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis längstens 29. April 1903, 12 Uhr mittags, bei der gefertigten Direktion eingereicht werden, ferner solche, welchen die vom Anbotsteller ordnungsmässig ausgefüllten und unterschriebenen Preisverzeichnisse und Kostenberechnungen für Hochbauten (Beilage O des Angebotes) nicht beigeschlossen sind, ferner solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur teilweise Aenderung der Grundlagen des Augebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im März 1903.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien gelangt die Lieferung und Montierung der eisernen Tragkonstruktionen für die beiden zweigeleisigen Blechträgerbrücken in km 33·6/7 und km 34·5/6 in dem anlässlich der Auswechslung der Donaubrücke bei Tulln umgelegten Geleise der Linie Wien—Eger im näherungsweisen Gewichte von 100 t zur Vergebung. Der Einreichungstermin für die bezüglichen Offerte läuft am 14. April d. J., um 12 Uhr mittags, ab.

Die Offertformularien samt den näheren Bestimmungen sind bei der Abteilung 3 für Bahnerhaltung und Bau der genannten k. k. Staatsbahn-Direktion zu beheben, woselbst auch die genehmigten generellen Projektspläne, die Detailpläne, sowie die allgemeinen und besonderen Bedingnisse eingesehen werden können.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Offert-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck kommen im laufenden Jahre nachstehende eiserne Brückentragwerke teils zur Neuaufstellung, teils zur Auswechslung:

I. Neuaufstellungen.

A. Im Zuge der Verbindungskurve zum Rangierbahnhofe in Salzburg:

1. Brücken über den Alterbach, km 0·7/8, und
2. Brücke über die Personenzugsgeleise, km 1·1/2,

ungefähres Gesamtgewicht 165 t.

B. Rangierbahnhof Salzburg:

1. Ueberfahrtsbrücke im Zuge des Fürstenweges, km 1·1/2;
2. Durchlass für den Lämmerbach, km 1·6/7;
3. Ueberfahrtsbrücke im Zuge der Linzer Reichsstrasse, km 3·01, und
4. Ueberfahrtsbrücke im Zuge des Gemeindeweges in Gnigl,

mit einem ungefähren Gesamtgewichte von 464 t.

II. Brückenauswechslungen.

A. Linie Salzburg—Wörgl:

1. Brücke über den Notgraben, km 40·01;
2. Salzachbrücke, km 74·5/7, und
3. Salzachbrücke, km 78·5/6,

mit einem annähernden Gesamtgewichte von 450 t.

B. Linie Innsbruck—Bludenz:

1. Innbrücke, km 73·4/5, mit einem beiläufigen Gesamtgewichte von 220 t.

Die näheren, mit den allgemeinen Anlagedaten obiger Brücken versehenen und die Höhe der zu erlegenden Vadien enthaltenden Bedingnisse, welche einen **integrierenden** Bestandteil dieser Offert-Ausschreibung bilden, können bei der Abteilung 3 für Bau- und Bahnerhaltung der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, sowie gegen Einsendung von K 2 käuflich erworben werden.

Die Pläne, soweit dieselben vorhanden sind, die notwendigen Behelfe etc. liegen ebenfalls bei der bezeichneten Dienststelle zur Einsichtnahme auf.

Diesbezügliche Offerte sind, ordnungsmässig gestempelt, versiegelt und mit der Aufschrift **„Brückenoffert“** versehen, bis **Donnerstag den 30. April 1903, mittags 12 Uhr,** an das hierämtliche Expedit einzureichen.

Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage, um 3 Uhr nachmittags, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck, Abteilung 3, statt und steht es den Offerenten frei, derselben anzuwohnen.

Konkurs-Ausschreibung.

Bei der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen gelangt

eine Oberkommissär-Stelle

in der VIII. Rangsklasse der Staatsbeamten zur Besetzung.

Bewerber um diese Stelle, welche sich gegebenenfalls einer mindestens sechsmonatlichen Probedienstleistung bei der genannten Behörde zu unterziehen haben werden, haben die Absolvierung der technischen Studien, sowie eine ungefähr fünfjährige Verwendung im exekutiven Verkehrsdienste nachzuweisen.

Die Kompetenzgesuche sind unter Angabe der Sprachkenntnisse bis spätestens 13. April d. J. im vorgeschriebenen Dienstwege an das Präsidium des Eisenbahnministeriums zu leiten.

Wien, am 26. März 1903.

Die **stimmfähigen Aktionäre** des

k. k. priv. Oesterreichischen Credit-Institutes für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten

werden hiermit zu der **am 25. April 1903, um 10 Uhr vormittags,** im Gebäude der **Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft, Wien,** I. Freiung Nr. 8, stattfindenden

siebenten ordentlichen Generalversammlung

eingeladen, in welcher folgende Gegenstände zur Verhandlung gelangen werden:

1. Vortrag des Rechenschaftsberichtes und Vorlage des Bilanzabschlusses pro 1902.
2. Berichterstattung der Rechnungsrevisoren.
3. Verwendung des Geschäftserträgnisses und Bestimmung der für das abgelaufene Geschäftsjahr zu zahlenden Dividende.
4. Wahl eines Mitgliedes des Verwaltungsrates.
5. Wahl eines Rechnungsrevisors.

Jene Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung teilzunehmen beabsichtigen, werden demnach eingeladen, mindestens je fünf Aktien **vom 11. April d. J.** angefangen **bis längstens 16. April d. J. inklusive**

in **Wien** bei unserer Hauptkasse und
bei der Liquidatur der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft

gegen Empfangnahme der Legitimationskarte zu hinterlegen.

Wien, am 1. April 1903.

Der Verwaltungsrat.

728 (Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1123	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Cement	Gollesdan	Bednarów Czerepkoutz Dąbie Denysów-Kupczyńcze Dobra Dobrowlany Głęboka Hrehenów Jaremcze Jeleśnia Krzywe Knczurmare Lipica dolna Lubieńce Maków Mikuliczyn Milleschontz Mokre Morszyn Nadyhy-Wojutycze Oleszów Przeciszów Starzawa Swoszowice Syuowódzko-wyżne Tymbark Tyśmienica Wielkie Drogi Zaszków	Aufgabe als Frachtgut- und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost.-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1900	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 138 167 84 146 66 119 111 132 151 34 141 164 136 127 50 152 173 108 127 111 146 37 109 53 128 69 143 50 135		Im Kartierungswege		
1124	k. k. österr. Staatsbahnen		Baumaterialien und maschinelle Einrichtungsgegenstände (ausschliesslich der zur Bauausführung selbst dienenden Gegenstände, Baurequisiten, Baumaschinen, Baugeräte etc.)	den Stationen des Abschnittes A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1	Klattau und Točnik	Aufgabe der Sendungen als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg pro Artikel und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bane, bezw. zur Einrichtung der Wasserleitung für die Stadt Klattau bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Bei der nach der Rubrik 13 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen zu bewirkenden Vorlage der bezüglichen Original-Frachtbriefe muss auf den letzteren seitens des Bürgermeisteramtes in Klattau bestätigt werden, dass die Sendungen tatsächlich und ausschliessich für den angeführten Zweck verwendet wurden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Verschieden 30 (dreissig) Prozent Nachlass von den ungekürzten Frachtsätzen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Miuimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie des Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg Im Rückvergütungswege		Im Kartierungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen zu bewirken ist	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1125	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petrolennaphtha (Rohbenzin), Petrolenmbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl Schmieröle), (mineralische), Petrolenmrückstände, Mineraltheer, Petrolenmtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petrolenmpech), Asphaltkokes und Petrolenmkokes, in Fässern oder in Cisternen- (Reservoir-) Wagen	Hütteldorf-Hacking, Nussdorf Rücksichtlich der vorbezeichneten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen	Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, genannten Linien	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges eines im Vergleiche zu den zu honifizierenden Transportsmengen mindestens ebenso grossen Quantums Rohpetroleum von k. k. Staatsbahnstationen in Galizien nach einer österreichischen oder ungarischen Raffinerie-Station innerhalb der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung. Einhaltung der untenstehenden „Besonderen Bestimmungen“	vom 18. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, bezw. die betreffenden Verbandstarife	Verschieden	Von den für die unten angegebenen Entfernungen auf Grund der Gehührenberechnungstabelle entfallenden Frachtsätzen des Ausnahmetarifes III c des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A werden die in der nachfolgenden Tabelle bezifferten Nachlässe liquidiert	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche vom Absender bis Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken ist, gleichzeitig sind die Original-Frachtbriefe über den Rohpetroleumbezug aus Galizien vorzulegen	

Besondere Bestimmungen.

1. Die untenstehende Frachtbegünstigung hat nur für jene Sendungen Geltung, welche im Verkehre nach Stationen der bezeichneten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und darüber hinaus in Wien Nordbahnhof, Nordwestbahnhof, Staatsbahnhof, oder in Floridsdorf zur Aufgabe, resp. in diesen Stationen oder in Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B., Hütteldorf-Hacking, bezw. Nussdorf oder in Matzleinsdorf zur Umkartierung gelangen.
2. Das Frachtzugeständnis findet nur dann Anwendung, wenn die betreffenden Frachtbriefe keine parteiseitigen Abfertigungsvorschriften enthalten. Die Ermittlung der nur rücksichtlich der bezeichneten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen zugestandenen Frachtnachlässe erfolgt ohne Rücksicht auf den benützten Weg über die hinsichtlich der Gesamtfracht für die Partei günstige Route.
3. Insofern die Abfertigung von Sendungen nach Innsbruck zu den für Wilten gültigen Frachtsätzen erfolgt, wird der nach gegenwärtiger Verlautbarung für Wilten sich ergebende Frachtnachlass auch für Sendungen nach Innsbruck zugestanden.

Bei einer rücksichtlich der vorbezeichneten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen sich ergebenden Entfernung ab Hütteldorf-Hacking, Nussdorf von	Nachlass in Hellern für 100 kg	Bei einer rücksichtlich der vorbezeichneten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen sich ergebenden Entfernung ab Hütteldorf-Hacking, Nussdorf von	Nachlass in Hellern für 100 kg	Bei einer rücksichtlich der vorbezeichneten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen sich ergebenden Entfernung ab Hütteldorf-Hacking, Nussdorf von	Nachlass in Hellern für 100 kg	Bei einer rücksichtlich der vorbezeichneten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen sich ergebenden Entfernung ab Hütteldorf-Hacking, Nussdorf von	Nachlass in Hellern für 100 kg
1— 10	12	301—310	131	601—610	171	901— 910	228
11— 20	15	311—320	133	611—620	173	911— 920	231
21— 30	20	321—330	135	621—630	175	921— 930	233
31— 40	25	331—340	136	631—640	176	931— 940	236
41— 50	31	341—350	138	641—650	178	941— 950	238
51— 60	37	351—360	140	651—660	180	951— 960	240
61— 70	41	361—370	142	661—670	182	961— 970	243
71— 80	44	371—380	144	671—680	184	971— 980	245
81— 90	47	381—390	145	681—690	185	981— 990	248
91—100	51	391—400	147	691—700	187	991—1000	250
101—110	57	401—410	144	701—710	185	1001—1010	252
111—120	61	411—420	146	711—720	187	1011—1020	254
121—130	64	421—430	148	721—730	189	1021—1030	257
131—140	67	431—440	149	731—740	190	1031—1040	259
141—150	71	441—450	151	741—750	192	1041—1050	262
151—160	77	451—460	153	751—760	193	1051—1060	264
161—170	80	461—470	155	761—770	196	1061—1070	266
171—180	83	471—480	157	771—780	198	1071—1080	269
181—190	87	481—490	158	781—790	201	1081—1090	271
191—200	90	491—500	160	791—800	203	1091—1100	274
201—210	96	501—510	158	801—810	205	1101—1110	275
211—220	99	511—520	160	811—820	207	1111—1120	278
221—230	102	521—530	162	821—830	210	1121—1130	280
231—240	106	531—540	163	831—840	212	1131—1140	283
241—250	109	541—550	165	841—850	215	1141—1150	285
251—260	113	551—560	167	851—860	217	1151—1160	287
261—270	116	561—570	169	861—870	219	1161—1170	290
271—280	119	571—580	171	871—880	222	1171—1180	292
281—290	123	581—590	172	881—890	224	1181—1190	295
291—300	126	591—600	174	891—900	227	1191—1200	297
						1201—1205	299

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): von	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gehühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1126	k. k. österr. Staatsbahnen		Basaltschotter	Bohentsch	Wien II (K.F.J.B.) Heiligenstadt Hütteldorf-Hacking Hadersdorf Weidlingau Penzing Nussdorf Klosterneuburg-Weidling Linz Wels Lambach Kleinmünchen	Anfgahe als Frachtgnt, Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- nnd Abladen haben die Parteien anf eigene Kosten zu hesorgen. Die Sendungen müssen znm Bane nnd znr Instandhaltnng von öffentlichen Strassen bestimmt sein	vom 1. März 1903 bis anf Widerrnf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	87 Heller 74 „ 79 „ 80 „ 75 „	88 Heller	Verschieden	Im Kartiernngswege		Die im Verordnnngs-Blatte Nr. 148 ex 1902 nnter fortlanfender Nummer 3648 verlautbarte Frachtermässigung erscheint hier einbezogen und wird somit gegenstandslos
1127	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschan mit der Abzweigung Protiwitz (Lnditz)-Buchau	Malz bei Anfgabe von oder Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg pro Wagen anf einen Frachtbrief	Schlackenwerth, Station der Bnschtěhrader Eisenbahn	jenen ausländischen Stationen, nach welchen sich der kürzeste Bahnweg über Tirschnitz-Eger/Franzensbad ergiht	I. Einhaltnng der Bestimmnngen der einzelnen Gütertarife. II. Benützung der nebenstehenden Ronte hei Anwendung der direkten Tarife oder des Lokaltarifes der Bnschtěhrader Eisenbahn	vom 10. April 1903 bis anf Widerrnf, längstens bis 30. Septemher 1903	Lokaltarif, sowie die im Verkehre mit dem Auslande bestehenden direkten Gütertarife	Verschieden	Verschieden	18 Heller	Im Rückvergütnngswege	Gegen Vorlage der anf die einreichende Partei als Absenderin lantenden Frachtbrief-Duplikate. Dieselben müssen spätestens vier Monate nach Ablauf des Zngeständnisses bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn, Prag, eingereicht werden	
1128	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Buschtěhrader Eisenbahn	Brannkohle	Maria-Ratschitz	Kolleschowitz B.E.B.	Einhaltnng der Bestimmnngen des betreffenden Tarifes	vom 10. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr zwischen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.E.B., k.k.St B. nnd Lokalbahn Swolenowes-Bmečna vom 1. Jänner 1902	60 Kronen für 10.000 kg	56 Kronen für 10.000 kg	4 Kronen für 10.000 kg	Im Kartiernngswege		In diesen Frachtsätzen sind die Bchleppbahngebühren nicht enthalten. Der im Verordnnngs-Blatte Nr. 141 vom 11. Dezember 1902 unter fortlanfender Nr. 2973 für die gleiche Verkehrsheziehnng verlautbarte Frachtsatz wird hierdnrch anfgehohen, bezw. ersetzt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1129	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlprodukte	Brünn St.E.G.	Station der Buschtêhrader Eisenbahn Dallwitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 200		Im Kartierungswege		
					Stationen der Lokalbahn Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün Lichtenstadt Merkelsgrün Sodan					204 205 201				
					Stationen der Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach Fleissen-Grossloh Schönbach Wildstein					225 230 223				
1130	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Harzseife (Harzleim)	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B. Schreckenstein	Beszterczebánya Horka Nagy Szlabos	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) Gewichtsmengen unter 5000 kg b) 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen c) 10.000 kg }	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz Heller ad a) 680 781 818	ad b) 479 537 565	Im Kartierungswege		
				Schönpriesen	Beszterczebánya Horka Nagy Szlabos					ad c) 416 474 502 682 783 820	480 538 566			
1131	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Melouen als Eilgut	Beodra	Brünn St.E.G. und K.F.N.B. Prag St.E.G., k.k.St.B. und Oe.N.W.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	729 Heller 984 Heller		Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	1	1132	1133
Die Publikation erfolgt	2	Oesterreichischen Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
von der	2		
und im Namen der	3	beteiligten Bahnverwaltungen	
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Eisen und Stahl, auch verzinkt, der Pos. E—5, „ „ „ Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 mit Ausnahme der nach Klasse I, I, I, bezw. II, II, II tarifierenden Artikel, „ (Roh-) aller Art etc., der Pos. E—7. Eisen und Stahl, gebraucht etc., der Pos. E—7a, „ und Stahl, alt, abgängig etc. der Pos. E—8, „ „ Stahlabfälle etc. der Pos. E—9, Emaillgeschirre, sämtlich nach der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Steine des Spezialtarifes 3
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Wien Oe.N.W.B., St.E.G. oder K.F.N.B.	Wostromeř
nach	5	Schreckenstein	Nenbýdžow
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	a) Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief, b) Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarif der Oe.N.W.B., bezw. Oesterr. Eisenbahnverband	Lokaltarif der Oe.N.W.B vom 1. Jänner 1898
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Verschieden	13 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	a) 284 Heller b) 208 „	11 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	Verschieden	2 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		Gegen Vorlage der auf das Gemeindeamt in Skřeneř lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904
Besondere Bemerkungen	14		Die Steine müssen zum Bane der Strassen in Skřeneř bestimmt sein

nnd umgekehrt

Fortlaufende Nummer	1	1134	1135
Die Publikation erfolgt	2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen der	3	beteiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4	Zinkblech (Walzzink)	Wurstwaren als Eilgut
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	Morgenroth	Hotzenplotz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	Karolinengrube O.S.E.	Wien Nordbahnhof
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der im Verbandstarife, Teil II, für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Russland über Wien Donauunferbahnhof vom 1. April 1895 vorgesehenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1903	bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Bezeichnung des Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	8	Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Russland über Wien Donaunferbahnhof vom 1. April 1895	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1901
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Centimes Gold Schnitt-Tafel I, Artikeltarif Nr. 1 B—c	Es besteht kein direkter Frachtsatz
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	128	125
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	115	112
		13	13
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	Auf die reklamierende Firma als Versenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
Besondere Bemerkungen	14	Die Transporte müssen im Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehre mit Serbien, Bulgarien, Rumänien und Russland über Wien Donauunferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Abfertigung gelangen und der Nachweis erbracht werden, dass die ganzen Sendungen per Schiff nach Braila, bezw. Galatz weiterverfrachtet wurden. Die Gesamtgebühren für die in Spalte 5 bezeichneten Relationen ergeben sich durch Zusammenstoss der Gebühren der Spalte 9, bezw. 10 und der betreffenden tarifmässigen Gebührensätze der zugehörigen Schnitt-Tafel II	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1136	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes 1 b des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	a) Schönpriesen, Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, b) Gross-Priesen, Station der Oesterr. Nordwestbahn oder umgekehrt	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt	Bei Aufgabe als Eilgut in jeder Menge und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 10. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Pfennig a) 114 b) 109 120 115 122 117		Im Kartierungswege		
1137	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Bruchsteine, unbearbeitete, und Schotter aus der Pos. 8—55 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Sternberg a. d. Sazawa via Čerčan-Pišely—Smichow	Altkladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	50 Heller		Im Kartierungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
20	Nr. 13 vom 29. Jänner 1903	600	K. k. österr. Staatsbahnen		Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin) etc.	Hütteldorf-Hacking, Nussdorf	Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, genannten Linien	18. April 1903	Das Zugeständnis wird durch die im Vrdgs.-Bl. Nr. 39 vom 4. April 1903 verlautbarte Frachtbegünstigung ersetzt

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 40. **Wien, 7. April 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 9 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 15. März 1903,*) betreffend die Erstreckung der Baufrist für die Lokalbahn Przewórsk-Bachórz (Dynów).

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wurde die im § 2 der Konzessionsurkunde vom 15. Februar 1902, R.-G.-Bl. Nr. 39, festgesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Lokalbahn Przewórsk-Bachórz (Dynów) bis zum 15. November 1904 erstreckt.

Wittek m. p.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der „Società di navigazione a vapore Istria-Trieste".

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat im Einvernehmen mit dem Handelsministerium die auf Grund der Beschlüsse der 17. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft „Società di navigazione a vapore Istria-Trieste" in Triest vom 28. April 1902 geänderten Statuten dieser Aktiengesellschaft genehmigt.

Wien, am 28. Jänner 1903. — Z. 1654. H.-M.-Z. 4272.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von der Station Freiland-Türnitz nach Maria-Zell mit einer Abzweigung von Türnitz nach Weghof.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem k. u. k. Feldmarschall-Lieutenant i. P. Adolf Latterer v. Lindenburg in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Bahn niederer Ordnung mit Dampfbetrieb von der Station Freiland-Türnitz der k. k. Staatsbahnlinie Schrambach—Kernhof über Türnitz und Annaberg nach Mariazell mit einer Abzweigung von Türnitz nach Weghof im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt

Wien, am 27. März 1903. E.-M.-Z. 54.046/2 ex 1902.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Sadowa-Dohalitz zur Station Dobřenitz-Syrowatka.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Konsortium für den Bau einer Lokalbahn Sadowa-Nechanitz-Dobřenitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Sadowa-Dohalitz der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen über Nechanitz zur Station Dobřenitz-Syrowatka der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 6. März 1903. E.-M.-Z. 4804/2.

*) Enthalten in dem am 1. April 1903 ausgegebenen XXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 76.

Neuerliche Erteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn von der Station Aujezd-Luhatschowitz bis zum Salzbad Luhatschowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem behördl. autor. Bauingenieur und Eisenbahnbauunternehmer Oswald Životski in Ledeč die mit dem Erlasse vom 15. Oktober 1901, Z. 44.885/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 126 vom 26. Oktober 1901), auf die Dauer eines Jahres erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf oder mit elektrischer Kraft zu betreibende normalspurige Kleinbahn von der Station Aujezd-Luhatschowitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Polichno bis zum Salzbad Luhatschowitz unter Aufrechthaltung der in dem zitierten Erlasse ausgesprochenen Bedingungen und Vorbehalte auf die Dauer eines Jahres neuerlich erteilt.

Wien, am 26. Februar 1903. E.-M.-Z. 6968/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Streitigkeiten aus dem Vertrage über die Einlösung der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn durch den Staat sind von der Kompetenz des k. k. Verwaltungsgerichtshofes ausgeschlossen und gehören vor die ordentlichen Gerichte.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat mit Beschluss vom 2. März 1903, Z. 1674/V.-G.-H., die bei demselben eingebrachte Beschwerde der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn in Prag gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. Dezember 1902, Z. 49.795, betreffend die Auszahlung der Zinsen und planmässigen Tilgungsraten der gesellschaftlichen Anlehen nach den §§ 3 a und 21 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil der von der beschwerdeführenden Eisenbahn-Gesellschaft erhobene, mit dem angefochtenen Ministerialerlasse aber abgelehnte Anspruch, die Staatsverwaltung möge die von ihr bisher effektuierte Auszahlung der Zinsen und planmässigen Tilgungsraten der gesellschaftlichen Anlehen fortan der Beschwerdeführerin überlassen und demnach an die letztere die Einlösungsrente unverkürzt entrichten, sich als eine Angelegenheit darstellt, welche nur nach den Bestimmungen des zwischen der Staatsverwaltung und der beschwerdeführenden Gesellschaft abgeschlossenen Einlösungsvertrages, beziehungsweise nach den allgemeinen Normen des Privatrechtes beurteilt und mithin nur von den ordentlichen Gerichten entschieden werden kann, weshalb der k. k. Verwaltungsgerichtshof gemäss § 3, lit. a), des zitierten Gesetzes nicht zuständig erscheint, über die Gesetzmässigkeit des angefochtenen Ministerialerlasses, der nicht als eine hoheitliche Entscheidung, sondern bloss als Parteierklärung angesehen werden muss, eine Entscheidung zu fällen.

[E.-M.-Z. 13.801.]

Die Gültigkeit und Verbindlichkeit einer allgemeinen Verordnung kann vom Verwaltungsgerichtshofe nur im Zusammenhange mit dem Erkenntnisse über die Gesetzmässigkeit einer auf Grund einer solchen Verordnung ergangenen speziellen Verfügung oder Entscheidung der Behörde überprüft werden.

Seitens mehrerer Verwaltungen von Kleinbahnen wurden gegen den Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Jänner 1903, Z. 57.298 ex 1902, betreffend die Stempelpflicht der Anweisungen (Legitimationen) zur freien oder ermässigten Fahrt (siehe Nr. 18, Seite 586, dieses Blattes), Beschwerden an den k. k. Verwaltungsgerichtshof eingebracht.

Diese Beschwerden wurden vom k. k. Verwaltungsgerichtshofe gemäss §§ 2 und 21 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil, abgesehen von der Legitimationsfrage, der Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums, dessen Aufhebung beantragt wird, keine Entscheidung oder Verfügung des genannten Ministeriums im Sinne des § 2 des zitierten Gesetzes, sondern die Bekanntgabe des Rechtsstandpunktes des k. k. Finanzministeriums in Sachen der Stempelpflicht der zur Ausfertigung gelangenden Anweisungen zur freien oder ermässigten Fahrt zum Gegenstande hat und weil der Verwaltungsgerichtshof gemäss § 8 des zitierten Gesetzes die Gültigkeit einer etwaigen allgemeinen Verordnung erst dann zu prüfen hat, wenn eine auf Grund einer allgemein publizierten und verbindlichen Verordnung ergangene spezielle Verfügung oder Entscheidung von jemandem, der hierdurch in seinen Rechten verletzt zu sein behauptet, in Beschwerde gezogen werden würde.

[V.-G.-H. Z. 2080/V.-G.-H. ex 1903. — E.-M.-Z. 13.805 ex 1903.]

Inland.

Parlamentarisches.

Der in der 218. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. März von der Regierung eingebrachte Gesetzentwurf, betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Zillertalbahn hat folgenden Wortlaut:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, der Aktiengesellschaft der Zillertalbahn (Jenbach-Mairhofen) auf die Dauer von höchstens 75 Jahren die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses zu gewähren, welches dem Erfordernisse für die 4 Prozent nicht überschreitende Verzinsung und die Tilgungsquote des zum Zwecke der teilweisen Bedeckung des eingetretenen Mehrerfordernisses am Baukapitale der genannten Bahn aufzunehmenden Anlehens im Nominalbetrage von höchstens K 900.000 entspricht, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgnis der vorgenannten Bahn den für dieselbe garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Artikel II.

Die Zusicherung der im Artikel I bezeichneten Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass seitens der gefürsteten Grafschaft Tirol der seinerzeit bereits zugesicherte Landesbeitrag von K 200.000 auf den Betrag von K 250.000 erhöht wird. Die im vorstehenden behandelte Beitragsleistung kann in Stammaktien der für die in Rede stehende Lokalbahn gebildeten Aktiengesellschaft der Zillertalbahn refundiert werden, in welchem Falle die zu übergebenden Titres zum vollen Nennwerte zu berechnen sind.

Artikel III.

Bei der Ausführung des Artikels I haben die Anordnungen im Artikel IV des Gesetzes vom 26. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 33 ex 1894, betreffend die Herstellung der Ybbstalbahn sinngemässe Anwendung zu finden, und zwar mit der Abänderung, dass die Couponstempelgebühren in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden dürfen.

Ebenso dürfen auch die für das aufzunehmende Anlehen etwa zu bezahlenden Regiebeiträge, sowie etwaige an das darleihende Finanzinstitut zu leistende Rückersätze für Steuern und Gebühren als Ausgabspost eingestellt werden.

Artikel IV.

Für die Dauer des Bestandes der staatlichen Reinertragsgarantie unterliegt jede Aenderung in der Betriebsführung der in Rede stehenden Bahn der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Artikel V.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Eisenbahnminister und Mein Finanzminister beauftragt.

In der 219. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. März wurde der Antrag der Abgeordneten Gmachl, Haider, Hueber, Dr. Sylvester und Genossen, betreffend die Verstaatlichung der Pinzgauer Lokalbahn, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Projekt für die Stockgeleiseanlage in der verlängerten Herbststrasse zwischen der Panikengasse und der Kreithnergasse: Ergebnis der politischen Begehung: Erteilung des Baukonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Wien mit dem Berichte vom 31. Jänner 1903, Z. 9442, mitgeteilte Ergebnis der am 23. Dezember 1902 durchgeführten politischen Begehung, rücksichtlich des Projektes der Gemeinde Wien, für die anlässlich der politischen Begehung vom 19. Juni 1902 (Teilstrecke der Linie Konz.-Nr. 68 „von der verlängerten Burggasse, bezw. Lerchenfeldergürtel durch die Gablenzgasse, Neumayergasse, Herbststrasse bis zur Panikengasse") kommissionell verlangte Stockgeleiseanlage in der verlängerten Herbststrasse zwischen der Panikengasse und der Kreithnergasse, sowie die auf Grund des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 30. November 1902, Z. 46.145, erfolgte Erteilung des Baukonsenses für die begangene Teilstrecke nach Massgabe der von der Kommission getroffenen Bestimmungen zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 5514.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. niederösterr. Statthalterei hat den Baukonsens für die Aufstellung eines Hydranten beim Petroleummagazine am Nordbahnhofe in Wien im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt.

Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra. (Projekt für die Herstellung einer Niveauübersetzung samt beiderseitiger Wegverbindung zum Feldwege, Parzelle Nr. 1563 in km 92·1/2: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Im Sinne des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 10. Februar 1903, Z. 5782, hat die k. k. Landesregierung in Czernowitz rücksichtlich des von der Aktiengesellschaft „Bukowinaer Lokalbahnen" vorgelegten Projektes für die Herstellung einer Niveauübersetzung samt beiderseitiger Wegverbindung zum Feldwege, Parzelle Nr. 1563 in km 92·1/2 der Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra den Beginn für die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für den 23. April 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 13.629.]

Eisenbahnlinie Lemberg — Sambor — galizisch-ungarische Grenze. (Detailprojekt für eine Geleiseanlage von km 91·7/8 der Baustrecke zu dem in der Gemeinde Sianki in Aussicht genommenen Schottergewinnungsplatze: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das von der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg vorgelegte Detailprojekt, betreffend die Herstellung einer vorerst als Schmalspurbahn mit Lokomotivbetrieb auszuführenden Geleiseanlage von km 91·7/8 der im Bau befindlichen Teilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze der Eisenbahnlinie Lemberg — Sambor—galizisch-ungarische Grenze zu dem in der Gemeinde Sianki in Aussicht genommenen Schottergewinnungsplatze, erscheint vom fachlichen Standpunkte als entsprechend und wurde prinzipiell genehmigt. Das gegenständliche Operat wurde an die k. k. Statthalterei in Lemberg mit der Einladung übermittelt, bezüglich desselben im Sinne der einschlägigen Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, bezw. vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die politische Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung mit tunlichster Beschleunigung durchzuführen. [E.-M.-Z. 14.890.]

Lokalbahn Schweissing-Haid. (Projekt für die Variante der Teilstrecke km 7·4368 bis km 11·980: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Im Sinne des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 14. März 1903, Z. 11.281, hat die k. k. Statthalterei in Prag rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projektes für die Variante der Teilstrecke km 7·4368 bis km 11·980 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Schweissing-Haid den Beginn für die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für Dienstag den 7. April 1903 anberaumt. Der obgenannten Amtshandlung wird vorerst die Erörterung der Stationsfrage bezüglich der Situierung der Station Hollezrieb vorangehen. [E.-M.-Z. 13.969.]

Lokalbahn Neumarkt-Suchahora. (Geleisepläne der Station Czarny Dunajec und der Personenhalte- und Verladestellen Rogoźnik und Podczerwone.) Die von der Bauaufsicht vorgelegten Geleisepläne der Station Czarny Dunajec und der Personenhalte- und Verladestellen Rogoźnik und Podczerwone der Lokalbahn Neumarkt-Suchahora wurden zur Ausführung genehmigt. [Z. 2385.]

Lokalbahn Světlá-Ledeč-Kácow. (Genehmigung des Projektes für die Abänderung des Mauerwerkes und der Eisenkonstruktion der Brücke in km 34·0/1.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Eisenbahn-Abteilung des Landesausschusses des Königreiches Böhmen vorgelegte Projekt für die Abänderung des Mauerwerkes und der Eisenkonstruktion der Brücke in km 34·0/1 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Světlá-Ledeč-Kácow unter Ausfolgung eines signierten Projektspares genehmigt. [E.-M.-Z. 11.477.]

Elektrische Kleinbahn Graz - Andritz. (Endteilstrecke Steinbruchlinienamt—Andritz: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der fertiggestellten Endteilstrecke vom Steinbruchlinienamte bis Andritz der elektrischen Kleinbahnlinie Graz—Andritz in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Benützungskonsens für die gegenständliche Endstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 13.386.]

Ausland.

Preussen. (Transportbegünstigungen auf Kleinbahnen.) In einer Anzahl von Erlässen des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ist der aus dem § 21 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 sich ergebende Grundsatz der Oeffentlichkeit und gleichmässigen Anwendung der Kleinbahntarife zum Ausdruck gebracht und bestimmt, dass nach diesem öffentlich-rechtlichen Grundsatze die Gewährung von Sonderbegünstigungen einschliesslich der freien Fahrt an einzelne Interessenten (Kommunalverbände, Grunderwerbsinteressenten u. s. w.) gegenüber den allgemein gültigen und veröffentlichten Kleinbahntarifen nicht zugelassen werden darf. Aus Anlass eines Reichsgerichtserkenntnisses hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in einem Erlasse im Einverständnisse mit dem Finanzministerium und dem Ministerium des Innern folgende Grundsätze ausgesprochen: Um den öffentlich-rechtlichen Grundsatz der Oeffentlichkeit und Gleichheit der Kleinbahntarife zur Durchführung zu bringen, soll künftig

a) in jede neue Genehmigungsurkunde für Kleinbahnen eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach Zusicherungen, abweichend von den tarifarischen Preisen das Entgelt für die Beförderung zu bestimmen, verboten sind.

Bei schon genehmigten Kleinbahnen würde die Aufnahme dieser Bestimmung, welche übrigens sich selbstverständlich auch auf die Zusicherung der freien Fahrt erstreckt, dabei aber die

im Runderlasse vom 14. März 1901 mitgeteilten tarifarischen Voraussetzungen für die Ermässigung oder den Erlass des Transportpreises zu milden und öffentlichen Zwecken unberührt lässt, gelegentlich der Genehmigung wesentlicher Aenderungen oder Ergänzungen nachzuholen sein; ferner sollen

h) vor Erteilung der Genehmigung für Kleinbahnen oder für wesentliche Aenderungen und Ergänzungen derselben die Zustimmungserklärungen von Wegeunterhaltungspflichtigen u. s. w. auf das Vorhandensein derartiger unzulässiger Zusicherungen (wie unter a) geprüft und die Entfernung der letzteren dem die Kleinbahngenehmigung nachsuchenden Unternehmer aufgegeben werden. („Z. d. V. D. E.-V.")

Amerika. (Eine mit Kran ausgerüstete Verschiebemaschine.) Eine neue Maschine dieser Art ist nach der „Railroad Gaz." in den Topeka-Eisenbahnwerkstätten in Atchison im Betriebe. Die Lokomotive ist eine zweiachsige Tendermaschine mit Petrolenmfeuerung. Die Oelbehälter liegen an beiden Seiten unter dem Führerstand. Der Kran ist an einem hoben Ständer, der gleichzeitig den Schornstein bildet, befestigt und dreht sich um diesen auf Kugellagern. Der Kran wird durch Druckluft von der Luftpumpe der Maschine aus betrieben. Der ihn bedienende Arbeiter hat seinen Stand am Schornstein. Die Tragfähigkeit des Krans beträgt etwa 4 t.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Binnenschiffahrtsverkehr in Königsberg im Jahre 1902.) Im Jahre 1902 sind in Königsberg zu Berg und Tal insgesamt 10.437 Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von 320.642 t Gütern, ferner 498 Flösse mit 178.684 t Holz angekommen; abgegangen sind zu Berg und Tal insgesamt 10.395 Fabrzeuge mit einer Gesamtladung von 78.952 t Gütern.

Hiervon sind — wie der Zeitschrift „Das Schiff" entnommen wird — zu Berg angekommen insgesamt 6780 Fahrzeuge mit 168.386 t Gütern, und zwar 435 Personenschiffe, 741 Schlepper und 377 Güterdampfschiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 44.073 t und einer Ladung von 21.953 t; weiters 5227 Segelschiffe — davon unbeladen 274 — mit einer Tragfähigkeit von 170.027 t und einer Ladung von 146.433 t.

Zu Tal kamen ein: 3657 Fahrzeuge mit einer Gesamtladung von 152.256 t Gütern, und zwar 191 Personenschiffe, 64 Schlepper, 504 Güterdampfschiffe mit einer Tragfähigkeit von 58.290 t und einer Ladung von 17.327 t, 2898 Segelschiffe mit einer Tragfähigkeit von 157.990 t und einer Ladung von 134.929 t; ferner 498 Flösse mit 178.684 t Holz, darunter 4884 t hartes Holz.

Abgegangen sind zu Berg insgesamt 3637 Fahrzeuge mit einer Gesamtgüterladung von 46.574 t, und zwar 191 Personendampfer, 64 Schlepper, 504 Güterdampfschiffe mit einer Güterladung von 36.178 t und 2878 Segelschiffe — davon 2722 unbeladen — mit einer Güterladung von 10.396 t.

Zu Tal gingen ab insgesamt 6758 Fahrzeuge mit einer Gesamtgüterladung von 32.378 t, und zwar 435 Personenschiffe, 741 Schlepper, 375 Güterdampfschiffe mit einer Güterladung von 22.422 t und 5207 Segelschiffe — davon 5002 unbeladen — mit einer Güterladung von 9956 t.

— (Schiffsverkehr im Hafen von Leer im Jahre 1902.) In den Hafen von Leer liefen — wie die Zeitschrift „Das Schiff" mitteilt — im Jahre 1902 3939 (1901: 4082) Schiffe mit einer Ladungsfäbigkeit von 131.493 (1901: 136.958) Registertonnen ein.

Unter diesen Schiffen waren 458 (1901: 575) Seeschiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 54.292 (1901: 67.175) Registertonnen und 3481 (1901: 3507) Fluss- und Kanalschiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 77.201 (1901: 69.783) Registertonnen. Von den Seeschiffen waren 288 Segelscbiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 20.472 Registertonnen und 170 Dampfschiffe mit einer Ladungsfähigkeit von 33.870 Registertonnen.

Der Nationalität nach waren unter den Seeschiffen: 419 deutsche, 13 niederländische, 10 schwedische, 8 norwegische, 7 grossbritannische und 1 dänisches; unter den Fluss- und Kanalschiffen waren der Nationalität nach: 2926 preussische, 443 oldenburgische und 112 niederländiscbe.

Von den Seescbiffen kamen aus deutscben Häfen 394, aus Russland 7, aus Schweden 12, aus Norwegen 20, aus Grossbritannien 18, aus Dänemark 3, aus den Niederlanden 2, aus Belgien 1 und aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika 1. Von den Fluss- und Kanalschiffen kamen aus preussischen Emshäfen 1336, aus preussischen Binnenhäfen 1341, vom Dortmund-Ems-Canal 179, aus oldenburgischen Binnenhäfen 482 und aus den Niederlanden 143.

Verschiedene Mitteilungen.

Neuerungen im Vereins-Reiseverkehre. Wie der „B. B.-C." mitteilt, werden für den diesjäbrigen Reiseverkehr nach den Beschlüssen des Internationalen Ausschusses für die Angelegenheiten des Personenverkehres mehrere wichtige Neuerungen in Kraft treten. Von besonderer Bedeutung ist zunächst die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der zusammengestellten Fahrscheinhefte im Vereins-Reiseverkehre. Dieselben werden vom 1. Juni 1903 ab Geltung haben: Bei Reisen bis zu 2000 km 45 Tage, bei Reisen bis zu 3000 km 60 Tage und bei weiteren Reisen 90 Tage. Ferner ist die Einrichtung wieder zugelassen worden, dass in einem Fahrscheinhefte Scheine I. und III. Klasse vereinigt sein dürfen, welche Vergünstigung wegen vorgekommener Missbräuche aufgehoben worden war. Mit dem 1. Juni 1903 treten auch die italienischen Eisenbahnen dem Vereins-Reiseverkehre bei, so dass dann das gesamte Bahnnetz desselben eine Länge von mehr als 50.000 km erhalten wird. Nicbt angeschlossen an den Vereins-Reiseverkehr bleiben dann nur noch fünf Staaten: Russland, Griechenland, Spanien, Portugal und England.

Verlosungen.

Am 1. April:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 proz. 1871er Anleihe (Rückzahlung ab 30. Juni).

Friauler Eisenbahn. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Gailtalbahn Arnoldstein-Hermagor. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 proz. steuerfreie Eisenbahn-Staatsschuldverschreihungen. (Rückzablung ab 1. Juli).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 proz. Prioritäten (Em. 1884) (Rückzahlung ab 1. Oktober).

Mährisch-schlesische Nordbahn. Silberprioritäten I. und II. Emission (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungar. Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft. 4½ proz. Obligationen — 4 proz. Ohligationen mit 5 proz. Prämie — 4 proz., Obligationen, 4 proz. Obligationen Serie II in Gold (Rückzahlung ab 1. Juli).

Dividenden.

Wiener Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft. K 30·—.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. Ab 26. März K 10·—.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Coupon pro 1. Juli K 10·—.

Grazer Waggon- und Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft vormals Joh. Weitzer. Ab 16. März K 32·—.

Ungarische Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft. K 20·—.

Salzburger Elektrizitätswerke. Ab 30. April K 5·—.

Kgl. Ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria". K 30·—.

Budapester Vizinalbahn-Aktiengesellscbaft. K 7·—.

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellscbaft. Für die Prioritäts- und Stammaktie K 20·—.

Csakathurn-Agramer Eisenbahn. Für die ganze Stammaktie K 6·60, für die halbe K 3·30, Coupon pro 1. Juli der Prioritätsaktie Frcs. 12·50.

Generalversammlungen.

2. (Wien.) Oesterreichische Eisenbahn-Verkebrsanstalt.
2. (Budapest.) Internationale Waggonleib-Aktiengesellscbaft.
3. (Wien.) Dux-Bodenbacher Eisenbahn.
4. (Reichenberg.) Reicbenberger Strassenbahn-Gesellschaft.
7. (Bozen.) Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardesee.
24. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn. (Ausserordentliche Generalversammlung.)
25. (Brünn.) Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft.
27. (Gmunden.) Gmundener Elektrizitäts-Gesellschaft.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von Frankierungsmarken zur Abfertigung von Eilgutkolli auf den gesellschaftlichen Linien.

Mit Wirksamkeit vom 15. Mai 1903 gelangen im Lokalverkehre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (altes und neues Netz) für die Abfertigung von Eilgutkolli Frankierungsmarken zur Einführung, wie selbe in gleicher Weise bei den k. k. österr. Staatsbahnen in Verwendung stehen.

Für die Abfertigung mit Frankierungsmarken gelten die nachstehenden Bestimmungen:

1. Auf sämtlichen Linien der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn werden Sendungen der im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abt. B, Abschnitt A—II, angeführten gewöhnlichen, ermässigten und besonders ermässigten Eilgüter zur eilgutmässigen Beförderung ohne Frachtbrief unter der Voraussetzung zugelassen, dass diese Sendungen nur aus je einem Kollo bis zum Höchstgewichte von **20 kg** bestehen und die Transportgebühren mittels der seitens der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn aufgelegten Marken (Frankierungsmarken) frankiert werden.

Unter einem Kollo werden auch Gegenstände aus mehreren Teilen bestehend, jedoch fest zu einem Kollo verbunden, wie z. B. ineinander geschobene leere Körbe verschnürt, verstanden.

Auf diese Sendungen finden die Bestimmungen des gemeinsamen Tarif-Teiles I, Abt. A, „Reglementarische Bestimmungen", mit den nachstehenden Abänderungen, bezw. Ergänzungen Anwendung.

Die Frankierungsmarke ist durch eine perforierte Linie in zwei ungleich grosse Abschnitte geteilt, auf weissem, rot umrändertem Papiere gedruckt, und sind derlei Marken zu zweierlei Preisen, nämlich zu 50 Heller und zu 1 Krone pro Stück erhältlich.

Der grössere gummierte Abschnitt enthält ausser der Firma noch den Aufdruck des Preises: „50 Heller", bezw. „1 Krone", sowie eine fortlaufende Ordnungsnummer, der kleinere Abschnitt nur die gleiche Ordnungsnummer.

2. Für die Beförderung von Markenkolli gilt nachstehender Tarif:

Für ein Kollo	im Gewichte	auf Entfernungen	Transport inkl. Aufnahms-Stempelgebühr K	h
gewöhnlichen Eilgutes	bis 10 kg	beliebige	—	50
	über 10 kg bis 20 kg	bis 100 km	—	50
		über 100 km bis beliebige	1	—
ermässigten oder besonders ermässigten Eilgutes	bis 20 kg	beliebige	—	50

Sendungen in höherem als dem vorstehenden Gewichte sind von der Beförderung als Markenkolli ausgeschlossen.

Zur Frankierung der Transportgebühr von 50 Heller ist eine Frankierungsmarke zum Preise von 50 Heller und zur Frankierung der Transportgebühr von 1 Krone eine solche zum Preise von 1 Krone zu verwenden. Die Benützung von 2 Marken à 50 Heller zur Frankierung von 1 Krone ist durchaus unzulässig.

3. Markenkolli, welche in Stationen und in für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie zugleich für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffneten Haltestellen zur Aufgabe oder Abgabe gelangen, dürfen mit Nachnahme nach Eingang nur bis zum Höchstbetrage von 50 Kronen und nur zur Zeit der Auflieferung des Gutes belastet werden. In den nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffneten Haltestellen: Probstau, Tschausch, Kosten-Staditz, Liessnitz, Hostomitz, Boreslau, Wolfsthal-Leskenthal, Götzdorf, Barzdorf-Rehwasser, Lämberg-Markersdorf und Neuland ist eine Auf- oder Abgabe von Markenkolli mit Nachnahmebelastung, und in den Personenhaltestellen: Aussig-Neustadt, Komotau-Oberdorf, Böhm.-Leipa Haltestelle und Rosenthal-Reichenberg A.T.E. die Abfertigung von Markenkolli überhaupt ausgeschlossen.

Eine nachträgliche Auflage von Nachnahmen nach Eingang auf Markenkolli oder eine Erhöhung von auf derartige Kolli aufgelegten Nachnahmen nach Eingang ist unzulässig. Ist die Aufgabe von Nachnahmen nach Eingang auf Markenkolli gestattet, so sind die bahnseitig aufgelegten Nachnahmescheine zu verwenden. Dieselben sind zweiteilig und bestehen aus einem Nachnahme-Legitimationsscheine und einem blauumränderten (gummierten) Adresszettel. Eine besondere Verständigung des Absenders von dem Eingange des Nachnahmebetrages in der Empfangsstation findet nicht statt.

Der Absender kann die Nachnahme gegen Einziehung des saldierten Legitimationsscheines nach Ablauf

von 14 Tagen, vom Tage der Abfertigung an gerechnet, beheben, sofern nicht etwa das der Versandstation zuzusendende Eingangsaviso der Empfangsstation bei ersterer noch ausständig ist.

Die tarifmässig entfallende Nachnahmeprovision wird stets vom Absender, und zwar bei Auszahlung der Nachnahme, bezw. in Fällen der Auflassung der Nachnahme, anlässlich der Entgegennahme der betreffenden nachträglichen Verfügung erhoben.

In Fällen der nachträglichen Minderung oder Auflassung von auf Markenkolli aufgegebenen Nachnahmen hat der Versender zum Nachweise seiner Berechtigung nebst dem Nachnahme-Legitimationsscheine auch den kleineren Abschnitt der betreffenden Frankierungsmarke vorzuweisen.

4. Barvorschüsse werden auf Markenkolli nicht erteilt, ebenso ist eine Deklaration des Interesses an der Lieferung hinsichtlich dieser Kolli nicht zulässig.

5. Der Verkauf der Marken erfolgt durch die Stationen und Haltestellen gegen Barzahlung; dagegen werden Nachnahmescheine im nachgewiesenen Bedarfsfalle durch die Stationen an die Parteien unentgeltlich verabfolgt. Desgleichen sind bei Bedarf für vereinzelte Fälle in den Stationen und Haltestellen auch „Adresszettel" kostenlos erhältlich. Bei regelmässiger Aufgabe von Markenkolli haben sich die betreffenden Parteien die Adresszettel jedoch selbst zu beschaffen. Verdorbene Marken, welche noch als solche deutlich kenntlich sind, und von welchen noch kein bahnamtlicher Gebrauch gemacht wurde, sind seitens der Parteien zum Umtausche gegen neue Marken direkt an die Direktion vorzulegen. Der Umtausch erfolgt jedoch nur dann, wenn beide Abschnitte ein und derselben Marke gleichzeitig vorgelegt werden. Eine Vergütung durch Geld für verdorbene Marken ist ausgeschlossen.

6. Die Beförderung der Markenkolli erfolgt in der Regel mit Personen führenden oder Gütereilzügen. Die Bestimmung der Züge, mit welchen Markenkolli zur Beförderung gelangen, bleibt dem Ermessen der Bahnverwaltung anheimgegeben.

7. Jedes zur Aufgabe gelangende Markenkollo muss mit der genauen Adresse des Absenders und des Empfängers, mit der Bezeichnung des Inhaltes des Kollos und dem grösseren Abschnitte der zur Frankierung nötigen Marke versehen sein. Der kleinere Abschnitt der Frankierungsmarke wird nach Feststellung der Uebereinstimmung der Ordnungsnummer mit jener des am Kollo aufgeklebten Markenabschnittes und nach Abstempelung dem Absender als Aufnahmsbescheinigung eingehändigt. Gestattet die Verpackung des Kollos eine entsprechend sichere Anbringung der vorerwähnten Daten auf dem Kollo selbst nicht, so sind dieselben auf einem besonderen Adresszettel oder auf einem Kartontäfelchen anzubringen, welch letzteres an das Kollo mittels Bindfadens zu befestigen ist.

Diese Kartontäfelchen sind in den Stationen und Haltestellen um den Preis von 4 Heller pro Stück käuflich.

Zur Adressierung der Markenkolli mit Nachnahmebelastung ist der Adresszettel des Nachnahmescheines zu verwenden, in welchem ausser den vorangeführten Daten auch der Nachnahmebetrag, und zwar bezüglich der Kronen in Buchstaben, ersichtlich zu machen ist.

Den Nachnahme-Legitimationsschein — mit Ausnahme der Rubrik „Bahnvermerk" — hat die Partei selbst, übereinstimmend mit den Angaben des Adresszettels genau und deutlich auszufüllen und bei der Aufgabe beizubringen. Derselbe wird nach erfolgter bahnseitiger Ausfüllung der Rubrik „Bahnvermerk" an die Partei rückgestellt.

8. Eine bahnseitige Abwage der Markenkolli erfolgt im allgemeinen nicht. Wird seitens der Annahmestelle bei schätzungsweiser Prüfung des Gewichtes eine Ueberschreitung der zugelassenen Maximalgewichte vermutet, so kann die Uebernahme des Kollos zum Transporte verweigert werden, sofern nicht das Gewicht durch Abwage festgestellt werden kann.

9. Wenn konstatiert wird, dass die Gebühren für ein Markenkollo zu niedrig frankiert sind, so wird der entfallende Differenzbetrag vom Empfänger gegen Bestätigung nacherhoben.

10. Die Avisierung (Benachrichtigung) der Markenkolli in den Abgabsstationen, bezw. Haltestellen erfolgt in der Regel in der gleichen Weise, wie sie für die übrigen Eil- und Frachtgüter üblich ist. Nur in den Haltestellen: Probstau, Tschausch, Kosten-Staditz, Liessnitz, Hostomitz, Ratsch, Boreslau, Wopparn, Zuckmantl, Dobern, Wolfsthal-Leskenthal, Götzdorf, Barzdorf-Rehwasser, Lämberg-Markersdorf, Neuland und Berzdorf, hat der Versender selbst in geeigneter Weise wegen rechtzeitiger Abholung der zur Abgabe gelangenden Markengüter durch den Empfänger vorzusorgen, da in den genannten Haltestellen eine bahnseitige Verständigung von angekommenen Markengütern nicht erfolgt. In den Stationen Böhm.-Leipa, Deutsch-Gabel und Niemes Stadt erfolgt die Zustellung der Markenkolli durch den Bahnspediteur, ohne vorherige Benachrichtigung in die Wohnung der Empfänger gegen Einhebung der für Eilgüter festgesetzten Zustreifgebühr, wenn diese auf die Zustellung durch die Bahn nicht verzichten.

Bahnlagernd (Bahn restante) gestellte Markengüter werden überhaupt nicht avisiert und können nur bei Vorzeigung und Abgabe des dem Aufgeber aus gefolgten Markenabschnittes ausgelöst werden.

Die Markenkolli, welche in den im ersten Absatze dieses Punktes genannten Haltestellen zur Abgabe gelangen und nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit — d. i. nach 48 Stunden vom Zeitpunkte des Eintreffens an gerechnet — von der Partei nicht abgeholt sind, werden zur weiteren Behandlung an die nächste Station gesendet.

Die Verwendung der Frankierungsmarken bietet dem verfrachtenden Publikum den besonderen Vorteil, dass dadurch die sonst bei der Aufgabe von Gütern erforderliche Schreibarbeit wesentlich verringert wird, weil die Ausfertigung eines Frachtbriefes entfällt, und dass Markenkolli nicht nur in Stationen, sondern auch in Haltestellen zur Auf- und Abgabe gebracht werden können.

Teplitz, am 26. März 1903. [326]

Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Finnländischer Personenverkehr.

Einführung von Fahrkarten.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1903 gelangen von Christiania nach Karlsbad B.E.B. über Berlin—Bodenbach Fahrkarten für alle Züge zu folgenden Fahrpreisen ausschliesslich des tarifmässigen Zuschlages für D- und L-Züge zur Einführung:

Einfache Fahrkarten		Rückfahrkarten		
I. Kl.	II. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	Gültig
Skandinavische Kronen				Tage
118·—	85·—	180·80	130·40	45

Wien, am 2. April 1903. [327]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung von ermässigten Fahrpreisen.

Ab 1. Mai 1903 gelangen für die Verkehrsbeziehungen Wien bis Retz einerseits und Liebstadtl bis Seidenberg und Tannwald-Schumburg anderseits über Rositz ermässigte Fahrpreise für einfache Personenfahrkarten zur Einführung.

Wien, am 2. April 1903. [328]

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Berichtigung einer Kundmachung.

Der mit Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 28 vom 7. März 1903 (Seite 813) festgesetzte Termin für die Ausserkraftsetzung der Frachtsätze nach der Station Prossnitz, Lokalbahn im obgenannten Kohlenverkehre, wird hiermit vom 15. März auf **30. April 1903** abgeändert.

Wien, am 3. April 1903. [329]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung je eines Nachtrages II zu den Heften 1 und 2 des Tarifes, Teil IV.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt je ein Nachtrag II zu den Heften 1 und 2 des Tarifes, Teil IV, vom 1. Mai 1900, enthaltend Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Titelblattes, des Vorwortes, der Tarifbestimmungen und der Tariftabellen zur Einführung.

Exemplare der beiden Tarifnachträge sind bei den beteiligten österreichischen, bezw. ungarischen Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 31. März 1903. [330]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preussisch-Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Zum Tarife, Teil II, vom 1. März 1899 ist am 1. April 1903 der III. Nachtrag in Wirksamkeit getreten.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge I und II.

Wien, am 1. April 1903. [331]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Berichtigung von Kartierungssätzen.

In den vom 1. April 1902 gültigen Kartierungssätzen für den direkten Verkehr der Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach oder von Wien St.E.G. transit ist auf Seite 9 in der Relation Klein-Heřmanitz—Sedletz—Wien St.E.G. transit der Frachtsatz der Klasse C und des Spezialtarifes 2 von 90 h auf **100** h pro 100 kg und auf Seite 16 in der Relation Trattenbach—Wien St.E.G. transit der Frachtsatz der Klasse A für 10.000 kg von 157 h auf **147** h pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 4. April 1903. [332]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages III zum Lokalgütertarife.

Die in der Nummer 33 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt, Seite 900, enthaltene Kundmachung wird dahin abgeändert, dass der zum Lokalgütertarife der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zur Ausgabe gelangende Nachtrag III nicht am 1. Mai 1903, sondern am 1. Juni 1903 in Kraft tritt.

Budapest, am 30. März 1903. [333]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Anstossbeträge für den Verkehr mit Riesa-Elbkai.

Die auf Seite 34 bis 35 des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1. November 1899 enthaltenen Anstossbeträge für Riesa-Elbkai werden folgendermassen ergänzt:

Ausnahmetarif im Kartierungswege

Nr. 62 (Terpentinöl) bei 10 t 32 Pfg.;
Nr. 63 und 64 sind aufgehoben;
Nr. 65 (Aetzkali und Pottaschenlauge) bei 5 t 35 Pfg., bei 10 t 32 Pfg.;
Nr. 66 (Holz, aussereuropäisch) bei 10 t 24 Pfg.;
Nr. 67 (Milch, kondensierte) bei 5 t 35 Pfg., bei 10 t 32 Pfg.;
Nr. 68 (Zeichenrequisiten) bei 5 t 26 Pfg., bei 10 t 18 Pfg.;
Nr. 69 ist aufgehoben;
Nr. 70 (Quebrachoholz) bei 10 t 24 Pfg.;
Nr. 71 (Litophone) bei 10 t 32 Pfg.;
Nr. 72 (Schlempekohle) bei 10 t 18 Pfg.;
Nr. 73 (Kalk, gebrannt) bei 10 t 9 Pfg.

Wien, am 2. April 1903. [334]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Achenseebahn.

Eröffnung der bisherigen Station Eben i. T. als Personenhaltestelle mit beschränktem Gepäcks- und Güterdienst.

Mit 1. Mai 1903 wird die bisherige Station Eben i. T. aufgelassen und als Personenhaltestelle mit beschränktem Gepäcks- und Güterdienst eröffnet.

Salzburg, am 4. April 1903. [335]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife, Teil III, Heft 1.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1903 gelangt der Nachtrag V zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife zur Einführung, welcher u. a. Einbeziehung neuer österreichischer Stationen in den Tarif, sowie Ergänzungen und Berichtigungen desselben enthält.

Bei den auf Seite 7 und 15 dieses Nachtrages für die Stationen Asch, Franzensbad, Haslau, Asch Stadt und Rossbach enthaltenen Frachtsätzen sind die Dezimalstriche — weil irrig eingestellt — zu entfernen.

Exemplare des Nachtrages V sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von K 0·25 erhältlich.

Wien, am 1. April 1903. [336]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Einführung von Gebühren für die Desinfektion von Eisenbahnwagen, welche zum Transporte von lebendem Geflügel benützt werden.

Infolge Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Handels, der Eisenbahnen und des Ackerbaues vom 29. März 1903, betreffend die Abwehr und Tilgung der Geflügelcholera, werden über Ermächtigung des k. k. Eisenbahnministeriums für die Desinfektion von Eisenbahnwagen, in welchen lebendes Geflügel befördert wurde, die nachstehenden Gebühren in der Zeit vom 10. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 erhoben, sofern die Entladung des Geflügels in einer österreichischen Station erfolgt, und zwar:

1. für einen gewöhnlichen Wagen:
   a) mit vier Rädern . . . . . K 3·—
   b) mit mehr als vier Rädern . . . . . „ 5·—
2. für einen Etagewagen:
   a) bei Benützung einer Etage . . . . . K 3·—
   b) bei Benützung von zwei Etagen . . . . . „ 5·—
   c) bei Benützung von drei und mehr Etagen . „ 7·—
3. bei Versendung von lebendem Geflügel in Körben, Steigen oder Kisten . . . . . K —·40
   für jeden Korb, bezw. jede Steige und Kiste, höchstens aber für jeden Wagen die unter 1 festgesetzten Gebühren.

Werden Wagen mit Etagen verwendet, welche Abteilungen enthalten, so gelangen die unter 2 festgesetzten Gebühren ohne Rücksicht auf die Anzahl der in einer Etage benützten Abteilungen zur Einhebung.

Im übrigen finden die Bestimmungen des Gütertarifes, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung B, Abschnitt H—XXIV, lit. f), g), h) und k), sinngemässe Anwendung.

Wien, am 4. April 1903. [337]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. April 1903 traten die Nachträge VII zum Tarifhefte „Teil II“, I zu den Heften 1—5 der Abteilung A (Baden), VIII zu den Heften 1 und 3, IX zu den Heften 2 und 5 und VII zum Heft 4 der Abteilung B (Elsass-Lothringen), V zu den Heften 1—5 der Abteilung C (Pfalz), V zu den Heften 1—5 der Abteilung E (Württemberg), V zum Hefte der Abteilung F (Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft) und I zum Hefte der Abteilung G (Basel) in Kraft. Die Nachträge enthalten ausser bereits früher durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen der Tarife direkte Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Münster, der Brohltalbahn, der Westfälischen Landeseiseubahn, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Württembergischen Staatsbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen und für die badischen Stationen der ehemaligen Main-Neckarbahn, anderweitige ermässigte Entfernungen für Stationen der Bezirke Essen und Münster, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Neben zahlreichen Frachtermässigungen enthalten die Nachträge auch Frachterhöhungen im Verkehre zwischen Kempen und lothringisch-luxemburgischen Stationen der Reichsbahn, für einige badische Stationen der Main-Neckbarbahn, für die Reichsbahnstationen der Strecke St. Ludwig—Rufach nebst Seitenlinien im Ausnahmetarife 9 (Eisen und Stahl) und im Wege von Druckfehlerberichtigungen für einzelne andere Stationsverbindungen.

Die erhöhten Entfernungen und Frachtsätze werden erst vom 15. Mai 1903 ab gültig.

Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen, bei denen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Gruppentarif I. Berlin - Stettin - Nordostdeutscher Güterverkehr (I/III). (Einbeziehung der Station Graudenz in die Seehafen-Ausnahmetarife E und E 2.) Im Gruppentarife I und im Berlin-Stettin-Nordostdeutschen Güterverkehre (I/III) wurde die Station Graudenz mit Gültigkeit vom 1. April 1903 als Versandstation in die obenbezeichneten Ausnahmetarife einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Versand- und Empfangsstationen, sowie das Auskunftsbureau der Preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Norddeutsch-Sächsischer Tiertarif. (Nachtrag III.) Zum obgenannten Tiertarife trat am 1. April 1903 der Nachtrag III in Kraft. Er enthält im wesentlichen die mit der Herausgabe des neuen Dentschen Eisenbahntiertarifes, Teil I, im Zusammenhange stehenden Aenderungen der Bestimmungen des Teiles II, sowie neue und abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Crivitz und Gadebusch der grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und für die Stationen Gettorf und Lindaunis der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn. Abdrücke des Nachtrages sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen käuflich zu erlangen.

Preussisch - Bayerischer und Ost - Mittel - Südwestdeutscher Tiertarif (Teil II). (Ermächtigung zur Ausstellung von Bescheinigungen für Zucht- und Weidetiere.) Die landwirtschaftlichen Zentralstellen, die vom 1. April 1903 an zur Ausstellung von Bescheinigungeu zur Erlangung von Frachtermässigungen für Zucht- und Weidetiere oder zur Uebertragung dieser Befugnis auf Züchtervereinigungen u. s. w. ermächtigt sind (§§ 20 und 22 der allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahntarif, Teil I, für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1903), sind durch die beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Abfertigungsstellen zu erfahren. Die Ermächtigung zur Ausstellung von derartigen Bescheinigungeu ist durch einen von der landwirtschaftlichen Zentralstelle verliehenen Stempel nach vorgeschriebenem Muster nachzuweisen.

Auskunft hierüber geben ebenfalls die beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen und die Abfertigungsstellen.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Ergänzung.) Vom 1. Mai 1903 an werden für Benützung des Bockkranes beim Umladen von Stamm- und Langholz in Walhallastrasse die im Nebengebührentarife des Lokaltarifes für die bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München enthaltenen Krangebühren (Mk. 0·01 für 100 kg) berechnet.

Auf Seite 6 des obenbezeichneten Tarifes unter Ziffer 2 der Besonderen Bestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften ist entsprechender Vormerk zu machen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft B, Beförderung von lebenden Tieren, vom 1. April 1903. (Neuausgabe.) Das mit Vrdgs.-Bl. für E. u. Sch. Nr. 24 vom 26. Februar 1903 bereits angekündigte, vom 1. April 1903 ab gültige Heft B für die Beförderung von lebenden Tieren auf den kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen ist nunmehr erschienen.

Druckabzüge des Heftes B können zum Preise von 50 Pfennig für das Stück von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bezogen werden.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I B, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1903. (Neuausgabe.) Das mit Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 24 vom 26. Februar 1903 bereits angekündigte, vom 1. April 1903 ab gültige Heft C, Abschnitt I B, des Bayerischen Lokaltarifes ist nunmehr erschienen.

Druckabzüge des neuen Tarifheftes können zum Preise von 50 Pfennig für das Stück von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bezogen werden.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnittarif vom 16. Juli 1900. (Aenderung.) Die Lokalbahnstationen Milbertshofen, München-Giesing und München-Schwabing sind ab 15. März 1903 in den Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Februar 1901 aufgenommen worden.

Die im Schnittarife enthaltenen bezüglichen Entfernungen, Anstosssätze und sonstigen Bestimmungen treten daher auch für diesen Verkehr ausser Kraft.

Eintretende Frachterhöhungen gelten erst ab 1. Mai 1903.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. (Nachtrag II.) Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1903 kommt der Nachtrag II zum Lokaltarife der 6 bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München zur Einführung. Der Tarifnachtrag enthält in der Hauptsache die Tarife für die Verlängerung der Walhallabahn von Donaustauf nach Wörth a. D.

Mit Einführung des Tarifnachtrages treten zugleich verschiedene Ermässigungen und Erleichterungen in den z. Z. bestehenden Tarifen ein, es werden indes auch einige Erhöhungen und Beschränkungen platzgreifen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr. (Einführung von Nachträgen.) Am 1. April 1903 traten zu den Heften 1, 2, 3, 5 und 6 des Ausnahmetarifes 6 für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. je ein Nachtrag (I, XII, X, X und IX) in Kraft. Dieselben enthalten neben mehreren bereits eingeführten Aenderungen und Ergänzungen teilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Recklinghausen, Recklinghausen-Bruch und Wellendorf der Bezirke Essen und Münster, und Gemmingen, Grossgartach, Schwaigern und Stetten a. Heuchelberg der Württembergischen Staatsbahn, ferner Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen, und zwar für Mülheim a. d. Ruhr des Bezirkes Essen, für die badischen Stationen der Main-Neckarbahn — diese an Stelle und unter Aufhebung der im Hefte 4 des Tarifes bestehenden Sätze — und für mehrere Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen. So weit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai 1903 in Geltung.

Ferner werden durch den Nachtrag XII zum Hefte 2 die Frachtsätze für die Station Stieringen-Wendel der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit Gültigkeit vom 15. Mai 1903 ab ohne Ersatz aufgehoben.

Preis des Nachtrages X zum Hefte 5 20 Pfennig, der übrigen Nachträge je 10 Pfennig.

Direkter Güterverkehr Bayerns mit deutschen Eisenbahnen. (Aenderung des Rohstofftarifes.) Im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) der direkten Gütertarife für den Verkehr der Bayerischen Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Eisenbahnen wurden mit Gültigkeit vom 1. April 1903 die Worte „Holzsägespäne (Holzsägemehl)“ geändert in „Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl“.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. (Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung lebender Tiere.) Am 1. April 1903 trat der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren in Kraft. Der Nachtrag enthält ausser bereits früher durchgeführten Tarifergänzungen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verkehr. (Vorschriften für Zucht- und Weidetiere.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 traten im Tiertarife für den obgenannten Verkehr besondere Vorschriften für Zucht- und Weidetiere in Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 wird die Station Rosbach v. d. H. der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. in den vorgenannten Gütertarif einbezogen.

Näheren Aufschluss geben die beteiligten Stationen.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1900. (Ergänzung.) Mit Gültigkeit vom 10. April 1903 an treten für die Beförderung von rohen Holzspänen (Holzbändern) zu Geflechten nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Furth i. Wald nach und von	Wagenladungen von	
	5000 kg	10.000 kg
	Centimes für 100 kg	
Wohlen-Villmergen	401	299

Berlin-Stettin-Sächsischer Tiertarif. (Tarifnachtrag VII.) Zum obgenannten Tiertarife trat am 1. April 1903 der Nachtrag VII in Kraft, der im wesentlichen die mit der Herausgabe eines neuen Deutschen Eisenbahn-Tiertarifes, Teil I, im Zusammenhange stehenden Aenderungen der Bestimmungen des Teiles II, sowie neue und veränderte Entfernungen und Frachtsätze für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen enthält.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen käuflich zu erlangen.

Preussisch-Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. (III. Nachtrag.) Zum Tarife für den obgenannten Güterverkehr vom 1. März 1899 trat am 1. April 1903 der III. Nachtrag in Kraft, der Aenderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifes und der Ausnahmetarife enthält. Soweit Frachterhöhungen damit verbunden sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai 1903 in Kraft. Abdrücke des Nachtrages sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. (Nachtrag V zum Tarife für die Beförderung lebender Tiere.) Am 1. April 1903 trat der Nachtrag V zum Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren im obgenannten Verkehre in Kraft. Er enthält die bereits im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze und ein Verzeichnis derjenigen landwirtschaftlichen Zentralstellen im Bayerisch-Sächsischen Verkehrsgebiete, welche zur Ausstellung von Bescheinigungen für Zucht- und Weidetiere zuständig sind. Abzüge des Nachtrages sind durch die beteiligten Abfertigungsstellen zu erlangen.

Direkter Tierverkehr unter Deutschen Bahnen. (Neue Tarifvorschriften.) In den nachfolgenden Tierverkehren, und zwar im

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischen,
Saarbrücken-Bayerischen und
Hessisch-Rheinisch-Nassau-Bayerischen,

treten für Zucht- und Weidetiere neue Tarifvorschriften in Kraft. Näheren Aufschluss geben die beteiligten Dienststellen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Tiertarif. (Tarifnachtrag X.) Zum obgenannten Tiertarife trat am 1. April 1903 der Nachtrag X in Kraft. Er enthält im wesentlichen die mit der Herausgabe eines neuen Deutschen Eisenbahn-Tiertarifes, Teil I, im Zusammenhange stehenden Aenderungen der Bestimmungen des Teiles II.

Abdrücke dieses Nachtrages sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen käuflich zu erlangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1138	**Südbahn-Gesellschaft**		Salzsäure der Pos. 3—3, lit. b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Hrastnigg	Budapest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	180	137	43	Im Kartierungswege		
									Heller inklusive ungarischer Transportsteuer					
1139	**Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**		Sand	Předměřitz	Mastig	Frachtzahlung für das faktische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. Jänner 1898	Heller 40	24	16	Im Kartierungswege		Der Frachtzuschlag der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gelangt nicht zur Einhebung
				Königgrätz					42	26	16			
			Schotter	Předměřitz					24	17	7			
				Königgrätz					26	17	9			
1140	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Roheisen (Ferrosilicium)	Matrei (Station der Südbahn)	Granica transit, bezw. Szczakowa transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) unter 5000 kg b) mindestens 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. c) „ 10.000 kg } Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901 Direkte Frachtsätze bestehen nicht		a) 365 Heller b) 314 „ c) 267 „			Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): von	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1141	k. k. österr. Staatsbahnen	Anssig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Pos. D—13 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil i	Teplitz (A.T.E.), Teplitz-Waldthor	Triest k.k.St.B.	Anfgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für Dalmatien bestimmt und an den Oesterr. Lloyd in Triest zur Verschiffung nach Sebenico oder Spalato adressiert sein. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife		193 Heller	169 Heller	Im Kartiernngswege		
1142	k. k. österr. Staatsbahnen	Yhnstalbahn	Bloch-, Lang- und Schleifholz	Pfaffenschlag	Kienberg-Gaming	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerrnf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Heller	25	17	8	Im Kartiernngswege	Die im Verordnungs-Blatt Nr. 148 ex 1902 nnter fortlauf. Nummer 3585 verlautbarte Frachtermässignng erscheint hier einbezogen und ist somit gegenstandslos
			Stangenholz	Pfaffenschlag	Lunz	Göstling			Heller	27	23	4		
									Heller	18	14	4		

Fortlaufende Nummer	1	1143	1144	1145
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	2 / 3	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
		beteiligten Verwaltungen	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Tenderlokomotive, auf eigenen Rädern laufend	Mineralische Kohle	Güter des Spezialtarifes 3
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Linz	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Nenkladno, Střebichowitz-Winařitz (auch Libuschiner Schacht)	Slatinan Oe.N.W.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Reichenberg	Randnitz St.E.G.	Heirman-Městetz (St.E.G.) / Teltsch (k.k.St.B.) / Unter-Kralowitz (k.k.St.B.) / Wlaschim (k.k.St.B.) — oder umgekehrt
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effektivgewicht. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Lokomotive muss für die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn bestimmt sein und unter der Adresse einer Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen als Empfängerin zur Aufgabe gelangen	Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarife	Lokaltarife	Lokaltarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Besteht kein direkter Frachtsatz	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	169 Heller		Heller: 109 / 128 / 79 / 24
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		60 Heller pro Tonne à 1000 kg	
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1904 einzusenden	
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1146	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruchsteine, unbearbeitete	Voitelsbrunn	Pohrlitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Besorgung des Auf- und Abladens der Sendungen durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarife, und zwar für das Hauptbahnnetz vom 1. Juli 1899 und für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	34 Heller	25 Heller	9 Heller	Im Rückvergütungswege	Anf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses.	
1147	Südbahn-Gesellschaft		Obst, frisches, als Eilgut	Cormons	Budapest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 9000 kg pro Wagen und Frachtbrief.*) Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Im übrigen gelten die Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des Lokaltarifes, Teil II	vom 14. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Heller 601	535	66	Im Kartierungswege		
					Meidling				571	509	62			
					Wien (Matzleinsdorf oder Südbahnhof)				571	509	62			
				Görz	Budapest S.B.				594	529	65			
					Meidling				559	499	60			
					Wien (Matzleinsdorf oder Südbahnhof)				565	504	61			

*) Bei Beförderung der Sendungen in Wagen der Serie G z l findet nebenstehende Begünstigung keine Anwendung

Fortlaufende Nummer	1148	1149	1150
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Böhmischen Nordbahn Oesterr. Nordwestbahn	k. k. Staatsbahn-Direktion Prag
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Pflastersteine	Holz des Spezialtarifes 2	Ermässigung der Krahngebühr für Eisen und Stahl der Pos. E—5
Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Einsiedel	Okříschko	Schlan
Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Königgrätz	Kojetitz Böhm. Leipa B.N.B.	Schlan
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Ermässigung der Krahngebühr für Eisen und Stahl der Pos. E—5
Das Zugeständnis wird gemacht in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Lokalgütertarife	
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	76 Heller		4 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	57 Heller	90 93 Heller	2 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	19 Heller		2 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf das Bürgermeisteramt in Königgrätz lautenden Original-Frachtbriefe, bis längstens Ende Februar 1904		
Besondere Bemerkungen	Die Steine müssen zur Pflasterung der Strassen in Königgrätz bestimmt sein		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	nnd im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehnngsweise Route) von	nach	bei Erfüllnng nachstehender Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1151	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Cichorienwurzeln	Časlau Königgrätz Kolin Oe.N.W.B. nnd St.E.G. Pardubitz Oe.N.W.B. nnd St.E.G. Smiřitz	Ludwigsburg	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen nnd Frachtbrief	vom 15. April 1903 bis auf Widerrnf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 7, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 1·66 1·69 1·58 1·69 1·73		Im Kartierungswege		
				Časlau Königgrätz Kolin Oo.N.W.B. uni St.E.G. Pardubitz Oe.N.W.B. nnd St.E.G. Smiřitz	Labr					2·02 2·05 1·94 2·05 2·09				
1152	k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg		Holz aller Art			Bahnämtliche Abwage in der Station Brody der von einem mittels eines Industriegeleises mit der Station Brody verbundenen Etablissement stammenden Holzsendungen in geschlossenen Wagengruppen von wenigstens 50 Tonnen auf einmal. Die Firmen, welche auf das in der Rubrik 10 ausgedrückte Zugeständnis reflektieren, haben dies vorerst schriftlich bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg anzumelden	vom 1. April 1903 bis auf Widerrnf, spätestens jedoch bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt II—IX, vom 1. Jänner 1902	Wägegeld 120 Heller pro Wagen	Wägegeld 60 Heller pro Wagen	Wägegeld 60 Heller pro Wagen	Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
22	Nr. 33 vom 17. März 1903	1006	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Brennholz der Pos. H—19 a der Güterklassifikation	Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Es ist nachzutragen: in Spalte 5 („für die Transportstrecke"): (von) „Lukawetz a. S." (nach) „Nepolokoutz", ferner in derselben Zeile als hierzugehörig: in Spalte 9 (tarifmäss. Frachtsatz) . . . . . 46 h in Spalte 10 (zugestandener Frachtsatz) . . 38 h in Spalte 11 (Nachlass) 8 h Die Stationsbezeichnung „Lukawetz" in Spalte 5 ist richtigzustellen auf „Lukawetz a. S."	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

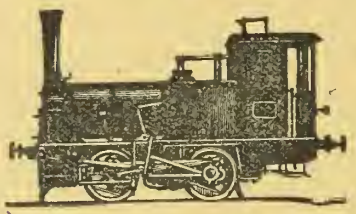
1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
55	Nr. 2 vom 3. Jänner 1903	161	K. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation des Oesterr.-Ungar. Tarifes, Teil I	Frassin a. M. Gurahumora Illeschestie Molit Paltinoasa Pozorita Sadowa Valeputna Wama	Hafna transit*)	Die Anmerkung zu „*)“ in Rubrik 14 hat zu lauten: *) Die Frachtsätze haben nur Gültigkeit für Sendungen, welche ab Hafna über Stanislau hinaus nach dem westlichen Auslande, nach Wien loko oder transito, nach Böhmen, Triest, Tirol, Vorarlberg, Bregenz transito, Buchs transito, St. Margrethen transito, Lindau transito oder nach einem Elbeumschlagsplatze zur Beförderung gelangen	
	Nr. 37 vom 31. März 1903	1109	Buschtěhrader Eisenbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmische Nordbahn, K. k. österr. Staatsbahnen, Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Sächsische Staatsbahnen	Eisen und Stahl etc., der Pos. E—5, E—6 c und d, E—7, E—7 a, E—8 und E—9	diversen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Reichenberg (S.N.D.V.B.), Reichenberg (A.T.E. und S.N.D.V.B.), Reichenberg (A.T.E. und Sächs. St.B.)	In der Rubrik 4 soll es anstatt 1903 richtig 1902 lauten; in der Rubrik 6 soll es unter a) anstatt 500 kg richtig 5000 kg lauten	

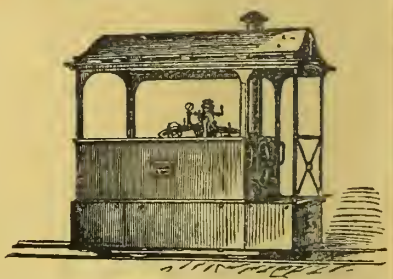
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.

711





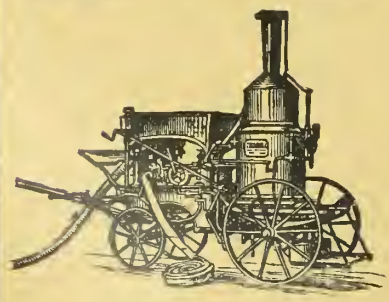
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

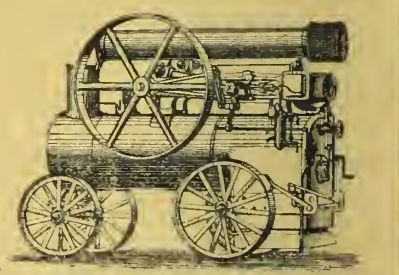
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832.

697

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

PRIVILEGIRTE ÖSTERR. STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 41. **Wien, 9. April 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1902. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Das bloss mit dem Bahnstempel versehene, einer bahnamtlichen schriftlichen Empfangsbestätigung des Gutes entbehrende Frachtbrief-Duplikat ist, weil unvollständig, nicht geeignet, den Abschluss eines Frachtvertrages zu beurkunden.

Die Eisenbahn haftet auch für widerrechtliche Handlungen ihrer Organe in bezug auf deren dienstliche Tätigkeit (Fälschung von Frachtdokumenten), vorausgesetzt, dass der entstandene Schaden unmittelbar auf das Verhalten der Organe zurückgeführt werden kann.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 6. November 1902, Z. 7802.)

Die Firma H. J. kaufte von D. K. in M. einen Waggon Klötzelbohnen um den Betrag von K 1712, welcher Betrag dem Verkäufer von der Firma H. J. bei der Vorschusskassa in M. am 13. Oktober 1900 angewiesen wurde. Der Vorschusskassa gegenüber hatte sich D. K. durch ein bahnamtlich gestempeltes Frachtbrief-Duplikat auszuweisen, aus welchem ersichtlich sein sollte, dass hundert Säcke Klötzelbohnen im Gewichte von 10.000 kg an die Adresse M. G. in Hamburg in der Station D. aufgeliefert wurden. D. K. präsentierte der Vorschusskassa in M. am 21. Oktober 1900 ein bahnamtlich gestempeltes Frachtbrief-Duplikat über obige Ware und erhielt von ihr den Betrag von K 1712·50 ausbezahlt. Einige Zeit später übersendete die Vorschusskassa in M. der Firma H. J. das bahnamtlich gestempelte Frachtbrief-Duplikat. Als nun letztere bei M. G. in Hamburg, ihrem Spediteur, die Verschiffung der Ware verfügte, brachte sie in Erfahrung, dass der Waggon Bohnen überhaupt nicht zur Verladung gekommen sei. D. K., an welchen sie sich jetzt wenden wollte, war nicht mehr aufzufinden. Er hatte sich auch anderer Betrügereien schuldig gemacht und war nach Amerika entflohen.

Die Firma H. J. begehrte nunmehr von der Eisenbahn Ersatz des erlittenen Schadens. Als diese die Befriedigung des Anspruches ablehnte, betrat die Firma H. J. den Klageweg. In der Klage führte sie aus, dass D. K. nur durch ein grobes Verschulden der Station D. die Möglichkeit erhielt, den von der Firma H. J. angewiesenen Betrag zu beheben, ohne die ihm obliegende Verpflichtung erfüllt zu haben, und sohin sie um den Betrag von K 1712·50 zu schädigen.

Die beklagte Eisenbahn hielt dem entgegen, dass D. K. der Vorschussbank in M. keineswegs ein ordnungsmässig ausgestelltes Frachtbrief-Duplikat vorzulegen imstande war, da das in Rede stehende Duplikat und insbesondere der darauf befindliche Stampiglienabdruck von ihm selbst gefälscht worden waren. Ueberdies fehlen auf dem erwähnten Duplikate diejenigen Angaben, welche das Wesen des Duplikates ausmachen. Insbesondere fehlen die Angaben über die Frachtbrief- und Wagennummer, sowie die bahnamtliche Empfangsbestätigung der Ware. Ein Verschulden der Eisenbahn liege nicht vor, und komme die Eisenbahn bei der Haftpflicht nicht in Betracht; die Klägerin müsse mit ihren Ansprüchen zunächst an D. K. verwiesen werden, welcher durch seine strafbare Handlung den Schaden verursacht habe; sodann sei aber die Vorschusskassa in M. verantwortlich, welche den eingeklagten Betrag ausgefolgt habe, ohne die Legitimation des Empfängers gehörig zu prüfen.

Das k. k. Landesgericht in Zivilsachen in Lemberg wies auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten mündlichen Verhandlung das Klagebegehren mit dem Urteile vom 15. Jänner 1902, G.-Z. G II 354/I, mit folgender Begründung ab:

Die Klägerin beansprucht den Ersatz des durch ein angebliches Verschulden der Eisenbahn verursachten Schadens. Dieses Verschulden bestehe in der bahnamtlichen Abstempelung der Frachtbrief-Duplikate, ohne dass die in diesem Duplikate bezeichnete Ware zur Auflieferung gekommen wäre. Hiergegen hat die belangte Eisenbahn eingewendet, dass das in Rede stehende Duplikat jener Angaben entbehre, welche gemäss § 54 des Eisenbahn-Betriebsreglements sein Wesen ausmachen. Diesen Einwand erachtete das Gericht für massgebend; denn die zur Verlesung gebrachte Urkunde enthält weder die Angabe der Wagennummer noch jene des Fracht-

briefes, noch die bahnamtliche, mit der erforderlichen Unterschrift versehene Bestätigung über den Empfang der Ware, sie bildet daher kein Frachtbrief-Duplikat im Sinne des Eisenbahn-Betriebsreglements. Mochte daher auch die Eisenbahn dem D. K. ein abgestempeltes Blankett ausgefolgt haben, so enthielt dasselbe doch weder unwahre Angaben, noch war es objektiv geeignet, irgend jemanden irrezuführen. Die Ausfertigung eines Frachtbrief-Duplikates konnte übrigens umsoweniger erfolgen, als ein Frachtvertrag mangels jeglicher Uebergabe von Waren zur Beförderung, worin beide Parteien übereinstimmen, überhaupt nicht zustande gekommen war.

Das bloss mit dem Bahnstempel versehene, einer Unterschrift jedoch entbehrende, also unvollständige Duplikat war sohin nicht geeignet, den Abschluss eines Frachtvertrages zu beurkunden (§ 54, Al. 3, E.-B.-R.).

Es war daher die im vorliegenden Rechtsstreite zur Entscheidung gestellte Frage, ob die Eisenbahn ein Verschulden treffe, zu verneinen; auf die Frage, wer den von der Klägerin behaupteten Schaden verschuldet habe, fand das Gericht nicht einzugehen.

Gegen dieses Urteil ergriff die Klägerin die Berufung an das k. k. Oberlandesgericht in Lemberg wegen mangelhafter Aufnahme des Beweismateriales und unrichtiger rechtlicher Beurteilung. In erster Beziehung hätte festgestellt werden sollen, dass der Bahnstempel auf dem Frachtbrief-Duplikate echt sei, dass D. K. wiederholt den amtlichen Bahnstempel verwendet habe und dass auf dem Frachtbrief-Duplikate nicht immer die Wagennummer enthalten sein könne, weil bei der Auflieferung von Waren, bezw. dem Abschlusse des Frachtvertrages der für die Beförderung schliesslich verwendete Wagen in der Station gar noch nicht zur Stelle sei, infolgedessen auch die Wagennummer nicht bekannt sein könne. In zweiter Beziehung wendete die Klägerin gegen die erstrichterliche Anwendung des § 54 E.-B.-R. ein, dass weder die Angabe der Wagennummer noch eine Unterschrift des Eisenbahnbeamten auf dem Frachtbriefe zur Gültigkeit des Frachtvertrages erforderlich sei, und gelangte zu der Schlussfolgerung, dass der Stationsvorstand in D. für die mangelhafte Verwahrung des Bahnstempels verantwortlich sei und sonach die Eisenbahn den hieraus entspringenden Schaden zu ersetzen habe.

Die beklagte Eisenbahn bezeichnete bei der Berufungsverhandlung die klägerischerseits angestrebte Ergänzung des Beweismateriales als überflüssig, indem sie darauf verwies, dass selbst bei gehöriger Verwahrung des Bahnstempels eine missbräuchliche Benützung desselben nicht ausgeschlossen werden könne.

Das k. k. Oberlandesgericht in Lemberg gab der Berufung der Klägerin mit dem Urteile vom 22. März 1902, G.-Z. $\frac{\text{Bc I } 60/2}{2}$, aus den nachstehenden Gründen keine Folge:

Da beide Parteien darin übereinstimmen, dass die fragliche Partie Klötzelbohnen gar nicht verladen wurde, so ist ein diesbezüglicher Frachtvertrag rücksichtlich dieser Ware zwischen D. K. und der Eisenbahn nicht zustande gekommen. In vorliegendem Falle kann daher wegen mangels irgend eines Vertrages weder von der Uebertretung einer Vertragspflicht im Sinne des § 1295 a. b. G.-G. noch von einer Haftung der Eisenbahn für ihre Organe im Sinne des Art 400 (421, 423) H.-G.-B. die Rede sein. Auch ein diesbezügliches Verschulden durch eine andere, widerrechtliche Handlung könnte der Eisenbahn selbst für den Fall nicht zur Last gelegt werden, wenn ein Bahnbediensteter bei der Abstempelung des kritischen Frachtbrief-Duplikates mitgewirkt hätte, weil eine solche Teilnahme nicht in einer Dienstesausübung erfolgen konnte, somit nicht als eine durch die Eisenbahn vermittels eines ihrer Organe vollzogene Handlung angesehen werden kann. Die Haftung der Eisenbahn für etwaige, in gar keinem Zusammenhange mit einer Dienstesverrichtung stehende, widerrechtliche Handlungen ihrer Bediensteten ist in keiner gesetzlichen Vorschrift begründet. Demzufolge wäre die nähere Erörterung der Provenienz und der Echtheit des fraglichen Frachtbrief-Duplikates für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreites belanglos.

Die von der Klägerin hiergegen eingelegte Revision hat der k. k. Oberste Gerichtshof mit Urteil vom 6. November 1902, Z. 7802, aus folgenden Gründen abgewiesen:

Der Ansicht des Berufungsgerichtes vermag zwar das Revisionsgericht nicht beizupflichten. Denn wenn feststünde, dass der Stationsvorsteher von D. entweder unmittelbar an der Ausstellung des Frachtbrief-Duplikates sich beteiligt oder mindestens durch seine Nachlässigkeit es verschuldet hätte, dass der Bahnstempel für das Duplikat von D. K. benützt werden konnte, ohne dass die Ware wirklich abgesendet wurde, dann läge sicherlich eine Ordnungswidrigkeit des Stationsvorstehers in bezug auf seine dienstliche Tätigkeit vor, welche gewiss geeignet wäre, die Haftung der Eisenbahn für den entstandenen Schaden nach Massgabe der Bestimmungen des 30. Hauptstückes des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu begründen, vorausgesetzt, dass der Schaden unmittelbar auf das Verhalten des Stationsvorstehers zurückgeführt werden könnte.

Es erscheint jedoch festgestellt, dass das in Rede stehende Frachtbrief-Duplikat jener Angaben entbehrte, welche nach § 54 des Eisenbahn-Betriebsreglements sein Wesen ausmachen. Eine derartige Mangelhaftigkeit hätte nun die von der Klägerin mit der Auszahlung des Kaufpreises betraute Vorschusskassa in M. als Geldinstitut bei Anwendung der gewöhnlichen Sorgfalt und Aufmerksamkeit gewiss erkennen und sohin die Ausfolgung des Kaufpreises an D. K. nicht vornehmen sollen. Hat sie diese Aufmerksamkeit ausseracht gelassen und den Kaufpreis ausgezahlt, so liegt der eigentliche Grund des der Klägerin entstandenen Schadens in dem Verhalten der Vorschusskassa und fehlt es an dem zur Begründung der Schadenersatzpflicht der Eisenbahn erforderlichen ursächlichen Zusammenhange zwischen dem dem Stationsvorsteher in D. zur Last gelegten Benehmen und dem wirklich entstandenen Schaden, wodurch der Klage die rechtliche Grundlage entzogen ist.

Insofern daher das Berufungsgericht das erstrichterliche Urteil bestätigt hat, kann von einer unrichtigen rechtlichen Beurteilung der Sache nicht die Rede sein und liegt sonach der Revisionsgrund des § 503, Z. 4, Z.-P.-O. nicht vor.

Allein auch der Revisionsgrund des § 503, Z. 2, Z.-P.-O. ist nicht gegeben, weil die angebotenen Beweise im Hinblicke auf die vorstehenden Ausführungen in der Tat unentscheidend sind und deshalb mit Recht abgelehnt wurden.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1902.

Im Jahre 1902 wurden in Oesterreich-Ungarn im ganzen 619·133 km neue Eisenbahnen (gegen 551·329 km im Jahre 1901) mit 157 Stationen,*) ferner 18 Anschlüssen an die Linien anderer Bahnverwaltungen und 3 Abzweigungen von eigenen Strecken*) dem Verkehre übergeben.

Auf der für den Personenverkehr eröffneten Gablonzer Strassenbahn wurde in der Teilstrecke Reichenau—Gablonz (Altmarkt)—Johannesberg (15·613 km) am 20. November der Güterverkehr eingeführt.

An das Ausland gelangte ein Anschluss in Grünthal, und zwar an die preussischen Staatsbahnen, zur Eröffnung.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen auf Oesterreich 470·926 km (gegen 372·987 km im Jahre 1901) und auf Ungarn 148·207 km (gegen 178·342 km im Jahre 1901).

Von den neu eröffneten Strecken entfallen:

	Teilstrecken	Länge in Kilometern	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Bahnstrecken	Stationen und Haltestellen
I. In den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.					
Triest-Parenzo	2	122·199	1	—	31
Bregenzerwaldbahn	1	35·327	1	—	15
Wiener elektrische Strassenbahnen	26	34·841	—	—	—
Teltsch-Zlabings	1	30·000	1	—	8
Görz-Haidenschaft	1	25·741	1	—	8
Niederösterreichische Waldviertelbahn	1	24·216	1	1	8
Wlaschim-Unterkralowitz	1	24·024	1	—	6
Friedländer Bezirksbahnen	1	22·995	—	1	9
Bukowinaer Lokalbahnen	1	22·971	—	—	4
Nixdorf-Rumburg	2	22·835	3	1	7
Laun-Libochowitz	1	19·470	2	—	7
Kühnsdorf-Eisenkappel	1	17·543	1	—	6
Radonitz-Duppau	1	13·252	1	—	6
Dornbirn elektrische Bahn	1	11·200	—	—	—
Karlsbad-Merkelsgrün	1	10·513	1	—	5
Zillertalbahn	1	7·297	—	—	3
Reichenberg-Gablonz-Tannwald	2	7·186	1	—	4
Linz-Kleinmünchen-Ebelsberg elektrische Strassenbahn	1	5·860	—	—	—
Triest-Opčina Zahnradbahn	1	5·175	—	—	2
Krakauer elektrische Kleinbahn	3	5·114	—	—	—
Marienbader elektrische Stadtbahn	1	2·267	—	—	—
Brünner elektrische Strassenbahn	1	0·754	—	—	—
Prager elektrische Stadtbahn	1	0·146	—	—	—
Zusammen	53	470·926	15	3	129
II. In den Ländern der ungarischen Krone.					
Papa-Banhida Lokalbahn	1	93.203	2	—	20
Kunszentmiklos-Dunapataj	1	49.504	1	—	8
Budapester Strassenbahn-Gesellschaft	2	4·200	—	—	—
Budapester elektrische Stadtbahn	1	1·300	—	—	—
Zusammen	5	148·207	3	—	28

*) Hierbei wurden die zahlreichen Haltepunkte und eigenen Abzweigungen der verschiedenen elektrischen Strassenbahnen ausser Betracht gelassen.

Nach der chronologischen Reihenfolge wurden eröffnet:

I. In den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern.

Am 3. Jänner die 3·135 km lange Strecke Währing Kreuzgasse—Währingerstrasse—Schottenthor, ferner die 3·632 km lange Strecke Währingerlinie—Gersthof—Pötzleinsdorf Schafberggasse und die 1·841 km lange Strecke Döbling (Zögernitz)—Nussdorferstrasse—Hotel Union;

am 8. Jänner der 0·136 km lange Verbindungsteil Viriotgasse—Nussdorferlinie;

am 10. Jänner die 1·089 km lange Strecke Siebensterngasse—Westbahnstrasse;

am 26. Jänner die 1·654 km lange Strecke von der „Sezession" Lothringerstrasse über den Heumarkt bis Landstrasse Ungargasse und die 0·779 km lange Strecke Franzensbrückenstrasse—Praterstern;

am 29. Jänner die 0·478 km lange Schleife am Praterstern und die 6·079 km lange Strecke Meidling—Schönbrunnerstrasse—Margarethenstrasse—Wienstrasse—Obstmarkt;

am 2. Februar die 0·502 km lange Strecke Operngasse—Tegetthoffstrasse—Neuer Markt,

sämtliche der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 1. April die Teilstrecke Triest-St. A.—Buje der von der Station Triest-St. Andrae der k. k. österr. Staatsbahnen ausgehenden schmalspurigen Lokalbahn Triest-Parenzo (58·651 km) mit den Stationen Triest—St. Andrae (Gemeinschaftsstation), Decani, Capodistria, Isola, S. Lucia-Portorose, Sicciole und Buje, ferner mit den Haltestellen Muggia, Scoffie, Salvore, Monte Castiglione, Semedella, Strugnano, S. Bartolomeo, Markovaz und Caldania.

Am 25. April die Strecke Maroldingergasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen (0·445 km).

Am 1. Mai die Geleiseschleife „Mölkerbastei" der Wiener elektrischen Strassenbahnen (0·289 km).

Am 12. Mai die elektrische Stadtbahn in Marienbad (2·267 km).

Am 24. Juni die 1·406 km lange Teilstrecke Gumpendorferlinie—Sechshauserstrasse—Schönbrunnerbrücke der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 29. Juni die Lokalbahn Laun-Libochowitz (19·470 km) mit den Stationen Laun (Anschlussstation der k. k. österr. Staatsbahnen), Radonitz-Slawetin, Koschtitz und Libochowitz (Anschlussstation an die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) und den Haltestellen Wobora-Weltesch, Patek, Kresein und Libochowitz (Stadt).

Am 1. Juli die Fortsetzungsstrecke Tannwald—Grünthal (6·652 km) der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn mit den Stationen Tannwald-Schumburg (bestehende Anschlussstation an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn), Tiefenbach-Dessendorf, Unter-Polaun, Grünthal und der Personenhaltestelle Prichowitz. (Die preussische Anschlussstrecke wurde am 1. Oktober für den Güterverkehr und am 20. Oktober für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.)

Am 11. Juli die 0·395 km lange Strecke Altes Landgut—Schleiergasse und das 0·2 km lange Stockgeleise „Wipplingerstrasse", ferner

am 26. Juli die 1·645 km lange Strecke von der Unteren Augartenstrasse durch die Obere Augartenstrasse—Klosterneuburgerstrasse bis Wenzelgasse und

am 30. Juli die 0·645 km lange Strecke von der Mariahilferstrasse durch die Linzerstrasse bis Johnstrasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 2. August die normalspurige Lokalbahn Friedland i. B.—Heinersdorf der Friedländer Bezirksbahnen (22·995 km) mit den Verkehrsstellen Friedland i. B. (Anschluss an die bestehende Linie), Friedland-Vorstadt, Schönwald, Rückersdorf, Rückersdorf H., Hegewald, Neustadt a. T., Bärnsdorf, Winnichendorf und Heinersdorf.

Am 3. August die Endstrecke Zell a. Z.—Mayrhofen der Zillertalbahn mit den Verkehrsstellen Ronsberg-Hippach, Bühel und Mayrhofen (7·297 km).

Am 8. August die 0·633 km lange Strecke Winckelmannstrasse—Wien-Quai bis zur Babenbergerstrasse;

am 30. August die 0·308 km lange Strecke Schönbrunner Allee—Linzerstrasse und

am 31. August die 2·953 km lange Strecke Billrothstrasse—Grinzinger Allee—Sandgasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 10. August die Teilstrecke Gmünd—Steinbach—Gr.-Pertholz (24·216 km) der Linie Gmünd—Gr.-Gerungs der Niederösterreichischen Waldviertelbahn mit dem Anschlusse in Gmünd an die k. k. Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Gmünd L.B., Dietmanns, Eichberg b. Weitra, Alt-Weitra, Weitra, Langfeld, St. Martin b. Weitra und Steinbach—Gr.-Pertholz.

Am 7. September die Lokalbahn Teltsch-Zlabings (30 km) mit dem Anschlusse in Teltsch an die bestehende Lokalbahn Wolframs-Teltsch, ferner mit den Stationen Datschitz und Zlabings, der Halte- und Verladestelle Radkau und den Personenhaltestellen Slejbořˇ, Gr.-Pantschen, Datschitz, Petschen und Wölking-Sitzgras.

Am 10. September die Zahnradbahn von Triest nach Opčina (5·175 km).

Am 15. September die schmalspurige Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn 35·327 km) mit den Stationen Bregenz (Anschluss an die k. k. Staatsbahnen), Kennelbach, Doren, Langenegg, Lingenau, Egg, Andelsbuch, Schwarzenberg, Bezau und den Haltestellen Bregenz-Lokalbahn, Rieden, Langen-Buch, Oberlangenegg und Reuthe, sowie der Verladestelle Pommerngraben.

Am 21. September die Strecke Stubenring—Marxergasse—Rasumofskygasse der Wiener elektrischen Strassenbahnen (1·024 km).

Am 1. Oktober die Lokalbahn Görz-Haidenschaft (25·741 km) mit dem Anschlusse in Görz an die Südbahn, den Stationen St. Peter bei Görz, Volčjadraga, Dornberg, Batuje, Heiligenkreuz-Cesta und Haidenschaft, ferner den Haltestellen Provačino und Kamnje.

Am 1. Oktober die Lokalbahn Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün (10·513 km) mit den Stationen Dallwitz (Anschlussstation der Buschtěhrader Eisenbahn), Sodau, Grossenteich (Personenhaltestelle), Lichtenstadt und Merkelsgrün.

Am 1. Oktober für den Güterverkehr (20. Oktober für den Personenverkehr) die Teilstrecke von der Gemeinschaftsstation Grünthal bis zur deutsch-österreichischen Grenze bei Grünthal (0·534 km) (Fortsetzung der Lokalbahn Tannwald-Grünthal) im Betriebe der kgl. Preussischen Staatsbahnen (Lokalbahn Petersdorf-Grünthal).

Am 5. Oktober 1902 die Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel (17·543 km) mit dem Anschlusse in Kühnsdorf an die Südbahn, den Stationen Miklauzhof und Eisenkappel und den Haltestellen Eberndorf, Gösselsdorf, Sittersdorf und Rechberg.

Am 11. Oktober die Lokalbahn Wlaschim-Unterkralowitz (24·024 km) mit dem Anschlusse in Wlaschim an die Lokalbahn Beneschau-Wlaschim und den Stationen Zdislawitz, Stepanow, Keblau und Unterkralowitz, ferner den Haltestellen Sedumpan und Borovsko.

Am 16. Oktober die 0·452 km lange Fortsetzung der Ausstellungsstrassen-Linie bis zum St. Lucia-Platz und

am 19. Oktober die 0·709 km lange Strecke beim Centralfriedhofe Tor II bis Tor III der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 25. Oktober die Strecken Dluga—Rynek—Zwierzyniec, Wolska—Dr. Jordan Park und Rynek—Dietlowska-Stradom der Krakauer elektrischen Kleinbahnen (zusammen 5·114 km).

Am 29. Oktober die Fortsetzungsstrecke Valeputna—Dorna-Watra der Bukowinaer Lokalbahnen (22·971 km) mit den Stationen Jakobeni und Dorna-Watra, sowie den Personenhaltestellen Argestru und Dorna-Watra Bad.

Am 29. Oktober die Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde (zusammen 22·835 km) mit den Stationen Nixdorf, Rumburg, Schönlinde (bestehende Anschlussstationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn), Nixdorf Mitte, Zeidler, Alt-Ehrenberg, Gärten, ferner mit den Halte- und Verladestellen Ober-Nixdorf, Nieder-Ehrenberg und Herrnwalde.

Am 10. November die Lokalbahn Radonitz-Duppau (13·252 km) mit dem Anschlusse in Radonitz an die k. k. Staatsbahnen und den Verkehrsstellen Gestob, Böhmisch-Rust, Sauerbrunn-Wobern, Tiefenbach-Saar, Olleschau und Duppau.

Am 22. November die 0·146 km lange Teilstrecke km 1·729 bis km 1·875 der Elektrischen Kleinbahnlinie Prag (Smichow)-Košiř der Prager elektrischen Strassenbahnen.

Am 30. November die 12·2 km lange Strecke Dornbirn—Lustenau der Elektrischen Kleinbahn in Dornbirn.

Am 30. November die 1·065 km lange Strecke vom protestantischen Friedhofe in der Triesterstrasse bis zum Kaiser Franz Josef-Spital der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

Am 15. Dezember die Teilstrecke Buje—Parenzo (63·548 km) der Lokalbahn Triest-Parenzo mit den Stationen Grisignana, Montana, Visinada, S. Domenica, Visignano und Parenzo und den Haltestellen Tribano, Piemonte, Bagni-S. Stefano-

Levade, Caroiba, Raccotole und Villanova, ferner Castagna und Portole.

Am 20. Dezember die elektrische Strassenbahn von Linz nach Kleinmünchen-Ebelsberg (5·86 km).

Am 30. Dezember die 1·035 km lange Strecke Thalgasse—Beamtenheim der Elektrischen Strassenbahn in Brünn.

Am 30. Dezember die elektrische Strassenbahn in Brünn (0·754 km).

Am 31. Dezember die 1·687 km langen Strecken von der verlängerten Burggasse durch die Gablenzgasse, Neumayergasse und Herbststrasse bis zur Panikengasse und von der Herbststrasse durch die Panikengasse in die Fesstgasse; ferner die 1·66 km lange Strecke von der Obkirchergasse durch die Sieveringerstrasse bis zur Windhabergasse in Unter-Sievering der Wiener elektrischen Strassenbahnen.

II. In den Ländern der ungarischen Krone.

Am 14. Mai die Linie zum Borstenvieh-Schlachthause der Budapester elektrischen Stadtbahn (1·3 km).

Am 12. September die Papa-Bánhidaer Lokalbahn (93·203 km) mit den Verkehrsstellen: Bánhida (Anschlussstation an die kgl. Ungar. Staatsbahnen), Környe, Kecskéd, Oroszlány-Dad, Dad, Szák-Szend, Császár, Ete, Kisbér, Bakony-Szombathely, Bánk, Táp-Szt. Miklós, Lázi, Varsány, Gicz-Hathalom, Bakony-Tamási, Pápa-Teszér, Francziavágás, Ugot, Gyimót, Puszta-Gyimót und Pápa (Anschlussbahn an die kgl. Ungar. Staatsbahnen).

Am 22. Oktober die Lokalbahn Kunszentmiklós-Dunapataj (49·504 km) mit dem Anschlusse in Kunszentmiklós-Tass an die kgl. Ungar. Staatsbahnen (Budapest—Zimony) und den Verkehrsstellen: Szalkszentmartón, Dunavecse, Apostag, Dunaegyháza, Solt, Tetétlen, Karta und Dunapataj.

Am 6. Dezember die Linie zum Friedhofe in Farkasvölgy (2·6 km) und

am 24. Dezember ein Teil der Linie auf der Erzsebet kiralyne-Strasse (1·6 km) der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 220. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. April beantwortete der Herr Handelsminister Freiherr v. Call mehrere Interpellationen wie folgt:

Die Herren Reichsratsabgeordneten Biankini und Genossen haben in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. Dezember 1902 eine Interpellation, betreffend die Regulierung des Ufers in Trstenik an mich gerichtet, welche ich im nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe:

Die Herstellung einer Rivastrecke zwischen dem neuen Schutz- und Landungsdamm und dem alten Molo in Trstenik ist zur Gewinnung eines geeigneten Platzes für die Handelsoperationen der Segelschiffe, sowie um den neuen Hafendamm besser zugänglich zu machen, tatsächlich notwendig.

Die Seebehörde in Triest ist daher ermächtigt worden, den für die Errichtung der Ufermauer erforderlichen Betrag in den Voranschlagsentwurf für das Jahr 1904 einzustellen.

In der Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 10. Dezember 1902 haben die Herren Abgeordneten Biankini und Genossen an mich die Anfrage gerichtet, ob ich die Reaktivierung des Schiffskurses in der Strecke Metković—Stagno piccolo oder wenigstens das Anbalten der auf der Narentalinie verkehrenden Rismondoschen Dampfer in Stagno piccolo zu veranlassen beabsichtige. Hierauf beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Der Schiffahrsunternehmer A. Cesare in Triest hat den mit der k. k. Postverwaltung abgeschlossenen Vertrag, betreffs Besorgung des Postdienstes auf der Linie Gravosa—Stagno—Metković im Jahre 1901 halbjährig, das ist für den 15. März 1902, gekündigt.

Infolgedessen ist die Post- und Telegraphen-Direktion in Zara sofort mit den dalmatinischen Schiffahrtsunternehmungen wegen Uebernahme des vorbezeichneten Dienstes in Verhandlung getreten, welche jedoch hinsichtlich der Strecke Metković—Stagno piccolo resultatlos geblieben sind, indem im letzten Momente auch die Gebrüder Rismondo wegen der voraussichtlichen Unrentabilität dieser Strecke ihr Offert zurückgezogen haben.

In dieser Zwangslage erübrigte nur, die zwei Echellen Crkvice und Drače, welche bei Auflassung der Schiffslinie Metković—Stagno piccolo vom Verkehre abgeschnitten gewesen wären, in die Rismondolinie Spalato—Metković einzubeziehen, und zwar bei gleichzeitiger Vermehrung dieser Linie von zwei- auf vierwöchentliche Fahrten in beiden Richtungen, wodurch auch die wiederholten Petitionen der Gemeinden Drače und Kura (Hafen Crkvice) um Einbeziehung in die Linie Spalato—Metković Berücksichtigung fanden und sonstige Verkehrsverbesserungen erzielt wurden.

Ich habe übrigens über die eingangs bezeichnete Interpellation sofort Erhebungen durch die Post- und Telegraphen-Direktion in Zara einleiten lassen, und behalte mir vor, über das bezügliche Ergebnis dem hohen Hause weitere Mitteilungen zu machen, sobald der inzwischen schon urgierte Bericht der genannten Direktion eingelangt sein wird.

Die Herren Abgeordneten Borčić und Genossen haben in der Sitzung des hohen Hauses vom 11. Dezember 1902 eine Interpellation an mich gerichtet, welche die Charterung ausländischer Dampfer durch den Oesterreichischen Lloyd betrifft, und die Ausarbeitung des neuen Marine-Unterstützungsgesetzes in dem Sinne angeregt, dass für die subventionierten Linien parallele Fahrten der freien Handelsmarine der Reisezuschuss ausnahmslos gewährt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation habe ich die Ehre, folgendes mitzuteilen:

Was zunächst die Charterung ausländischer Dampfer durch den Oesterreichischen Lloyd anbelangt, so bin ich auf Grund der durchgeführten Erhebungen in der angenehmen Lage, feststellen zu können, dass beim Oesterreichischen Lloyd unabänderlich das Prinzip befolgt wird, wo nur immer möglich, nationalen Dampfern den Vorzug zu geben.

Als Beweis dessen möge die Tatsache dienen, dass von den seitens des Oesterreichischen Lloyd im Jahre 1902 für Kohlentransporte von Cardiff nach Triest befrachteten 19 Dampfern von zusammen 87.100 Tonnen Tragfähigkeit, 17 Dampfer von insgesamt 77.800 Tonnen Tragfähigkeit der nationalen Flagge angehörten.

In dem von den Herren Interpellanten erwähnten speziellen Fall „Broadgarth“ und „Presjednik Becher“, wurde allerdings dem englischen Dampfer eine Frachtrate von 6 Schilling, dem heimischen hingegen nur eine solche von 5 Schilling 6 Pences zugestanden, doch muss hierbei der Umstand beachtet werden, dass die beiden Schiffe nicht gleichzeitig, sondern mit einem Abstande von 14 Tagen und für einen verschiedenen Ladetermin gechartert wurden.

Bei den kontinuierlichen und oft sehr beträchtlichen Schwankungen des Frachtenmarktes in Cardiff kommt es vor, dass ein Unterschied von einem einzigen Tage Differenzen von 6 Pences bis zu 1 Schilling in der Rate bedingt.

Nebstbei ist auch die Position des Schiffes für die Höhe des Frachtsatzes massgebend, indem zuweilen prompte Schiffe stark begehrt und höher bewertet werden als solche für spätere Ladetermine, während zu anderen Zeiten das Gegenteil zutage tritt.

Jedenfalls ist feststehend, das bei gleichzeitigem Angebote und für den gleichen Abladungstermin nationalen Schiffen beim Oesterreichischen Lloyd stets unbedingt der Vorzug gegenüber der ausländischen Flagge eingeräumt wird.

In Indien hat der Oesterreichische Lloyd bisher im ganzen vier ausländische Schiffe befrachtet, davon zwei ab Calcutta und

zwei ab Bombay, und dies aus dem Grunde, da in den beiden Häfen starke Nachfrage nach Schiffsraum nach adriatischen Häfen herrschte und zur Zeit in den asiatischen Gewässern kein verfügbares Schiffsmaterial nationaler Flagge vorhanden war.

Gleichzeitig wollte der Oesterreichische Lloyd vermeiden, dass die Frachtspekulanten, welche unaufhörlich darauf bedacht sind, den Markt bald in der einen, bald in der anderen Verkehrsrelation zu beherrschen, sich des Geschäftes nach den adriatischen Häfen bemächtigen, was für die Interessen und das Ansehen des Oesterreichischen Llod gewiss von Nachteil gewesen wäre.

Hätte der Oesterreichische Lloyd die erwähnten englischen Dampfer nicht befrachtet, so hätten dies die indischen Spekulationsfirmen getan; für die nationalen Reedereien wäre das Resultat wohl genau dasselbe gewesen.

Bezüglich des von den Herren Abgeordneten ausgesprochenen Wunsches, bei der Ausarbeitung des neuen Marine-Unterstützugs-Gesetzes die im Artikel VII, Al. 1, des gegenwärtigen Gesetzes enthaltene Beschränkung des Genusses des Reisezuschusses auf Reisen, welche nicht mit Dampfern nebeu einer von der Staatsverwaltung subventionierten regelmässigen Linie unternommen werden, fallen zu lassen, beehre ich mich zu bemerken, dass die Verhandlungen über den Entwurf eines neuen Marine-Förderungs-Gesetzes noch nicht zum Abschlusse gelangt sind, so dass ich mich dermalen auf die Versicherung beschränken muss, dass die in Rede stehende Angelegenheit den Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit bildet, wie denn überhaupt den Interessen der freien Schiffahrt, soweit es die gebotene Rücksichtnahme auf den Staatsschatz zulässt, Rechnung getragen werden wird.

Die Herren Reichsratsabgeordneten Perić und Genossen haben in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Jänner d. J. eine Interpellation, betreffend die Vornahme von Baggerarbeiten am rechten Ufer des Krka-Flusses bei Scardona, an mich gerichtet.

Ich habe die Ehre hierauf zu erwidern, dass diese Baggerung womöglich noch im laufenden Jahre zur Ausführung gelangen wird.

In derselben Sitzung wurden nachstehende Anträge gestellt, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Dr. Chiari und Genossen, betreffend die Erbauung einer Lokalbahn von Zöptan nach Römerstadt;

2. der Abgeordneten Kaiser und Genossen, betreffend die Einführung einer vierten Wagenklasse auf den Eisenbahnen.

Weiters wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, und zwar:

Seitens

der Abgeordneten Dr. Glabiński und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern, betreffend die Vollzugsvorschriften zum Gesetze über die Wasserstrassen- und Flussregulierungen;

der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Ministeriums des Innern und den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Zustände bei der Zillertalbahn;

der Abgeordneten Choc und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Unzukömmlichkeiten in der Station Kaplitz;

der Abgeordneten Steiner und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Errichtung eines Gehsteges über die Verbindungsbahn im Zuge der Kleistgasse im III. Wiener Gemeindebezirke.

In der 36. Sitzung des Herrenhauses vom 4. April wurde das Gesetz, betreffend die Verwendung der Teilschuldverschreibungen des niederösterreichischen Eisenbahnanlehens zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien (Berichterstatter Freiherr v. Niebauer) in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Baukonsens für die definitive Inundationsbrücke in km 4·2/3 und für die Verstärkung des Inundationsdammes an der Iglawa in km 4·5/6 der Lokalbahn Branowitz—Pohrlitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 9192.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Baukonsenserteilung. Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat den Baukonsens für die Errichtung einer Schleppbahn zur neu projektierten Maschinenfabrik der Firma Clayton & Shuttleworth in Floridsdorf im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 14.054.]

— (Baukonsenserteilung.) Die k. k. mährische Statthalterei hat den Baukonsens für die Auflassung der Wegübersetzung in km 103·6/7 der Bahnlinie Wien—Krakau nächst der Station Göding und Ersatz derselben durch einen Fahrweg längs der Bahn, ferner für die Errichtung einer Zufahrt auf der Südseite der Station Göding im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 11.809.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung einer neuen Linie.) Am 5. April ist der elektrische Betrieb auf der von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft betriebenen städtischen Strassenbahnlinie durch die Neulerchenfelderstrasse und Ottakringerstrasse bis zum Schottenhof im XVI. Bezirke aufgenommen worden.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Wien: Eröffnung der Personenhaltestelle Schildberg.) Am 1. Mai 1903 wird die zwischen den Stationen Böheimkirchen und Pottenbrunn in km 51·500 der Linie Wien—Salzburg gelegene Personenhaltestelle Schildberg für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet werden.

— (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Ganzjähriger Betrieb des Stadtbureaus in Karlsbad.) Das bisher nur vom 1. Mai bis Ende Oktober jeden Jahres geöffnete Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Karlsbad wird von nun an ganzjährig betrieben werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Eröffnung der Felsö-Eör-Tarcsa-Felsö-Lövöer Lokalbahn.) Am 25. März d. J. wurde die normalspurige Felsö-Eör-Tarcsa-Felsö-Lövöer Lokalbahn mit den Verkehrsstellen Felsö-Eör (Anschlussstation) an die Szombathely-Pinkaföer Lokalbahn, Alsó-Lövö (Haltestelle), Tarcsafürdö (Verladestelle) und Felsö-Lövö (Station) dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. Dieselbe ist Eigentum einer Aktiengesellschaft und wird durch die kgl. Ungarischen Staatsbahnen verwaltet.

Erträgnisse der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges im Jahre 1901. Dem im „P. L." veröffentlichten Berichte der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zufolge gestalteten sich die Erträgnisse der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges (Hauptbahnen) im Jahre 1901 wie folgt:

Benennung der Eisenbahn	Investiertes Kapital	Wirklicher Ertrag	
	in Kronen	in Kronen	in Prozenten des nom. Kapitales
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	2.205,432.232	76,668.265	3·47
Pécs-Barcser . . .	14,452.000	564.135	3 90
Kaschau-Oderberger (ungar. Linie) .	165,081.950	3,562.325	2·15
Südbahn (ungar. Netz) . .	263,002.321	5,220.282	1·98
Györ-Sopron (Raab-Oedenburg)-Ebenfurther	39,682.628	1,240 854	3·12
Mohács-Pécser . .	16,744 283	876.662	5·23
Insgesamt . .	2.704,395.414	88,132.523	3·26

Allgemeine Waggon-Leihgesellschaft in Budapest. (Generalversammlung.) Am 12. März 1903 fand in Budapest die diesjährige Generalversammlung der Allgemeinen Waggon-Leihgesellschaft statt. Dem Berichte der Direktion für

das Jahr 1902 zufolge hat die Gesellschaft an Wagenmieten und Zinsen K 742.666·38 eingenommen. Nach Abzug der diversen Betriebsausgaben per K 237.281·55, sowie der Abschreibungen vom Fahrparke und von dem Werte der Reservebestandteile, sowie für die Fonds zur Erneuerung der Achsen und Räder per K 110.336.94, zusammen K 347.618·49, verbleibt ein Reingewinn von K 395.047·89. Im Siune der Gesellschaftsstatuten sind von diesem Reingewinne vorerst die 5 Prozent Zinsen des Aktienkapitales, d. i. K 140.000, weiter für den Reservefonds K 12.752·39 und an statutarischer Tantieme für die Direktion K 30.605·75, zusammen daher K 183.358·14 in Abzug zu bringen; es verbleiben sodann noch K 211.689·75 und zuzüglich obiger K 140.000, sowie des Gewinnübertrages aus dem Jahre 1901 per K 89.632·78, zusammen K 441.322·53 zur Disposition der Generalversammlung. Die Direktion beantragt, hiervon als Dividende an die Aktionäre nach jeder Aktie K 50, somit nach 7000 Stück Aktien zusammen K 350.000 zu verteilen und K 91.322 53 auf neue Rechnung vorzutragen. Auf die Erhaltung des Wagenparkes wurden K 64.387·89 verwendet. Der Bericht teilt ferner mit, dass für das Jahr 1903 der Wagenpark bis auf 482 Stück bereits vermietet ist. Nach Kenntnisnahme und Genehmigung des Berichtes erteilte die Generalversammlung der Direktion und dem Aufsichtsrate das Absolutorium.

Ausland.

Deutsches Reich. (Kleinbahnbauten in Schleswig-Holstein.) Der schleswig-holsteinsche Landtag hat zur Unterstützung des Kleinbahnbaues Darlehen im Gesamtbetrage von Mk. 438.750 bewilligt.

Preussen. (Eisenbahn-Verstaatlichungen.) Dem Landtage sind zwei Gesetzentwürfe, betreffend die Verstaatlichung von sechs Privatbahnen, zugegangen. Nach § 1 des ersten Gesetzentwurfes wird die Staatsregierung unter Genehmigung der beigedruckten Verträge zur käuflichen Uebernahme

1. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
2. der Altdamm-Kolberger Eisenbahn,
3. der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
4. der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und
5. der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

nach Massgabe der Vertragsbestimmungen ermächtigt.

Nach § 2 wird die Staatsregierung ermächtigt, den Umtausch der Stammaktien und Stammprioritätsaktien der betreffenden Bahnen in Staatsschuldverschreibuugeu der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe herbeizuführen und zu diesem Zwecke Staatsschuldverschreibungen dieser Anleihe zu dem Gesamtbetrage von Mk. 108,619.200 auszugeben.

Nach § 3 wird die Staatsregierung ferner ermächtigt:

a) zur baren Zuzahlung auf die Stammaktien und Stammprioritätsaktien der betreffenden Bahnen Mk. 4,596.705,
b) zu Abfindungen an die Direktoren der Bahnen Mk. 2,057.000,
c) zur Deckung von Bauvorschüssen Mk. 1,258.705, zusammen Mk. 7,912,411,

zu verwenden und I. zur Deckung die Bestände der Reserve-, Erneuerungs- u. s. w. Fonds, deren Höhe nach dem Abschlusse des Jahres 1901, bezw. 1901/02 Mk. 9,861.663 betrug, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, zu verwenden; II. die verbleibenden Restbestände der genannten Fonds in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten, noch offenstehenden Eisenbahnkredite zu verwenden.

Der zweite Gesetzentwurf betrifft den Erwerb des Ostpreussischen Südbahn-Unternehmens. Nach § 1 wird die Staatsregierung zum Erwerbe der Ostpreussischen Südbahn ermächtigt, und zwar entweder

a) auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 oder
b) auf Grund eines mit der Gesellschaft nach Massgabe eines anliegenden Entwurfes abzuschliessenden Vertrages.

Dabei bleibt der Staatsregierung die Verteilung der im § 4 des Vertragsentwurfes festgesetzten Gesamtabfindung auf die einzelnen Aktiengattungen vorbehalten.

Nach § 2 wird die Staatsregierung ferner ermächtigt: 1. in dem Falle des § 1a einen Betrag bis zu Mk. 27,000.000 zu verwenden, 2. in dem Falle des § 1b nach Massgabe des dortselbst gedachten Vertrages den Umtausch von Mk. 13,500.000 Stammaktien und Mk. 13,500.000 Stammprioritätsaktien der Ostpreussischen Südbahn in Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe zum Betrage von Mark 28,687.500 herbeizuführen und zu diesem Zwecke Staatsschuldverschreibungen der dreiprozentigen konsolidierten Anleihe auszugeben.

§ 3 ermächtigt die Staatsregierung, in dem Falle des § 1b in Gemässheit des dortselbst gedachten Vertrages

a) zur baren Zuzahlung auf 22.500 Stück Stammaktien und 2500 Stück Stammprioritätsaktien der Ostpreussischen Südbahn die Summe von Mk. 1,282.500,
b) zu Abfindungen an die Direktoren Mk. 700.000,
c) zur Deckung des Bauvorschusses rund Mk. 3,163.000, zusammen Mk. 5,145.500,

zu verwenden und I. zur Deckung der erforderlichen Mittel die Bestände der Reserve-, Erneuerungs- u. s. w. Fonds, deren Höhe nach dem Abschlusse des Jahres 1901 Mk. 5,613.782 betrug, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, zu verwenden; II. die verbleibenden Restbestände der genannten Fonds in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten, noch offenstehenden Eisenbahnkredite zu verwenden.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Preussen. (Betriebsüberlassungen.) Die bisher zum Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin gehörige Strecke Fürstenwalde ausschl.—Sommerfeld ausschl. ist am 1. April in den Bezirk der kgl. Eisenbahn-Direktion Posen übergegangen.

Ferner wurde von demselben Zeitpunkte ab die bisher zum Bezirke der Verkehrsinspektion Berlin 1 gehörige Strecke Berlin Görlitzer Bahnhof—Königswusterhausen dem Bezirke der Verkehrsinspektiou Berlin 3 (Fruchtstr. 12/13) zugeteilt.

Die Betriebsinspektion Berlin 15 hat vom 1. April ab die Bezeichnung „Berlin 9" und die Maschineninspektion Berlin 5 die Bezeichnung „Berlin 4" erhalten.

Württemberg. (Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für Eisenbahnbau und für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in der Finanzperiode 1903/04.) Dieser Gesetzentwurf sieht erste Raten vor für die Durchführung der Bahnsteigsperre (Mk. 400.000), für die Beseitigung von schienengleichen Wegübergängen (Mk. 500.000), für Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit (Mk. 700.000). Der Begründung für diese Forderungen entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." unter anderem folgendes:

Die Bahnsteigsperre hat den Zweck, die Fahrkartenkontrolle in der Hauptsache aus den fahrenden Zügen weg in die Stationen zu verlegen. Hierdurch sollen einerseits die mit der Fahrkartenkontrolle bei den Abteilwagen für die Schaffner verbundenen Gefahren vermieden, anderseits Fahrgeldunterschleife verhindert, namentlich aber von den Bahnsteigen hiuderliche Personen ferngehalten werden. Endlich sollen die bei einem Massenandrange durch vorzeitigen Eintritt der Reisenden in die Geleise und Züge entstehenden Gefährdungen verhindert werden. Die Bahnsteigsperre wird dazu beitragen, die Zahl der Unfälle zu vermindern. Der Zutritt zu den Warteräumen bleibt frei. Für die Einrichtung kommen 368 Stationen von Haupteisenbahnen in Betracht.

Mit dem Ersatze schienengleicher Wegeübergänge durch Wege-Unter- oder -Ueberführungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit und Vereinfachung des Bahnbewachungsdienstes, sowie zur Vermeidung von Störungen und Gefahren im Strassenverkehre ist schon in den letzten Jahren gelegentlich der Ausführung von zweiten Geleisen und von Bahnhofumbauten vorgegangen worden. Bei der immer dichter werdenden Zugfolge erscheint es aber angezeigt, mit dieser Massnahme rascher vorzugehen als bisher, und da es sich meistens um Bauarbeiten handelt, deren Kostenbetrag über den Rahmen des ordentlichen Etats hinausgeht, so sollen Anlehensmittel in Anspruch genommen werden, was auch deshalb gerechtfertigt erscheint, weil eine wesentliche Verbesserung der Bahnanlagen und eine Verminderung des Aufwandes für Bahnbewachung erzielt wird. Für die Herstellung der auf einem grossen Teile der Stationen noch fehlenden Ausfahrsignale ist eine Frist von acht Jahren und für die Durchführung der elektrischen Streckenblockung eine Frist von fünf Jahren in Aussicht genommen, die vom 1. Oktober 1898 an läuft. Zur weiteren Erhöhung der Betriebssicherheit sollen mit den Ausfahrsignalen Vorsignale verbunden, sowie die Bahnwärterposten zunächst auf den Schnellzugsstrecken durchwegs mit Fernsprechern ausgestattet werden. Die Arbeiten zur allmählichen Herstellung der Ausfahrsignale mit Vorsignalen, sowie für die elektrische Streckenblockung sind seit 1896 im Gange; da jedoch im Interesse einer gesicherten Zugfolge Wert darauf zu legen ist, dass diese Sicherheitsmassnahmen bis Ende 1906 zur Durchführung kommen, so müssen Anlehensmittel in Anspruch genommen werden. Dem Gesetzentwurfe ist eine Uebersicht beigegeben über alle diejenigen Projekte von Neben-

hahnen, die bis zum 1. Jänner 1903 von der Eisenhahnverwaltung oder mit deren Vorwissen von Privattechnikern hearheitet worden sind.

Bayern. (Motorwagen auf den Staatsbahnen.) Die auf der Vorortstrecke Augsburg-Friedberg und Augsburg-Mering kürzlich gemachten Versuchsfahrten mit dem auf der Bahn Augshurg-Haunstetten hefindlicben Motorwagen fielen vorerst noch nicht ganz befriedigend aus. Sie sind aher die Vorboten dafür, dass bald auf Nebenbahnen und auch auf weniger gut benützten Vorortlinien zur Ersparung von Betriehskosten elektrischer Betrieb zur Einführung gelangt. Es geschieht dies auf Grund der von der staatlichen Kommission auf den pfälzischen Bahnen im vorigen Spätherbste gemachten Beobachtungen; dort sind Motorwagen mit Erfolg seit längerer Zeit in Verwendung, so zwischen Speyer und Schifferstadt, ferner zwischen Neustadt und Ludwigshafen, auch nach Frankenthal und auf einigen Nebenbahnen. Von der bayerischen Bahnverwaltung werden demnächst auch mit Dampfwagen nach dem System Serpollet Versuche gemacht werden.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Vortrag des Herrn Ministerialrates a. D. Ingenieur Franz Schäfer über den Bau und Betrieb normalspuriger Lokalhahnen. In dem fast eineinhalbstündigen Vortrage, welcher an der Hand einer Reihe von auf Grund der im Eisenbahnministerium hearbeiteten Statistik aufgestellten Tabellen stattfand, unterzog der Vortragende die Berechtigung der Klagen über den durchschnittlich nicbt erfreulichen Erfolg der österreichischen Lokalbahnen einer eingeheuden Untersuchung, wohei derselbe die aus diesem Anlasse auch von fachlicher Seite erhohenen Vorwürfe als ganz oder teilweise unbegründet nachwies. Der Vortragende erörterte vorerst alle einschlägigen Verhältnisse der Lokalhahnen von ihrer Entstehung bis zur Jetztzeit, besprach die verschiedenen Definitionen des Begriffes der Lokalhahnen und ihre Anwendung, und hob weiter hervor, dass nicht wenige der Lokalbahnen eigentlich Verbindungsbahnen sind, oder die Prädestination hierzu, folglich erhöhte Bedeutung besitzen. Aus der vorerwäbnten amtlichen Statistik ergebe sich, dass seit 1870 dem Bau von Lokalbahnen von allen herufenen Faktoren, insbesondere aber von seiten des Staates hesondere Aufmerksamkeit zugewendet wurde, und dass naturgemäss die mit geringeren Kosten zu erhauenden und rentableren Lokalbahnen, hei welcben die Betriebsführung mit „gemischten Zügen“ und leichteren Lokomotiven (um das Anlagekapital zu vermindern) erfolgte, zuerst hergestellt wurden. Mit der Zeit steigerten sich jedoch die Anlagekosten der Lokalhahnen, weil schwierigere Bauverbältnisse eintraten und auch die Geldheschaffung sich schwieriger gestaltete, so dass viele Lokalhahnen nur stückweise gebaut werden konnten. Auch die Subventionen mussten, wegen der geringeren Ertragsfähigkeit der später errichteten Lokalhahnen, sich vergrössern und konnte auch die Betriehsform „gemischter Züge“ nicht abgeändert werden, da die von vielen Seiten gewünschte Trennung des Personen- vom Güterverkehre noch grössere Betriehsauslagen erfordert hätte. Die Verwendung von Motorwagen für die Personenbeförderung ist derzeit aus verschiedenen Gründen noch nicht möglich. Wie aus den heim internationalen Eisenbahnkongress im Jabre 1900 in Paris erstatteten Berichten hervorgeht, konnte ein abschliessendes Urteil über die heste Type dieser Fahrzeuge nicht abgegeben werden und wurde heschlossen, die Versuche nocb fortzusetzen. Solche Versuche können aber die Lokalbahnen, welcbe im allgemeinen finanziell nicht stark genug sind, nicht durchführen, sie müssen vielmehr ahwarten, bis die grösseren Bahnen derartige Erprohungeu auf ihren Nebenlinien durchgeführt haben; aber selhst dann, wenn die richtige Type der Motorwagen festgestellt sein sollte, so ist zu herücksichtigen, dass die Anschaffung derselben neuerlicb Investitionen erfordert. Aus allem geht daher hervor, dass nicht die Fachmänner der Lokalbahnen, sondern die gauze Entwicklung der letzteren an den heutigen Ergehnissen schuldtragend ist. Die Entwicklung der Hauptbahnen erfolgte in ganz analoger Weise. Hierauf erörterte der Vortragende die einschlägigen Verhältnisse der einzelnen Dienstzweige hei den Lokalbahnen und wies nach, dass die Kosten wie zum Beispiel jene der allgemeinen Verwaltung und der Bahnerbaltung, nicht zu hoch sind. Wenu die Kosten des Verkehres und kommerziellen Dienstes teilweise verbältnismässig höhere sind, so ist solches dem Umstande zuzuschreiben, dass die ursprünglichen hescheidenen Betriebsprogramme nicht immer eingehalten werden können, sondern eine Zugsvermehrung eintreten, und besser geschultes, also teueres Personal auf den Lokalbahnen verwendet werden muss. Um die Kosten zu vermindern, sind von den hetriebführenden Verwaltungen sehr viele Versncbe, wie die Bestellung von Betriebsleitern, Bahnagenten etc., bereits unternommen worden, die noch fortgesetzt werden. Aus der Eisenhahnstatistik geht auch hevor, dass wesentliche Erfolge schon erzielt worden sind. Eine Besserung des Verkehrsdienstes selbst kann jedoch erst dann eintreten, wenn die gegenwärtig mit 30 km pro Stunde festgesetzte Fabrgeschwindigkeit der Züge erhöht wird. Die Erhöhung derselben mit gewissen Einschränkungen auf einzelnen Bahnstrecken erkennt der Vortragende unter Anführung verschiedener Details und Beispiele als zulässig. Unter dieser Voraussetzung, und nach Einführung von Motorwagen, wird sich die Trennung des Personentransportes vom Gütertransporte zur Zufriedenheit aller Lokalbahn-Interessenten wahrscheinlich durchführen lassen. Es wird dann aber zu erwägen sein, ob der Gütertransport nicht ökonomischer durch die Anschlussbahn zu hesorgen wäre, da bei dem zumeist geringen Güterverkehre die Anscbaffung eigener Lokomotiven, nicbt ökonomisch erscheint. Auch fragt es sich, ob die Lokalbahn genügend tragfäbige Geleise und tragfähige offene Brücken für den Raddruck der Vollbahnlokomotive besitzt. In neuerer Zeit erhalteu die Lokalhahnen schon meistens solche tragfäbige Geleise. Bezüglich der Tarife hebt der Vortragende hervor, dass diese im allgemeinen nicht zu niedrig sein dürfen, weil sonst die Rentahilität darunter leidet, dass sie nur etwas niederer als die Tarife der Strassenkonkurrenz sein müssten, um diese zu beseitigen, und dass zu diesem Bebufe, wie an Beispielen nachgewiesen wird, ohnedies mitunter sehr hillige Tarife erstellt werden müssen. Schliesslich gibt der Vortragende noch die Anregung, die Betriebskosten im Sinne der Definition der Lokalbahn als „neue Zufahrtsstrasse“ zur Anschlussstation zu analysieren und darnach neu zu ermitteln, wozu sich die Form einer Pauschalierung der Auslagen, welche von Zeit zu Zeit einer Richtigstellung zu unterziehen seiu wird, am hesten empfiehlt. Durch Pauschalierung der Betriebsauslagen einer Lokalbahn erspart die hetriebführende Verwaltung sehr viele administrative und Rechnungsarbeiten, ebenso die Lokalhahn, so dass für beide finanzielle Vorteile eintreten müssen. Der sehr beifällig aufgenommene Vortrag enthält noch viele Details bezüglich der einzelnen Geschäftszweige des Lokalbahnbetriebes. So wird unter anderem hervorgehoben, dass die Lokalbahnen am hilligsten und zweckmässigsten nur durch die Anschlusshahn hetrieben werden können, wie dies auch aus der mehrerwähnten Eisenbahnstatistik hervorgeht, dass die gegen die hetriebführenden Verwaltungen der Lokalbahnen erhobenen Vorwürfe zu teuerer Betriehsführung nicbt gerechtfertigt sind, dass die Betriebsauslagen sich stets vermindern, und dass daher die Ansicht der Fachkreise, dass die richtigen Mittel bei den Lokalbahnen nicht stets und nicht rechtzeitig angewendet wurden, zum grössten Teile einer Begründung entbehrt.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.) Am 1. April werden die Strecken Fürstenwalde (ausschliesslich)—Sommerfeld (ausschliesslich), 109·54 km, der kgl. Eisenbahn-Direktion Berlin, Neusalz a. O. (einschliesslich)—Freystadt-Sagan (ausscbliesslich), 40·11 km, der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau, Freystadt—Waltersdorf—Reisicht (ausschliesslich), 61·42 km, der kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau, Guben (ausschliesslich)—Cottbus (ausschliesslich), 37·63 km, der kgl. Eisenbahn-Direktion Halle a. S. in den Betrieb der kgl. Eisenbahn-Direktion Posen übergehen. Gemäss § 5, Abs. 6 der Vereinssatzungen werden die vorbezeichneten Strecken am 1. April den Vereinshahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direktionen Berlin, bezw. Breslau und Halle a. S. ab- und den Vereinsbahnstrecken der kgl. Eisenbahn-Direktion Posen zugerechnet werden.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Frachtberechnung für Motorfahrräder und Automobile als Eilgut.

Mit rückwirkender Gültigkeit auf den 1. März 1903 erfolgt, abweichend von der Zusatzbestimmung III (1) zu § 50 des Betriebsreglements, die Frachtberechnung für Motorfahrräder und Automobile mit Benzin- oder elektrischem Akkumulatorenbetriebe, bei Aufgabe derselben als Eilgut rücksichtlich der Linien der k. k. österr. Staatsbahnen bis auf weiteres im Sinne der Bestimmungen des gemeinsamen Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, Abschnitt A—II, beziehungsweise C—VI, unter der Voraussetzung, dass

1. die Benzinbehälter mit den Fahrzeugen in fester Verbindung stehen, mit metallenen, hermetisch abschliessenden Verschlüssen versehen und vollständig entleert sind, und

2. die Akkumulatoren in vollständig abgeschlossenen, widerstandsfähigen und an den Elektromobilen sicher befestigten Behältnissen untergebracht sind.

Wien, am 7. April 1903. [338]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Aenderung von Fahrpreisen.

Am 20. April 1903 gelangen nachstehende Fahrpreise über Wschetat-Přiwor zur Einführung.

B.N.B. Schnellzug sonst Personenzug

	Klasse I.	II.	III.
	Heller		
von Leitmeritz Stadt nach Prag B.N.B. . .	910	580	300
„ Melnik nach Prag B.N.B.	660	410	220

Gleichzeitig werden die im nachbarlichen Personentarife auf Seite 22 enthaltenen Fahrpreise für die gleichen Verkehrsbeziehungen ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 4. April 1903. [339]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer direkter Fahrpreise.

Mit 1. Mai 1903 gelangen folgende direkte Fahrpreise neu zur Einführung:

	II.	III.
Zwischen Klausen und München C.B. über Kufstein	Klasse	
	Mark	
Einfache Schnellzugskarten	19·40	13·—
Schnellzugs-Rückfahrkarten	31·—	21·10

Die Rückfahrkarten gelten 45 Tage.

Wien, am 4. April 1903. [340]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Aufnahme der Station Graudenz.) Am 1. April 1903 wurde die Station Graudenz als Versandstation in die Seehafen-Ausnahmetarife E und E2 aufgenommen.

Niederländisch - Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Teil V, Abteilung B. Ausnahmetarif 7 für Getreide etc. (IV. Nachtrag.) Mit Gültigkeit vom 19. März/1. April 1903 a./n. St. wurde zum obbezeichneten Tarife der IV. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält neben Berichtigungen und Ergänzungen neue Frachtsätze von Stationen der Bjelgorod-Ssumsker Eisenbahn und der Nowosybkower Zufuhrbahn nach Königsberg i. Pr., Pillau und Memel.

Druckstücke des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen zum Preise von Mk. 0·10 für das Stück erhältlich.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. (Ausdehnung.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 ab wurde der Ausnahmetarif auch auf die Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach (Jagstthalbahn) und zwar im direkten und Binnenverkehre ausgedehnt.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) In den Ausnahmetarif Nr. 20 (Rohglas in Tafeln und Fensterglas) des Tarifheftes I B wurden mit Wirkung vom 1. April 1903 die Stationen La Chaux-de-Fonds und Montreux einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und das Verkehrsbureau der Gr. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (3. Nachtrag zu dem Tarife, Teil I, Heft 1, erste Abteilung, vom 1. Juli 1899.) Zu dem Tarife, Teil I, Heft 1, erste Abteilung, vom 1. Juli 1899, wurde mit Gültigkeit vom 1. April 1903 der 3. Nachtrag ausgegeben. Ausser Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen und der Kilometertabellen enthält der Nachtrag Frachtsätze für eine Anzahl neu in den Tarif aufgenommener deutscher Stationen, Erweiterungen der Ausnahmetarife Nr. 3 für frisches Obst, Nr. 6 für Metalle und Metallwaren, Nr. 12 für Gaskoks, Nr. 15 für Dynamobleche, Nr. 20 für Calciumcarbid und Nr. 35 für Häute (Felle) durch Aufnahme neuer deutscher oder schweizerischer Stationen, die Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 für Zucker (Rübenzucker) jeder Art und die Neueinführung der Ausnahmetarife Nr. 14 für Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See und Nr. 38 für frische (tote) und geräucherte Fische.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehres eintreten, bleiben die seitherigen Taxen noch bis 1. Juli 1903 gültig.

Sächsisch - Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen in die Tarifhefte 1 und 2.) Am 1. April wurden die Stationen Altleiningen, Drahtzug, Neuleiningen - Kleinkarlbach und Sausenheim der Pfälzischen Eisenbahnen in die Tarifhefte 1 und 2 für den obgenannten Verbandsgüterverkehr einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze geben die beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Südwestdeutscher Tiertarif. (Nachtrag VIII.) Am 1. April 1903 trat der Nachtrag VIII zum obgenannten Tiertarife in Kraft. Er enthält im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und Tariftabellen und ist durch die beteiligten Stationen zu erlangen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband, 4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. (Tarifnachtrag II.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1903 wurde zum obgenannten Gütertarife der Nachtrag II, enthaltend neuberechnete Stückgüterfrachtsätze für die Station Mannheim Neckarvorstadt, ausgegeben.

Der Nachtrag kann durch die Güterstellen bezogen werden.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 trat ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif vom 1. April 1902 aufgehoben wurde.

Die Aenderungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen sind durch das Zeichen † ersichtlich gemacht.

Zu diesem neuen Tarife haben die beteiligten Bahnen nachstehende Erläuterungen veröffentlicht:

A. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

1. Durch die Aenderung des § 23 B wird bezweckt, nicht nur gebrauchsfertige Fahrzeuge, sondern auch Fahrzeuge im Rohbau, wie z. B. rohe, unlackirte und ungepolsterte Equipagen, nach dem Fahrzeugtarife abzufertigen.

2. Im § 26 III (1) ist in der letzten Zeile auch auf die Bestimmung des § 26 II B hingewiesen. Hierdurch soll die Frachtberechnung für die bei der Feuerwehr gebräuchlichen Handkarren, z. B. für die sogenannten „Standrohrkarren", klargestellt werden.

3. Die Frachtberechnung für gebrauchte Emballagen nach dem halben Gewichte ist nach dem neuen § 30 (1) und (2) für die daselbst genannten gebrauchten Emballagen auch dann anzuwenden, wenn die verpackten Emballagen nicht ohne weiteres zu erkennen sind. Zur Vermeidung von Frachterhöhungen für die Emballagen, die dem Spezialtarife für bestimmte Stückgüter angehören und in Sendungen von 20 kg und weniger aufgeliefert werden, ist der § 30 (1) dahin ergänzt worden, dass in solchen Fällen die Fracht für das volle Gewicht nach dem Spezialtarife für bestimmte Stückgüter zu berechnen ist.

4. Der § 37 hat zur Vermeidung von Zweifeln über die Frachtberechnung für lange Gegenstände, die als Wagenladung abgefertigt werden, eine genauere Fassung erhalten.

5. In dem Verzeichnisse der sperrigen Stückgüter ist in Ziffer 11 zur Klarstellung der Frachtberechnung für Glas- und Tonhallons das Wort „leere" durch „neue" ersetzt worden.

6. In das Verzeichnis der zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefässwagen zugelassenen Flüssigkeiten sind neu aufgenommen:

Atznatronlauge (mit Gültigkeit vom 1. April 1903 — vor Ziffer 11 ist das Zeichen † handschriftlich einzufügen —);

Palmöl, Palmkernöl und Kokosnussöl (mit Gültigkeit vom 12. Dezember 1902);

Zinksulfatlösung (mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1902).

7. In dem Verzeichnisse der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter sind folgende Aenderungen vorgenommen worden:

a) Neu aufgenommen sind unter
134. „Stäbe und Brettchen, auch durch Drahtstifte zu Kistenteilen oder Fassdeckeln verbunden, wie unter Ziffer 7 der Position „Holz" des Spezialtarifes III genannt, auch gehobelt,"
151. „Trass und Tuffstein", gemahlen".

b) Geändert sind die neuen Positionen:
56. „Hüte und Hutstumpen aller Art",
101. Ölkuchen, Ölkuchenmehl, Ölkuchenschrot"
entsprechend den neuen Positionen des Spezialtarifes III.

c) In Berücksichtigung der neuen Rechtschreibung sind die bisherigen Positionen „Calciumcarbid" und „Cocosfasern" unter „K" und die Positionen „Cement", „Cichorien" und „Cigarrenkistchen" unter „Z" aufgeführt.

8. In dem Spezialtarife für bestimmte Eilgüter ist die Position 7 „Milch" durch Aufnahme von „Rahm (Sahne)" ergänzt worden.

9. In dem Spezialtarife für bestimmte Stückgüter sind folgende Positionen geändert worden:

a) Ölkuchen, Ölkuchenmehl, Ölkuchenschrot" (5 h) entsprechend der gleichen Position des Spezialtarifes III (vgl. hierzu die Erläuterungen unter 12 h);

h) „Holz und Holzwaren" (8), sowie „Metalle nnd Metallwaren (13) durch den Hinweis auf § 30 (3) der allgemeinen Tarifvorschriften;

c) „Blei- und Zinnfolie" (13 c) durch Aufnahme von „Messingfolie".

10. In dem Spezialtarif I ist folgendes geändert worden:

a) Neu aufgenommen ist die Position „Emailmasse, gekörnte".

b) Erweitert sind die Positionen:
„Papier" unter Ziffer 1 durch Aufnahme von „Druckausschusspapier (zerrissene, fleckige oder durchlöcherte Bogen Druckpapier)",
„Pflanzenleim" durch Aufnahme von „Gerbleim und Harzleim".

c) Die bisher unter „C" befindlichen Positionen „Calciumcarbid" und „Cichorien" sind entsprechend der neuen Rechtschreibung unter „K" und „Z" eingereiht worden.

11. Ueber die Aenderungen des Spezialtarifes II ist folgendes zu bemerken:

a) Neu aufgenommen sind die Positionen „Ashestzementhausteine und -platten (ein Gemenge von Zement und Asbest)" und „Rohanthrazen" (ein im Steinkohlenteer enthaltener Kohlenwasserstoff, der durch Destillation des Steinkohlenteers gewonnen wird).

b) Abgeändert sind die Positionen:
„Hohlglaswaren" dahin, dass es statt der Worte „in Verbindung mit unedlen Metallen oder in Geflechten" heisst: „in Verhindung mit anderen Stoffen (ausgenommen edle Metalle)". Hierdurch wird bezweckt, Flaschen mit sogenannten „Patentverschlüssen" (aus Eisendraht mit Porzellanknopf und Gummischeibe), sowie ähnliche Hohlglaswaren in Verbindung mit anderen Stoffen (ausgenommen edle Metalle) nach Spezialtarif II zu tarifieren;
„Holz" des Spezialtarifes II unter Ziffer 6 „Holzspäne". Hierzu sind künftig zu rechnen die aus Hölzern des Spezialtarifes II hergestellten Holzspäne aller Art, wie zur Bier- und Essigklärung, zur Glasfabrikation, zum Pressen von gewebten und gewirkten Waren, zum Einlegen in Stiefelsohlen (Schusterspäne) und in Säbelscheiden, als Boden für Spiegelrahmen, zur Dichtung von Ziegeldächern, zur Anfertigung von Korbwaren, zum Einlegen beim Einbinden von Büchern, ferner zu sogenannten „Sparteriewaren", d. s. aus dünnen Holzspänen gewebte Platten und Bänder, aus denen Hüte (Basthüte), Mützen, Hutfutter, Decken u. s. w. hergestellt werden, u. dgl. (Wegen der „Holzahfallspäne" des Spezialtarifes III siehe die Erläuterungen unter 12 a.)

c) Ans den Spezialtarif II in den Spezialtarif III sind versetzt:
„Anthrazenrückstände" (vgl. hierzu die Erläuternngen unter 11 a) und „Falzspäne, trockene" (vgl. hierzu die Erläuterungen unter 12 b).

d) Die bisher unter „C" hefindlichen Positionen „Cementkupfer", „Cement- und Betonwaren", „Cocosfasern" siehe unter „Z" und „K".

12. In dem Spezialtarif III ist folgendes geändert worden:

a) Neu aufgenommen sind die Positionen:
„Anthrazenrückstände" aus Spezialtarif II;
„Holzabfallspäne", beim Hobeln, Sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl an Stelle der bisherigen Ziffer 8 der Position „Holz" des Spezialtarifes III „Hohelspäne" und der Positionen „Cedernholzspäne" und „Holzsägespäne" (Holzsägemehl)". (Wegen der „Holzspäne" des Spezialtarifes II vgl. die Erläuterungen unter 11 h).
„Kalk, phosphorsaurer, zu Futterzwecken, als Knochenpräzipitat, Futterknochenmehl."

b) Erweitert sind die Positionen:
„Ahfälle von Häuten" durch Anfnahme von Abfällen von Leder, sowie Falzspänen (unter Aufhebung der hisherigen besonderen Positionen „Falzspäne" der Spezialtarife II und III), Blanchierspänen, Lederahschnitzeln (unter Aufhebung der bisherigen hesonderen Position „Lederabschnitzel" des Spezialtarifes III) und Spaltabfällen;
„Eisen und Stahl" des Spezialtarifes III durch Einfügung der Ziffer 6 „Dampfpflüge und Dreschmaschinen nebst zugehörigen Lokomotiven, Lokomobilen, Göpeln und sonstigem Zuhehör, wie Eggen, Gruhber, Strohpressen, Strohhinder, Strohelevatoren, Häckselmaschinen, Wasserwagen, Maschinistenwagen, Pumpen, sämtlich gehrauchte". Für neue derartige Gegenstände gilt die bisherige Tarifierung;
„Holz" des Spezialtarifes III durch Aufnahme der Ziffer 8 „Dübel" (Holzklötzchen);
„Holzwaren" des Spezialtarifes III duich Hinzufügung der Ziffer 4 „Ziegeltrockenrahmen, ungehobelt";
„Hüte" durch Ausdehnung auf Hüte und Hutstumpen aller Art;
„Ölkuchen, Ölkuchenmehl" u. s. w. durch die neue allgemeinere Fassung, die die Aufzählung und Ergänzung der

einzelnen Arten von Ölknchen, Ölkuchenmehl u. s. w. entbehrlich macht;

„Stroh“ u. s. w. durch die Aufnahme von „Maisstroh, auch zerkleinert“ (wozu auch sogenanntes „Maisstengelmehl“ zu rechnen ist) und von „Strohdecken (durch Bindfaden u. s. w. verbundenes Richtstroh)“;

„Zement- und Betonwaren“ durch Aufnahme von Dübelsteinen (Mauerdübeln). Die Dübelsteine werden hergestellt durch Aufpressen von Beton auf Holzklötzchen (Dübel) und dienen zur Befestigung von Holzwerk an Mauern an Stelle von Holzverkleidungen bei Türgewänden, Fensterfüllungen u. dgl.

c) Gestrichen sind die bisherigen Positioneu:

„Cedernholzspäne“ und „Holzsägespäne (Holzsägemehl)“, sowie die Ziffer 8 der Position „Holz“ des Spezialtarifes III infolge Einführung der Position „Holzabfallspäne“ des Spezialtarifes III (vgl. die Erlänterungen unter 12 a);

„Falzspäne, gekalkte, nasse, abgetropfte“ und „Lederabschnitzel“ u. s. w. infolge Einfübrung der Position „Abfälle von Häuten und Leder“ des Spezialtarifes III (vgl. die Erläuterungen unter 12 b).

d) Die bisher unter „C“ aufgeführten Positionen „Cement“, „Cement- und Betonwaren“, „Chamottemehl, Chamottemörtel“ sind nach der neuen Rechtschreibung unter „Z“ und „Sch“ eingereiht.

B. Nebengebührentarif.

Nach Ziffer 3 der Position VIII des Nebengebührentarifes ist für die Eindeckung von Wagen mit zollkontrollpflichtigen Gütern (Auflegen und Befestigen von Wagendecken) eine Gebühr von 50 Pfennig für jeden Wagen zu erheben. Es handelt sich hierbei um Sendungen, die in offenen Wagen auf den Grenzübergangsstatioueu eingehen und zur Ermöglichung des Raumverschlusses anf Verlangen der Zollverwaltung bahnseitig eingedeckt werden.

C. Anhang: Alphabetisches Verzeichnis zum Abschnitt A des Tarifes.

Der Anhang ist entsprechend den Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation unter Berücksichtigung der neuen Rechtschreibung berichtigt und ergänzt worden. Im besonderen ist folgendes zu bemerken:

1. Die bisher mit „C“ geschriebenen Artikel sind nach der neuen Rechtschreibung anderweit eingereibt worden (vgl. hierzu Seite 72—74 des Tarifes unter „C“).

2. Insoweit bei einzelnen Druckstücken im Anhange oder in den Abschnitten A und B des Tarifes bei den Worten mit „Ä“, „Ö“ und „Ü“, z. B. „Anderung“, Axte“, „Ölsaaten“, Ölfrüchte“, „Überfallen“ u. s. w., die Anfangsbuchstaben nicht deutlich gedruckt sind, ist das Erforderliche handschriftlich nachzuholen.

3. Auf Seite 93 des Tarifes ist bei der Position „Heckenpflanzen, lebende“, in Spalte 7 statt des Sternes (*) ein Punkt (.) zu setzen.

Geflügel- und Vogelausstellung in Regensburg. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der in der Zeit vom 14. bis 16. März 1903 in Regensburg stattgefnndenen Geflügel- und Vogelausstellung haben für den Transport der hierzu bestimmten Ansstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welcbe der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C/X (Generalgütertarif, Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

Grosse Berliner Kunstausstellung. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der in der Zeit vom 2. Mai bis 4. Oktober 1903 in Berlin stattfindenden Grossen Berliner Kunstausstellung haben für die Beförderung der hierzu bestimmten Gegenstände auf jenen österreichiscben Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C/IX (Generalgütertarif I. Band, 1. Abt., Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen mit der Modifikation Anwendung zu finden, dass die Aufgabe der Rückbeförderung innerhalb acht Wochen nach Schluss der Ausstellung zu erfolgen hat.

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrat zu Köln.) Am 24. März 1903 fand eine Sitzung des Bezirkseisenbahnrates zu Köln statt. Nach Mitteilungen der Eisenbahn-Direktion über Tarifänderungen wurde über einen Antrag der vereinigten Nährextraktwerke zu Dresden-Löbtau und Dortmund auf Gewährung einer Frachtermässigung für Rohhefe (Abfallhefe) in Ladungen von 10.000 und 5000 kg von Stationen der Direktionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen und Münster nach Dortmund verhandelt. Durch die beantragte Frachtermässigung soll das bisher wertlose Abfallprodukt versandfähig gemacht werden. Entsprechend dem Vorschlage des ständigen Ausschusses wurde die Gewährung der Sätze des Spezialtarifes III und dessen Nebenklasse, des Spezialtarifes II, befürwortet. Dann wurde ein Antrag der nordwestlichen Gruppe des Vereines deutscher Eisen- und Stahlindustrieller zu Düsseldorf auf Herabsetzung der Fracht für Kalksteine zum Hüttenbetriebe auf den Einbeitssatz von 1·5 Pfennig für das Tonnenkilometer nebst 60 Pfennig Abfertigungsgebübr für die Tonne erörtert. Der Antrag war damit begründet, dass die im Jahre 1902 zur Unterstützung des Eisenerzbergbaues an der Labn, Dill und Sieg, sowie im Bergamtsbezirke Brilon eingeführte Frachtermässigung für Eisenerz die mit ihr beabsichtigte Wirkung auf den Eisenerzbergbau erst dann ausüben könne, wenn auch die Kalksteinfrachten für den Hüttenbetrieb allgemein herabgesetzt würden. Im Gegensatze zur Minette, die für das zu erblasende Roheisen hinreichend Kalk enthalte, erforderten die aus den genannten Revieren herstammenden Erze einen hohen Kalksteinzuschlag. Wenn dem Erzbergban an der Lahn, Dill und Sieg der Wettbewerb mit der Minette ermöglicht werden solle, müsse die Fracht für das Rohmaterial, das zur Verhüttung der dortigen Eisensteine unentbehrlich sei, ebenfalls herabgesetzt werden. Es erscheine dies umsomehr berechtigt, als andere Rohstoffe schon erheblich niedrigere Frachten als Kalksteine genössen. Der gleiche Antrag ist im Bezirkseisenbahnrate zu Köln bereits im Jahre 1895 erörtert und damals nachträglich auf Kalksteine zum Hochofenbetriebe beschränkt worden. Der ständige Ausschuss hat jedoch in seiner Sitzung vom 27. Februar 1903 mit Stimmenmehrheit empfohlen, die beantragte Frachtermässigung für den Hüttenbetrieb, also nicht allein für den Hochofenbetrieb, zu befürworten. Nachdem nun der Antrag gestellt worden war, die allgemeine Detarifierung von Kalksteinen und Kalk auf der vorgeschlagenen Grundlage zu befürworten, wurde die gesamte Frage zur nochmaligen Beschlussfassung an den Ausschuss zurückverwiesen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Hanseatisch-Ostdeutscher Güterverkehr. (Einführung neuer direkter Frachtsätze.) Mit sofortiger Gültigkeit treten zwischen den Stationen der Ruppiner Kreisbahn einerseits nnd verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Bromberg und Kattowitz anderseits direkte Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife 1 bis 5 (einschl.), für diese unter den bei den Preussischen Staatsbahnen bestehenden Anwendungsbedingungen in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin auf dem Bahnhofe Alexanderplatz.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Nachtrag III.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 kam der Nachtrag III zur Ausgabe.

Derselbe enthält neben anderen teilweise ermässigte Entfernungen für eine Anzahl rheinhessischer und Nahebahnstationen, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die auf hessischem Gebiete gelegenen Stationen der vormaligen Main-Neckarbahn.

Eintretende Frachterhöhungen gelten erst ab 1. Juni 1903.

Hierdurch werden die Nachträge I und II zum vorgenannten Tarife, sowie der Main-Neckarbahn-Bayerische Gütertarif vom 1. Oktober 1901 nebst Nachträgen nnd sonstigen Verfügungen aufgehoben.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdentscher Verband. (Einführung von Nachträgen.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 kamen zu den Tarifheften A 3 (Frankfurt-Baden) und A 4 (Frankfurt-Württemberg) Nachträge zur Einführung, enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die in den Direktionsbezirk Frankfurt a. M. übergegangene Station Niederlahnstein. Aufgehoben werden hierdurch die in den Heften 1 A und 1 E des Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Niederlahnstein.

Für den Verkehr zwischen der Station Niederlahnstein und den Stationen der Pfälzischen Bahn, der Reichsbahn, der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, sowie im Verkehre mit Basel und Basel-St. Johann gelten die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze des Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbandsgütertarifes bis zur Ausgabe von Nachträgen zu den betreffenden Tarifheften des Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutschen Verbandes fort.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Gruppenwechseltarife I, II/VI. (Aufnahme der Station Neu-Isenburg.) Mit Wirkung vom 1. April 1903 wurde die Station Neu-Isenburg der Neubaustrecke Isenburg—Neu-Isenburg des Direktionsbezirkes Mainz in die genannten Tarife einbezogen.

Näheres ist im Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Frankfurt a. M. zu erfahren.

Liebig's Fleisch-Extract

In **Zinntuben,** neue praktische Verpackung, kleines Quantum, sofortige leichte Verwendbarkeit.

Für Militär, Jäger, Touristen und Sportsleute unentbehrlich!

Wilhelm Beck & Söhne, Wien

k. u. k. Hoflieferanten.

Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.

Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.

Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.

Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668

Illustrirte Preislisten frei.

Telephon No 13517. **Oesterr. Asphalt-Act.-Ges. Wien.**

Schutz-Marke

Telegr. Adr. Asphaltonwien — Bureau: Ebendorferstr.

Ausführungen v. Comprimé u. Coulé in Naturasphalt:

Herstellung v. Fahrstrassen, Perrons, Trottoirs, Höfen, Gängen, Terassen, Bedachungen etc.

Säurefester Asphaltbelag in Accumulatorenräumen.

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH

WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13

Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 — Telephon 1019

offerirt 707

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

EINLADUNG

zu der

45. ordentlichen Generalversammlung

der stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, welche am 7. Mai 1903, um 12 Uhr mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1902.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1902.
3. Antrag bezüglich Verwendung des im Jahre 1902 erzielten Reingewinnes.
4. Antrag auf Erhöhung der Beitragsquote für den gesellschaftlichen Pensionsfonds.
5. Verwaltungsratswahl.
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1903.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung teilzunehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien samt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in **Wien** bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
in **Prag** bei der Böhmischen Escompte-Bank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank oder bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt, Abteilung Dresden,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Berlin** bei der Direktion der Disconto-Gesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
in **Frankfurt a/M.** bei der Direktion der Disconto-Gesellschaft,
in **Teplitz** bei der Hauptkassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

und zwar spätestens bis 28. April d. J. mittels dreifacher Konsignation, wovon ein Pare, mit der Empfangsbestätigung über die deponierten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 6. April 1903.

Der Verwaltungsrat.

---

*) § 35. An der Generalversammlung teilzunehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrate in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Teil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentieren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlaufe befindlichen vollgezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von zwei Drittel der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen notwendig.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1153	Südbahn-Gesellschaft		Fassholz	Mura-Keresztur	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 14. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	142 Heller inkl. ungar. Steuer	116 Heller inkl. ungar. Steuer	26 Heller	Im Kartierungswege		
1154	Südbahn-Gesellschaft		Stammholz bis 2·5 m Länge aus Pos. H—19, a) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kotor-Alsó-Domboru	Wien (Matzleinsdorf)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10 000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 14. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	101 Heller inkl. ungar. Steuer	75 Heller inkl. ungar. Steuer	26 Heller	Im Kartierungswege		
1155	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Quarzsand	a) Pola b) Dignano	Cilli Graz S.B. Hrastnigg Rann Reifnigg-Fresen Sagor Zagrab S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 14. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 105 b) 101 a) 134 b) 130 a) 94 b) 90 a) 110 b) 106 a) 128 b) 124 a) 90 b) 86 a) 118 b) 114 Heller bezw. inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		Die zugestandenen Frachtsätze finden auch bei Verwendung gedeckt gehauter Wagen Anwendung

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von / nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1156	Das Zugeständnis wird gemacht	Südbahn-Gesellschaft	Rohreis (Reis, ungeschält)	Triest / Schreckenstein (Oe.N.W.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des uebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für den genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 3)	239 Heller	206 Heller	33 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von / nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1157	Das Zugeständnis wird gemacht	k. k. österr. Staatsbahnen	a) gewöhnliches Eilgut b) Frachtgüter der Klasse I c) " " " II d) " " " A	Heienenschacht / Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)	Anfrechtbaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 20. April 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. März 1896 für den Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 1182 b) 564 c) 557 d) 315	a) 1331 b) 619 c) 604 d) 348	a) 1265 b) 595 c) 583 d) 334	a) 1232 b) 582 c) 573 d) 326	Im Kartierungswege		

oder umgekehrt

Fortlaufende Nummer	1158	1159
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen
Das Zugeständnis wird gemacht	beteiligten Verwaltungen	Lokalbahn Budweis-Salnau
für Artikel	Holz a) der Tarif-Position H—19 b) der Tarif-Position H—18	Holz zu Grubenzwecken a) der Tarif-Position H—20 a) b) der Tarif-Position H—20 b)	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände
	der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Zlabings (Station der Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings)	Budweis
nach	Duby B.E.B. Kladno B.E.B. Stfebichowitz-Winaritz St.E.G. Bnbna St.E.G. Lobositz St.E.G. Raudnitz St.E.G. Theresienstadt St.E.G.	Gojau
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger Die Sendungen sind mit an eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen	Unter Einhaltung der Bestimmungen des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—IV (Ausnahmetarif VI). Das Abladen obliegt der Partei. Die betreffenden Frachtbriefe müssen an die Firma J. Spiro & Söhne adressiert und für die Neuanlage der Elektrizitätswerke bei der Teufelsmauer oder für den Erweiterungsbau der Cellulosefabrik in Pötschmühle bestimmt sein
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 1. Jänner 1903 bis zum Tage der erlangten Benützungsbewilligung, längstens bis 31. Dezember 1903
Bezeichnung Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	Lokaltarife	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller a) 129 124 136 111 138 137 138 b) 152 147 158 136 151 151 151	Verschieden
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		50prozentige Ermässigung von den ungekürzten Frachtsätzen des in Betracht kommenden Lokalbahntarifes
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Die Liquidierung erfolgt gegen bis Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen zu bewirkende Vorlage der Original-Frachtbriefe
Besondere Bemerkungen	Für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen gelangen ausser den obigen Frachtsätzen noch die betreffenden Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren zur Einhebung	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
21	Nr. 142 vom 13. Dezember 1902	3173	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Güter der Ausnahmetarife Nr. 7 a und b	Bludenz Feldkirch	Turnau B.N.B.	1. Mai 1903	Die in derselben Kundmachung enthaltenen Frachtsätze für Garne der Pos. G—; a bleiben unverändert bestehen
22	Nr. 34 vom 21. März 1903	1043	K. k. österr. Staatsbahnen		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Budweis	Gojau	Sofort	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
56	Nr. 127 vom 6. November 1902	2195	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	a) Gewöhnliches Eilgut b) Frachtgüter der Klasse I c) „ „ „ II d) „ „ „ A	Nendek	Bregenz Dornbirn Feldkirch Lindau (Stadt und Rangierbahnhof)	In der Rubrik 5 („von—nach") soll es am Schlusse heissen „oder umgekehrt", so dass die betreffenden Frachtsätze auch in umgekehrter Richtung Geltung haben	

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 42. **Wien, 11. April 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.— Ausland. — Schiffahrt. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 16. April 1903 zur Ausgabe.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Bei Enteignungen ist der ausserordentliche Wert, soweit er nicht der Wert der besonderen Vorliebe ist, zu ersetzen.
Ein enteigneter Grund kann nicht als Baugrund bewertet werden, wenn derselbe von den verbauten Teilen entfernt liegt und ein Parzellierungsplan, sowie eine Baulinienbestimmung nicht vorliegt.
Ein Betrieb, welcher auf dem enteigneten Grunde zur Zeit der Enteignung noch nicht ausgeübt, sondern bloss beabsichtigt wird, kann bei der Bestimmung der Entschädigung nicht in Anschlag gebracht werden.
Der Umstand, dass der Enteigner für benachbarte Grundstücke aus speziellen Gründen freiwillig höhere Preise bezahlt hat, kommt bei Bemessung des allein massgebenden wahren Wertes nicht in Betracht.
Die Kosten des Verfahrens sind der Entschädigungssumme nicht zuzurechnen, sondern sind über Verlangen des Enteigneten separat zu bestimmen.

(Entscheidung vom 18. März 1902, Z. 3620.)

In einer Enteignungssache hat das k. k. Bezirksgericht Landstrasse in Wien mit Beschluss vom 28. Oktober 1901, G.-Z. $\frac{\text{Nc. V. } 482-00}{19}$ die den Enteigneten zu leistende Entschädigung mit K 47.483·08 festgestellt.

Begründung:

1. Was zunächst den Grund und Boden anlangt, so hat das Gericht den von den Sachverständigen ermittelten Wert pro K 14·— für das Quadratmeter als den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend befunden. — Ganz mit Recht haben die Enteigneten ausgeführt, dass bei Enteignungen nicht der ordentliche, sondern der ausserordentliche Wert der enteigneten Sache (soweit er nicht Wert der besonderen Vorliebe ist) zu vergüten ist, wie sich dies aus einem nicht abzuweisenden argumentum e contrario aus § 7, Abs. 2, E.-E.-G. ergibt. Auf diesen ausserordentlichen Wert wurde jedoch Rücksicht genommen, denn es ist gerichtsbekannt und wird auch durch das Gutachten der Sachverständigen bestätigt, dass die in Frage kommenden Gründe vorwiegend Gemüsegartenland sind und als solches einen Erträgniswert von K 5·— pro Quadratmeter repräsentieren. Es wurde aber nicht dieser allgemeine Wert (§ 305 a. b. G.-B.) der Schätzung zugrunde gelegt, sondern die Sachverständigen sind davon ausgegangen, dass die enteigneten Gründe sich zum Betriebe des Zimmermannsgewerbes, zu welchem Zwecke die Enteigneten sie angekauft zu haben glaubwürdig behaupten, eignen.

Diese Gründe kommen daher vorwiegend als Lagerplatz in Betracht.

Nach Angabe der Sachverständigen beträgt der jährliche Pachtzins für ein Quadratmeter Lagerplatz in der hier in Frage kommenden Gegend 56 Heller. Aus der enteigneten Fläche pro 2923·50 m² hätten demnach die Enteigneten einen Pachtschilling von K 1637·16 erzielen können, was bei einer nur 4prozentigen Kapitalisierung genau dem Betrage von K 40.929 oder K 14·— pro Quadratmeter entspricht. Bei Annahme dieses Wertes scheint auch die Entwicklungsfähigkeit des Grund und Bodens genügend berücksichtigt, weil bei Ermittlung des Wertes von K 14·— auf Steuern und Abgaben, Ueberschwemmungen, ungünstige Geschäftskonjunkturen und dergleichen nicht der geringste Bedacht genommen wurde.

Dass auch der steigenden Grundrente vollauf Rechnung getragen erscheint, ergibt sich am besten daraus, dass die Enteigneten im Jahre 1896 die enteigneten Grundteile — selbst mit Hinzurechnung der Agentenprovisionen und der Uebertragungsgebühren — um nicht ganz K 8·— pro Quadratmeter kauften, so dass sich der Ankauf des Grund und Bodens als eine geradezu glänzende Kapitalsanlage erwiesen hat.

Die Enteigneten haben insbesondere geltend gemacht, dass der fragliche Grund als Baugrund hätte geschätzt werden sollen. Allein mit Unrecht. Denn der fragliche Grund liegt, wie sich aus dem Plane ergibt, mehr als ein Kilometer weit von den bereits verbauten und entwickelten Teilen des Bezirkes entfernt, so dass es bei normaler Entwicklung der Dinge, d. h. wenn das neue

Unternehmen nicht projektiert worden wäre, noch geraume Zeit gedauert hätte, bis die hier in Frage kommenden Gründe zur Verbauung gelangt wären, da der vorgelagerte Bezirksteil „Erdberg" noch lange nicht ausgebaut ist. Allein ganz abgesehen hiervon ist durch die von den Enteigneten selbst vorgelegten Urkunden festgestellt worden, dass für die enteigneten Parzellen bisher weder eine Baulinie bestand, noch ein Parzellierungsplan vorlag.

Mit Recht haben die Sachverständigen darauf hingewiesen, dass diese vielfach von dem Ermessen der Verwaltungsbehörden abhängigen Vorbedingungen gegeben sein müssen, um einen Grund als Baugrund schätzen zu können, da Baulinie und Parzellierungsplan auf die Konfiguration eines Grundstückes den verderblichsten Einfluss nehmen können, indem es z. B. durch projektierte Strassenzüge derart zerschnitten werden kann, dass die einzelnen zurückbleibenden Teile überhaupt nicht oder doch nicht ohne Neuerwerb anderer Grundflächen verbaubar sind, wodurch unberechenbare Arrondierungsschwierigkeiten entstehen können. Die Enteigneten behaupten zwar, dass die Enteignerin Schuld daran trage, dass die Baulinie nicht bestimmt wurde, allein dies ist für die Frage des wahren Wertes des Grund und Bodens zweifellos ohne Belang. Insofern aber aus diesem Umstande anderweitige Ansprüche abgeleitet werden, wird hiervon in anderem Zusammenhange (sub 4) die Rede sein.

2. Belangend die Entschädigung für die Planken stützt sich die Entscheidung auf das von keiner Seite angefochtene Sachverständigengutachten, wonach 1 m Planke mit K 5·— angenommen wurde. Nur war ein Rechnungsfehler ($5 \times 45 = 225$ nicht 125) richtig zu stellen.

3. Was die Remanenzfläche betrifft, so haben die Sachverständigen angegeben, dass dieselbe durch die neue Anlage eigentlich an Wert gewinnt. Allein diese Werterhöhung hat gemäss § 7, Abs. 2, E.-E.-G. ausser Betracht zu bleiben; es ist vielmehr lediglich der Zustand zur Zeit des Enteignungsfalles ins Auge zu fassen. Mit Rücksicht darauf eignet sich aber die Remanenzfläche als Lagerplatz nur mehr für kleinere Betriebe und kann dementsprechend auch nur ein relativ geringerer Pachtzins erzielt werden. Die Sachverständigen haben ausgesprochen, dass derselbe mit 30 Heller pro Quadratmeter, also ungefähr mit der Hälfte dessen angenommen werden muss, was früher erzielt werden konnte. Es ist daher gerechtfertigt, die Entwertung mit 50 Prozent, das ist mit K 7·— pro Quadratmeter anzunehmen.

4. Die Enteigneten leiten eine Reihe von Entschädigungsansprüchen aus dem Umstande ab, dass ihnen angeblich aus Verschulden der Enteignerin die Baulinie nicht bestimmt wurde und sie weisen diesfalls auf die Entscheidungen des Wiener Magistrates als Baubehörde vom 28. Mai 1898, Z. 24.073, und vom 15. Dezember 1899, Z. 25.840 (Beil. B und F) hin, worin die Verweigerung der Baulinienbestimmung damit motiviert wird, dass die Antwort der Enteignerin auf die Zuschrift vom 16. Jänner 1898, Z. 6584, welche die Angelegenheit der Baulinienbestimmung behandelt, nicht eingelangt ist, beziehungsweise damit, dass die fraglichen Realitäten auf Grund des genehmigten General-Regulierungsplanes zum grösseren Teile auf die von der Enteignerin geplante Anlage und zum übrigen Teile auf den projektierten öffentlichen Plan fallen. Ob diese Entscheidungen den gesetzlichen Vorschriften entsprechen oder nicht, ist für die vorliegende Entschädigungsfrage ohne Belang. Denn im Falle ihrer Gesetzmässigkeit entfällt von selbst jeder Entschädigungsanspruch. (§ 1304 a. b. G.-B.) Andernfalls mangelt es aber an dem Kausalzusammenhange zwischen dem Schaden und der Enteignung, welchen § 4 E.-E.-G. voraussetzt. Denn solchenfalls wäre nicht die Enteignung, sondern die gesetzwidrige Entscheidung die Schadensquelle. Hierfür kann aber nur die entscheidende Behörde verantwortlich gemacht werden, wie sich aus § 1313 a. b. G.-B. zweifellos ergibt. Es lässt sich nicht behaupten, dass die Enteignerin an der angeblich widerrechtlichen Entscheidung der Baubehörde teilgenommen habe, weil ihr ablehnendes Verhalten in der Frage der Baulinienbestimmung lediglich als Ausfluss ihres Postulationsrechtes angesehen werden muss, welches als Anteilnahme an der Entscheidung ebensowenig betrachtet werden kann, als etwa die Ausführungen einer Prozesspartei als solche gelten können. Uebrigens geht aus Beilage B nur hervor, dass die Enteignerin zu einer Zeit, wo die Enteignung noch gar nicht beschlossen war, eine gewünschte Antwort nicht erteilte, zu der sie nach Vorschrift der Gesetze gar nicht verhalten werden konnte. (Vgl. Hof-Dekret vom 22. Juli 1788, Nr. 869, J. G.-S. lit. b) und 23 der Bauordnung für Wien.) Da sich somit die diesfälligen Ansprüche der Enteigneten schon a priori als unbegründet darstellen, war in die Erhebung der ihnen zugrunde liegenden tatsächlichen Verhältnisse gar nicht einzugehen, und war den hierauf gerichteten Anträgen keine Folge zu geben.

Das k. k. Landesgericht in Wien als Rekursgericht hat mit Beschluss vom 16. Jänner 1902, G.-Z. $\frac{\text{R. XV. 45 3-1}}{25}$, den erstrichterlichen Beschluss bestätigt.

Gründe:

Die Enteigneten fühlen sich zunächst dadurch beschwert, dass die enteigneten Grundstücke nicht als Baugrund, sondern als Lager oder Werkplatz bewertet worden sind. Diese Beschwerde erscheint jedoch nicht begründet, weil für die Feststellung der Entschädigungsziffer der Zeitpunkt der Enteignung massgebend ist, die enteigneten Gründe aber zu dieser Zeit nicht Baugründe waren und als solche auch nicht geschätzt werden konnten, weil sie von den verbauten Teilen des III. Bezirkes in Wien entfernt liegen, die Baulinie für dieselben nicht bestimmt und ein Parzellierungsplan als Vorbedingung einer regulären Verbauung nicht vorhanden ist. Ebenso war der Umstand, dass die Enteigneten auf dem Grunde das Zimmermeistergewerbe zu betreiben beabsichtigten, bei Feststellung der Entschädigung nicht weiter in den Kreis der Betrachtungen zu ziehen, weil ein solcher Betrieb auf dem enteigneten Grunde nicht vorgefunden wurde und die Absicht der Bestimmung des Grundes für die Zukunft nicht massgebend ist. Wenn die Enteigneten behaupten, dass die Baulinienbestimmung und infolgedessen auch die Verwendung des Grundes zum Zimmermeistergewerbe aus Verschulden der Enteignerin unterblieb, so genügt diesfalls der Hinweis auf die diese Einwendung widerlegende, zutreffende Begründung des angefochtenen Beschlusses, wonach dieser Umstand bei der Entscheidung der Entschädigungsfrage ohne Belang erscheint. Die Rekurrenten berufen sich weiters darauf, dass die Enteignerin für andere in der Nähe gelegene Grundstücke höhere Preise gezahlt hat und dass hierauf bei Ermittlung des Wertes der enteigneten Grundfläche Rücksicht zu nehmen gewesen wäre. Bei

der Wertbemessung im Enteignungsverfahren kann nur der wirkliche Wert, nicht aber der aus speziellen Gründen in anderen Fällen von den Enteignern gezahlte höhere Wert in Anschlag gebracht werden.

Der von den Enteignern bei freihändigem Ankaufe, um rascher und mit geringeren Kosten zum Ziele zu gelangen, gezahlte höhere Preis jedoch entspricht nicht dem wirklichen Werte des Grundstückes, kann somit auch nicht als Grundlage der Wertbemessung angenommen werden. Die Entwertung der Remanenzfläche wurde von den Sachverständigen und vom Erstrichter berücksichtigt und die dieselbe betreffende Entschädigungssumme vollkommen entsprechend festgestellt. Nach § 44 E.-E.-G. sind allerdings die Kosten des Enteignungsverfahrens und der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung, soweit sie nicht durch ein ungerechtfertigtes Einschreiten einer Partei hervorgerufen wurden, von den Enteignern zu bestreiten. Allein abgesehen davon, dass der Erstrichter gar nicht in der Lage war, einen Pauschalbetrag hierfür in die Entschädigungssumme einzubeziehen, weil die Enteigneten im Laufe des Verfahrens Kostenersatzansprüche weder gestellt, geschweige denn präzisiert haben, ist nach dem Wortlaute des § 44 E.-E.-G. der Kostenzuspruch an die Enteigneten nicht in die Entschädigungssumme für die enteigneten Objekte einzubeziehen und steht es den Enteigneten frei, um die Bestimmung der ihnen nach dieser Gesetzesstelle gebührenden Kosten bei Gericht einzuschreiten. Es war somit dem Rekurse nicht stattzugeben und der angefochtene Beschluss zu bestätigen.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat mit Entscheidung vom 18. März 1902, Z. 3620, dem Revisionsrekurse keine Folge gegeben, weil die beiden gleichlautenden untergerichtlichen Beschlüsse weder eine offenbare Gesetz- oder Aktenwidrigkeit enthalten, noch auch eine begangene Nullität vorliegt, aus welchen Gründen allein gleichlautende Beschlüsse der Untergerichte gemäss § 16 des kaiserl. Patentes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, aufgehoben oder abgeändert werden können, vielmehr beide Beschlüsse den Vorschriften des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, welches laut der §§ 7 und 16 des Gesetzes vom 4. Jänner 1899, R.-G.-Bl. Nr. 5, sinngemässe Anwendung findet, entsprechend unter Berücksichtigung sämtlicher für diese Enteignungssache massgebenden Umstände gefasst worden sind.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Genehmigung der Verschiebung der Haltestelle „Panikengasse" im Zuge des Geleises II der Linie Konzess. Nr. 68, Gablenzgasse—Herbststrasse.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien in Antrag gebrachte Verschiebung der Haltestelle „Panikengasse" im Zuge des Geleises II der Linie Konzess. Nr. 68 (Gablenzgasse—Herbststrasse) der Wiener elektrischen Strassenbahnen von der Einmündung der Gangelbauergasse in die Herbststrasse (km 1·064) bis vor die Kreuzung der Hyrtlgasse mit der Herbststrasse (circa km 0·980) genehmigt. [E.-M.-Z. 9633.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Zdounek-Nemotitz. (Detailprojekt: Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen: Baukonsenserteilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Brünn mitgeteilte Ergebnis der in der Zeit vom 4. bis 19. November 1902 durchgeführten Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Detailprojektes der normalspurigen Lokalbahn Zdounek-Nemotitz zur Kenntnis genommen und dem Aktionskomitee der gegenständlichen Lokalbahn den Baukonsens für das der Begehung unterzogene Projekt der Hauptlinie und der als gemeinnützig anerkannten Schleppbahn zur Möhelfabrik in Koritschan unter Genehmigung der von der Kommission getroffenen Bestimmungen und gestellten Anträge mit dem Vorbehalte erteilt, dass dieser Baukonsens erst mit der Erteilung der Konzession in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse rücksichtlich der nach dem konsentierten Projekte für den gegenständlichen Bau erforderlichen Liegenschaften und Rechte vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 7023.]

Projektierte Lokalbahn Taus-Tachau. (Detailprojekte der Varianten der Teilstrecken km 20·975 bis km 22·349 und km 28·99 bis km 30·95: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, sowie rücksichtlich der letztgenannten Variante auch die Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Im Sinne des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 14. Februar 1903, Z. 5841, hat die k. k. Statthalterei in Prag rücksichtlich der Variantenprojekte der Teilstrecken km 20·975 bis km 22·349 und km 28·99 bis km 30·95 der projektierten Lokalbahn Taus-Tachau die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung (sowie hinsichtlich der letztgenannten Variante auch die Festsetzung der feuersicheren Herstellungen) für den 16. und 17. April 1903 anberaumt. Bezüglich der Station Weissensulz, deren Situierung gegen das ursprüngliche Projekt geändert ist, wird der politischen Begehung die Erörterung der Stationsfrage vorausgehen. [E.-M.-Z. 14.825.]

Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Ergebnis der Kommission zur Feststellung der feuersicheren Herstellungen in Pyrawarth von km 18·6 bis km 19·1/2: Baukonsenserteilung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgeteilte Ergebnis der am 30. Jänner 1903 stattgefundenen Kommission zur Feststellung der feuersicheren Herstellungen in Pyrawarth, und zwar in der Teilstrecke von km 18·6 bis 19·1/2 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf zur Kenntnis genommen und den Baukonsens für die eigentlichen feuersicheren Herstellungen in dieser Teilstrecke, daher ausschliesslich der im Zusammenhange mit den vom Niederösterreichischen Landeseisenbahnamte beantragten Ueberstellungen von Wirtschaftsgebäuden in der Teilstrecke von km 18·7 bis 18·9 stehenden Herstellungen, unter gleichzeitiger Ausfolgung eines Projektspares erteilt. [E.-M.-Z. 8726.]

Projektierte Bahn Reutte-Schönbichl (Pfronten). (Anberaumung der Verhandlung zur Festsetzung des Grenzübergangspunktes, sowie der für zollamtliche, sanitäts- und veterinärpolizeiliche und für Zwecke der Postverwaltung erforderlichen Herstellungen in der Grenzstation.) Im Sinne der Eisenbahnministerial-Erlässe vom 2. Oktober 1902, Z. 35.372, und vom 17. Dezember 1902, Z. 54.751, hat die k. k. Statthalterei in Innsbruck die Verhandlung zur Festsetzung des Grenzübergangspunktes der projektierten Bahn Reutte-Schönbichl, bezw. Pfronten, sowie der für zollamtliche, sanitäts- und veterinärpolizeiliche und für Zwecke der Postverwaltung erforderlichen Herstellungen in der Grenzstation auf Mittwoch den 22. April 1903, eventuell auch noch auf den folgenden Tag anberaumt. Die Kommission wird am erstbezeichneten Tage, um 9 Uhr vormittags, unter der Leitung des k. k. Hofrates Artur Meushurger in Schönbichl zusammentreten. [E.-M.-Z. 14.441.]

Projektierte Lokalbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau. (Genehmigung der Detailpläne für die Hochbauten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorgelegten Detailpläne für die Hochbauten der projektierten schmalspurigen Lokalbahn mit Dampfbetrieb vom Dreifaltigkeitsschachte in Polnisch-Ostrau zur Station Hruschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im allgemeinen gutgeheissen und unter einem an die k. k. Landesregierung in Troppau zur Prüfung im Sinne des § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den bedingten Baukonsens unter Ausfolgung eines signierten Projektspares mit dem Beifügen zu erteilen, dass dieser Baukonsens erst mit dem Zeitpunkte der Konzessionserteilung für die gegenständliche Lokalbahn in Wirksamkeit tritt. [E.-M.-Z. 6841.]

Lokalbahn Světla-Ledeč-Kácow. (Genehmigung der Detailpläne der Eisenkonstruktion für die Sazawabrücke in km 28·0/1.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailpläne für die Eisenkonstruktionen der zwei Oeffnungen der Sazawabrücke von je 35 m Lichtweite in km 28·0/1 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Světla-Ledeč-Kácow unter Rückschluss eines signierten Projektspares zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 744.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates Februar 1903.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates Februar 1903 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund): im Baue am 1. Februar 1903	Hiervon in km (rund): verbleiben im Baue am 1. März 1903
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
I. Teilstrecke Lemberg—Sambor	76·8	—	—
a) Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
b) km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
c) km 10·821—76·054 (Sambor)	—	66·0	66·0
II. Teilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn:			
Teilstrecke Schwarzach - St. Veit—Gastein km 0·780—30·371	29·7	29·7	29·7
Karawanken- und Wocheiner Bahn	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangierbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	26·3	26·3
Werkstättenbahnhof in Pilsen	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Prag-Pilsen:			
Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	7·2	7·2
Linie Gmünd-Prag:			
Zweites Geleise in der Strecke Čerčan—Ričan	20·9	20·9	20·9
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Brünn—Pardubitz:			
Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen	279·4	279·4	279·4
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Jičin-Turnau	30·1	30·1	30·1
Kaadner Lokalbahnen:			
Strecke Kaaden-Willomitz	19·7	19·7	19·7
Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs	45·0	—	—
Teilstrecke Steinbach—Gross-Gerungs	—	20·6	20·6
Tabor-Bechin	23·7	23·7	23·7
Světla-Ledeč-Kaców	47·5	47·5	47·5
Stammersdorf-Auersthal	21·9	21·9	21·9
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22·1	22·1	22·1
Gänserndorf-Gaunersdorf	22·5	22·5	22·5
Schweissing-Haid	15·0	15·0	15·0
Piła—Jaworzno:			
Verlängerung der Linie bis Jaworzno-Stadt	3·8	3·8	3·8
Mendelbahn (Seilstrecke)	2·4	2·4	2·4
Przeworsk-Bachorz:			
Teilstrecke Przeworsk—Jawornik polske	34·1	34·1	34·1
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	11·4	11·4	11·4
Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze	35·0	35·0	35·0
Elektrische Strassenbahnen in Graz	1·0	1·0	1·0
Wiener elektrische Strassenbahnen	5·0	5·0	5·0
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	407·2	382·8	382·8

Nachdem Strecken weder zugewachsen oder abgefallen sind, so verbleiben am Schlusse des Monates Februar 1903 an Hauptbahnlinien 279·4 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 382·8 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass von der Lokalbahn Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs die 24·4 km lange Teilstrecke Gmünd—Steinbach seit 10. August 1902 eröffnet ist; ferner, dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 28. Februar 1903 beim Tauerntunnel Nordseite 595·2 m (gegen 580·4 m im Vormonate) und Südseite 445·8 m (gegen 402·9 m im Vormonate); dann beim Karawankentunnel Nordseite 1348·4 m und fertige Tunnelmauerung 456·0 m (gegen 1204·6 m und 381·0 m im Vormonate) und Südseite 1224·0 m und fertige Tunnelmauerung 547·0 m (gegen 1122·5 m und 450·0 m im Vormonate); ferner beim Wocheiner Tunnel Nordseite 1759·0 m und fertige Tunnelmauerung 1134·0 m (gegen 1994·4 m und 1034·0 m im Vormonate) und Südseite 1354·2 m und fertige Tunnelmauerung 373·0 m (gegen 1251·9 m und 309·0 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 905·0 m (gegen 850 m im Vormonate) und Südseite 586·0 m (gegen 586·0 m im Vormonate) und dass die Installationsbauten bei diesen vier Tunnels fortgesetzt werden.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Prag: Eröffnung der Personenhaltestelle Drahobuditz.) Am 10. April 1903 wurde die in der Strecke Kolin—Čerčan in km 18·2 zwischen der Station Bečwar und der Haltestelle Hatě gelegene Personenhaltestelle Drahobuditz für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet. Die Fahrkartenausgabe findet in dieser Personenhaltestelle nicht statt. Die Abfertigung der Reisenden und des Gepäckes erfolgt gegen Nachzahlung im Zuge.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate Februar 1903 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien	520	13775	840	15135	9	10	2	21	0·1	12	.	3	.	6	.	.	.	.	.
„ Linz	198	3124	700	4022	.	2	.	2	0·0	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.
„ Innsbruck	560	1930	168	2658	5	18	4	27	1·0	17	.	16	.	11	.	.	1	.	.
„ Villach	112	1803	2212	4127	8	11	.	19	0·5	13	.	2	.	2	.	.	2	.	2
„ Triest	60	835	112	1007	.	4	.	4	0·4	.	.	3	.	.	.	.	1	.	1
„ Pilsen	168	2275	4222	6665	2	6	13	21	0·3	11	.	19	.	6	.	.	.	.	10
„ Prag	168	2879	3919	6966	.	5	7	12	0·2	3	.	8	.	.	.	.	1	.	4
„ Olmütz	112	1578	3090	4780	.	1	1	2	0·0	.	.	.	2	.	.	.	.	.	2
„ Krakau	84	1234	280	1598	21	26	8	55	3·4	38	.	9	10	2	.	.	.	.	5
„ Lemberg	56	1506	364	1926	1	9	.	10	0·5	9	.	3	3	.	.	.	.	.	10
„ Stanislau	116	1039	2084	3239	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	840	616	1456	.	1	.	1	0·1	.	1	2	.	.	.	.	.	.	3
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	168	1204	1008	2380	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	112	560	1344	2016	.	1	.	1	0·0	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.
Eisenbahn Wien-Aspang	.	789	84	873	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	336	.	336	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	689	4720	4508	9917	48	28	2	78	0·8	69	4	26	3	.	1	.	5	.	10
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	56	568	8	632	.	3	.	3	0·5	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	168	56	224	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	364	5414	112	5890	3	2	.	5	0·1	1	.	2	.	.	.	.	2	.	4
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	644	5198	3500	9342	27	18	6	51	0·5	41	1	19	.	.	.	.	4	3	3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	285	34	319	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	996	6297	140	7433	15	12	.	27	0·4	22	1	5	.	.	.	.	1	.	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1792	28	1820	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	504	.	504	.	1	.	1	0·2	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Militär-Eisenbahn: Einführung der drahtlosen Telegraphie.) Nachdem die Versuche, von einem fahrenden Zuge aus mit den Stationen durch drahtlose Telegraphie in Verbindung zu treten, befriedigend ausgefallen sind, ist — den „H. N." zufolge — ein regelmässig fahrender Zug der Militärbahn mit den nötigen Apparaten ausgerüstet worden, die nur von Mannschaften der Eisenbahnregimenter bedient werden.

Bayern. (Entfernung der im Gebrauche befindlichen Eisenbahnschwellen.) Wie die „H. N." mitteilen, haben nach den bisherigen Erfahrungen die vor einigen Jahren eingeführten und auf mehreren Strecken im Gebrauche befindlichen Eisenschwellen den Erwartungen nicht entsprochen, die man auf sie gesetzt hat. Es macht sich bei der stetig wachsenden Fahrgeschwindigkeit ein unangenehmes hartes Fahren auf dem vollständig eisernen Unterbau fühlbar, wozu noch die auf fast allen Strecken einzuführende Kalksteinschotterbettung an Stelle der bisherigen Kies-, bezw. Sandbettung ihren Teil beiträgt. Die Bahnverwaltung greift deshalb wieder auf das Alte zurück und ersetzt die eisernen Schwellen durch Holzschwellen.

Sachsen. (Die elektrischen Strassenbahnen und Drahtseilbahnen im Jahre 1902.) Dem „V. B. d. H. N." zufolge betrug die Gesamtlänge der elektrischen Strassenbahnen und Drahtseilbahnen in Sachsen im Jahre 1902 (17 Unternehmungen) 299 km gegen 280 km im August 1901; auf denselben wurden 154,002.018 Personen (+ 1,200.000) befördert. Die Anzahl der Motorwagen belief sich auf 1086 und die der Anhängewagen auf 510.

Italien. (Projektierte Einführung des elektrischen Betriebes auf bisher mit Dampf betriebenen Bahnen.) Der „Monitore delle Strade Ferrate" teilt mit, dass der im Bereiche der Valtelina Bahnen bereits aktivierte Betrieb mit elektrischer Kraft (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 105 und 109 ex 1902) auch in ihrer Fortsetzung bis Mailand, sowie auch auf der Linie Gallaroto—Arona eingeführt werden wird. Auf den für den Vollbetrieb eingerichteten Linien Chiavenna—Colico—Sandrio und Lecco—Colico wird der hochgespannte Strom (20.000 Volt Spannung) in den Transformations-Stationen als Drehstrom auf 3000 Volt Spannung reduziert, den Kontaktdrähten und durch deren Vermittlung den Drehstrommotoren der Lokomotive zugeführt und genügt dessen Krafteffekt zur Förderung von Zügen mit einer Belastung von 300 t auf Steigungen bis 24/1000 mit einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km, und bei Personenzügen von 60 km pro Stunde.

Italien—Schweiz. (Projektierter Bau einer Verbindungsbahn zwischen dem lombardischen und dem schweizerischen Eisenbahnnetze.) Die italienische Regierung hat, einem Berichte des „Monitore delle Strade Ferrate" zufolge, den Beschluss gefasst, im Interesse der Schaffung einer möglichst nahen Verbindung zwischen Mailand und der Jura-Simplonbahn, eine von Palanzano oder einem sonstigen geeigneten Punkte des nordwestlichen Betriebsnetzes der Lombardei ausgehende, über Feriolo längs des westlichen Ufers des Lago Maggiore bis Locarno führende Eisenbahn mit elektrischem Betriebe zu erbauen.

Schweiz—Frankreich. (Projektierter Bau der Linie Vallorbes Frasne.) Der „Monitore delle Strade Ferrate" berichtet, dass der schweizerische Bundesrat den Ausbau der Linie Vallorbes—Frasne beschlossen bat. Diese Linie ist als Fortsetzung der Jura-Simploubahn berufen, die Verbindung zwischen dem Zentralnetze der westlichen Gebiete der Schweiz und jenem des östlichen Frankreichs auf kürzestem Wege zu vermitteln. Die bedeutenden Kosten des Baues dieser allerdings nur 24 km langen Linie, welche mit rund Frcs. 28,000.000 präliminiert sind, erscheinen dadurch motiviert, dass die Tunnelisierung des Grenzgebirgsstockes „Mont d'Or" in einer Länge von 6225 m doppelgeleisiger Strecke einen Aufwand von Frcs. 9,500.000 in Anspruch nimmt, uud dass ausser diesem Haupttunnel noch zwei kürzere Tunnels zu bauen sind. Die Realisierung des Projektes hängt nunmehr vom Resultate der zwischen der Schweiz und Frankreich schwebenden Unterhandlungen ab; es handelt sich hierbei um die Beitragsquote seitens Frankreichs, in dessen kommerziellem Interesse der Ausbau der Linie als Anschlussbahn an die Linie Pontarlier — Dijon — Paris der französischen Mittelmeerbahn gelegen ist, da durch dieselbe im Transitverkehre zwischen England und der Schweiz die kürzeste Verbindung via Paris geschaffen wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 8. bis 14. April 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

8. April, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A),
Dampfer „Bosnia", Kapitän G. Sirovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

9. „ *) um 8 Uhr früh (Kildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

10. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

11. April, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Almissa", Kapitän V. Bennssi,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

14. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Selene", Kapitän E. Camus,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

8. April, Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radosolvich.
9. „ Dampfer „Venus", Kapitän E. Tarabocchia } nm
13. „ Dampfer „Venus", Kapitän E. Tarabocchia } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

9. April, nm 11½ Uhr vorm. (Kildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

9. April, nm 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Urano", Kapitän S. Tomanovich,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

12. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Aglaja", Kapitän N. Chersich,
mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

14. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Kildampfer),
Dampfer „Galicia", Kapitän L. de Stabile,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Knstendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Manra und Prevesa.

16. „ um 11½ Uhr vorm. (Kildampfer nach Alexandrien)
Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Androvich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

12. April, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta),
Dampfer „Silesia", Kapitän G. Ghezzo,
[von Fiume†) am 8. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Trieste", Kapitän E. Mecozzi,
[von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. April, Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich,
[von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro März 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meterzentner			
Weizen	956·70	1721·97	1519·77	1158·90
Roggen	708·20	305·—	405·40	607·80
Gerste	1894·74	352·83	207·80	2039·77
Hafer	2021·04	1110·80	1081·34	2050·50
Mais	1602·25	101·60	527·09	1176·76
Mehl	1542·41	1287·85	1403·60	1426·66
Wein	6165·87	492·04	538·11	6119·80
Verschiedene	1458·05	754·18	754·68	1457·55
Zusammen	16349·26	6126·27	6437·79	16037·74
Versicherungswert K	543.400	90.900	84.800	549.500

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	25	3	3	25
Versicherungswert K	139.690	6.000	18.900	126.790
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	1	1	1
Versicherungswert K	3.000	3.000	3.000	3.000
Lombardbetrag . . K	1.500	1.500	1.500	1.500

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat März 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten März 1903	Eingelagert vom ersten bis letzten März	Ausgelagert vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1903
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	13.161	8.049	5.741	15.469
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	7.935	—	1.500	6.435
Hafer	1.504	5.460	1.517	5.447
Mais	496	—	—	496
Gerste	132	283	379	36
Diverse	3.094	972	1.011	3.055
Reps	—	—	—	—
Roggen	—	1.334	1.334	—
Assekuranzwert . . K	183.415	110.150	82.220	211.345

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten März	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1903
Lagerscheine:				
Stück	3	2	1	4
Versicherungswert . . K	34.100	21.800	17.100	38.800
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 22 Arbeitstagen 62.680 kg, Assekuranzwert von K 8745

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	März 1903				März 1902			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt	124.430	197.867	167.969	154.328	233.350	184.751	194.606	223.495
Darunter:								
Weizen	12.393	39.511	38.036	13.868	27.102	20.575	25.898	21.779
Roggen	4.614	31.737	25.695	10.056	39.062	28.196	24.508	42.750
Gerste	21.877	5.467	8.158	19.186	24.854	3.429	8.387	19.896
Hafer	14.884	80.738	58.344	37.278	54.436	52.898	29.489	77.845
Mais	5.293	12.178	11.124	6.347	29.558	70.892	86.533	13.917
Hirse	1.880	1.181	374	2.687	9.309	260	3.372	6.197
Bohnen	2.708	738	1.666	1.780	4.882	502	759	4.625
Erbsen	1.943	945	562	2.326	834	74	386	522
Malz	650	700	725	625	309	201	201	309
Reps	9.400	72	5.351	4.121	1.082	101	201	982
Hanfsamen	1.277	836	608	1.505	471	267	121	617
Wicken	6.589	1.576	1.600	6.565	3.378	193	1.542	2.029
Mehl	2.917	6.843	4.241	5.519	3.722	558	1.501	2.779
Kleie	3.544	1.363	225	4.682	5.192	427	3.034	2.585
	89.969	183.885	156.709	117.145	204.191	178.573	185.932	196.832
Spiritus	3.521	1.400	—	4.921	3.654	1.074	—	4.728
Zucker	—	—	—	—	7.883	205	1.141	6.947
Wein	2.434	2.951	320	5.065	2.988	648	895	2.741
Oele und Fette	1.069	575	536	1.108	869	15	282	602
Sonstige Waren	27.437	9.056	10.404	26.089*	13.765	4.236	6.356	11.645
Mittlere Tagesbewegung	14.633 Meterzentner				15.807 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	2,822.690	1,625.190	1,171.230	3,276.650	4,134.050	1,475.040	1,601.890	4,007.200

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	34	17	5	46	40	25	14	51
Versicherungswert . . . K	225.850·—	111.200·—	15.500·—	321.550·—	464.950·—	407.200·—	255.700·—	616.450·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	1	—	1	—	2	—	—	2
Versicherungswert . . . K	3.700·—	—	3.700·—	—	3.400·—	—	—	3.400·—
Lombardbetrag . . . . K	2.200·—	—	2.200·—	—	2.600·—	—	—	2.600·—

*) Darunter 9075 Meterzentner Linsen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Direktionen, und zwar:

Materialgattung	K. k. Staatsbahn-Direktion										
	Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest	Pilsen	Prag	Olmütz	Krakau	Lemberg	Stanislau
	Ausgeschriebenes Quantum in Kilogramm										
Petroleum	530.000	300.000	300.000	320.000	37.000	200.000	425.000	80.000	360.000	430.000	310.000
Fluid	29.000	20.000	7.500	3.000	.	.	350	.	.	.	.
Benzin	40.000	40	120	.	.	.	350	.	.	.	220.000
Mineralschmieröl für Maschinen	340.000	165.000	124.000	140.000	15.000	130.000	158.500	27.000	86.000	140.000	116.000
„ „ Wagen	54.000	30.000	13.000	30.000	5.000	25.000	53.000	13.000	55.000	75.000	40.000
Vaselin und Zylinderöl	200.000	76.000	90.000	115.000	14.000	84.000	120.500	15.000	70.000	75.000	80.000
Terpentin, fein	9.600	4.000	2.300	5.000	.	5.000	6.000	800	6.000	9.000	5.000
„ ord. (Kienöl) und Putzöl	1.200	.	200	.	.	.	6.100	2.000	.	.	.
Leinöl	680	300	.	.	.	.	50	.	100	300	120
Fischtran	350	100	70	.	.	.	190	.	100	.	100
Stearinöl	.	50	100	.	.	.	.	.	.	.	.

wird für die Zeit vom 1. Juli 1903 bis 30. Juni 1904 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benötigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktionen eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind, pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterialien" bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion bis längstens **30. April d. J., 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inklusive aller Spesen zu notieren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind, separat verpackt, franko aller Spesen, in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1903/1904 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der am Amtssitze der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Bei der k. k. Staatsbahn-Direction Wien findet die Offerteröffnung am **1. Mai d. J., vormittags 10 Uhr,** statt.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter einem auch seitens jeder der eingangs erwähnten k. k. Staatsbahn-Direktionen für ihren Amtsbezirk unter Angabe der Zeit der Offerteröffnung in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 10. April 1903. — [ad Z. 26.472 ex 1903.]

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,
wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Hüttig's Grassamen-Mischungen
für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.
Specialofferte und Kataloge zu Diensten.
Samenhandlung P. Hüttig
Wien, I. Weihburggasse 17.
Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc. 723

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Ebersbach und Warnsdorf.

Einführung direkter einfacher Personenzugs-Fahrkarten III. Klasse von Lemberg nach Leipzig über Krakau—Olmütz—Böhm.-Trübau—Prag St.E.G.—Bodenbach.

Von Lemberg gelangen einfache Fahrkarten III. Klasse für Personenzüge nach Leipzig über Krakau—Olmütz—Böhm.-Trübau—Prag St.E.G.—Bodenbach als auch direkte Gepäcksfrachtsätze zur Einführung.

Dieselben beziffern sich wie folgt:

Von	Nach	Ueber	Personenzug III. Klasse	Gepäcksfracht für je 10 kg a)	Gepäcksfracht für je 10 kg b)
			Pfennige		
Lemberg .	Leipzig . .	Krakau—Olmütz—Böhm.-Trübau—Prag St.E.G.—Bodenbach . . .	3060	330	97

Wien, am 9. April 1903. [341]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Teil II, Tarif und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehre.

Mit 1. Mai 1903 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Teil II, Tarif und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehre zur Einführung.

Derselbe enthält sowohl Berichtigungen als auch Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 6. April 1903. [342]

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 tritt zu dem vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, ein Nachtrag III in Kraft, welcher unter anderem Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge I und II hierzu, die Abänderung des Stationsnamens Satkau-Teschnitz in Satkau, und die am 1. Dezember 1902 eingeführten Bestimmungen über die Aufnahme von Eilgütern im Stadtbureau Karlsbad enthält.

Insoweit jedoch durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Mai 1903 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei der General-Direktion und in den grösseren Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zum Preise von 20 Heller pro Stück erhältlich sein.

Prag, am 4. April 1903. [343]

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. Juni 1901.

Mit Wirksamkeit vom 15. April 1903 gelangt zu dem obbezeichneten Tarifhefte ein Nachtrag III zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 13 (Eisen und Stahl) für den Verkehr mit Bielitz K.F.N.B. unter Aufhebung der Frachtsätze des Nachtrages II vom 1. März 1903.

Abdrücke des Nachtrages III sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 6 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 8. April 1903. [344]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. März 1901.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1903 werden in dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife, und zwar im Abschnitte I (für Holz) die Frachtsätze der Abteilungen a) und c) aufgehoben; ebenso treten die Frachtsätze der Abteilung d) für die unter Ziffer 1 angeführten Holzsorten ausser Geltung.

In Kraft verbleiben demnach:

1. Im Abschnitte I (Holz) die Frachtsätze der Abteilung b), ferner die Frachtsätze der Abteilung d) für die unter Ziffer 2 und 3 angeführten Holzsorten.

2. Im Abschnitte II (Borke) die Frachtsätze unter a) und b).

Wien, am 8. April 1903. [345]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle „Drahobuditz".

Die in der Strecke Kolin—Čerčan in km 18·2 zwischen der Station Bečwar und der Haltestelle Hatě gelegene Personenhaltestelle „Drahobuditz" gelangt am 10. April 1903 für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Die Entfernungen, auf Grund deren die Fahrpreise für die Personenhaltestelle „Drahobuditz" zu berechnen sind, betragen:

Bečwar nach und von Drahobuditz 4 km,
Drahobuditz nach und von Hatě 4 km.

Die Fahrkartenausgabe findet in dieser Personenhaltestelle nicht statt. Die Abfertigung der Reisenden und des Gepäckes erfolgt gegen Nachzahlung im Zuge.

Prag, am 7. April 1903. [346]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Schildberg.

Am 1. Mai 1903 wird die zwischen den Stationen Böheimkirchen und Pottenbrunn in km 51·500 der Linie Wien—Salzburg gelegene Personenhaltestelle Schildberg für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Fahrkartenausgabe erfolgt in dieser Haltestelle durch den Wächter. Reisegepäck wird im Nachzahlungswege abgefertigt.

Wien, im März 1903. [347]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Gepäcksverkehr mit Ostseebadeorten.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife.

Mit 1. Juni 1903 tritt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. Juni 1902 für den direkten Gepäcksverkehr mit mit Ostseebadeorten in Wirksamkeit.

Der Nachtrag enthält einige neue Gepäcksfrachtsätze, sowie Aenderungen der Fahrpreise für Knotenpunktfahrkarten.

Wien, am 8. April 1903. [348]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag I zum Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischen Personenverkehr in Kraft. Dieser Nachtrag enthält Ergänzungen und Berichtigungen des am 1. Jänner 1903 erschienenen gleichnamigen Tarifes.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 20 Heller für das Stück bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 8. April 1903. [349]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines Nachtrages I zum Lokaltarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit 1. Mai 1903 gelangt der Nachtrag I zu dem seit 1. Jänner 1903 gültigen Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Lokalverkehre zur Einführung.

Derselbe enthält Fahrpreise und Bestimmungen für Streckenkarten in einzelnen Relationen, Aenderung des Stationsnamens Satkau-Teschnitz in „Satkau", Gebührenberechnung im Verkehre mit der neu zu eröffnenden Personenhaltestelle Teschnitz—Gross-Tschernitz, Bestimmungen über die Aufnahme von Reisegepäck und Expressgut im Stadtbureau Karlsbad, sowie sonstige Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei der General-Direktion, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Heller zu beziehen sein.

Prag, am 4. April 1903. [350]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Automobilausstellung in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit vom 17. bis 30. März 1903 in Wien stattgehabten Automobilausstellung wurden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, der Oesterr. Nordwestbahn, der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Südbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die im Tarife, Teil I, Abt. B, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen zugestanden.

Kunstausstellung in Pilsen. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit vom 15. März bis 15. April 1903 in Pilsen vom Vereine der Freunde böhmischer Kunst und Literatur in Pilsen veranstalteten Kunstausstellung finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf den in Böhmen liegenden Strecken jener Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Internationale Ausstellung für Kunstphotographien in Budapest. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der im Monate April 1903 in Budapest stattfindenden internationalen Ausstellung für Kunstphotographien finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf den k. k. österr. Staatsbahnen die im Tarife, Teil I, Abt. B, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Internationale Kunstausstellung in Budapest. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit vom 1. April bis Ende Mai 1903 in Budapest stattfindenden internationalen Kunstausstellung von Gemälden, Statuen u. s. w. finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf den k. k. österr. Staatsbahnen die im Tarife, Teil I, Abt. B, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Geflügel- und Kaninchenausstellung in Elbogen. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und Tiere.) Anlässlich der zu Ostern 1903 vom Kleintierzucht- und Tierschutzvereine in Elbogen veranstalteten Geflügel- und Kaninchenausstellung finden für den Transport der hierzu bestimmten Objekte auf jenen österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Permanente Kunstausstellung in Brünn. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der vom Mährischen Kunstverein in Brünn während des Jahres 1903 in Brünn im monatlichen Wechsel veranstalteten permanenten Kunstausstellung finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1902. (Einführung des Nachtrages IX.) Mit 1. April 1903 gelangte zum General-Gütertarife, Ausgabe 1902, der Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. April 1903 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Ausland.

Ausstellung von Hunden aller Rassen in Bromberg. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der am 23. und 24. Mai 1903 in Bromberg vom Vereiu der Hundefreunde in Bromberg zu veranstaltenden Ausstellung von Hunden aller Rassen haben für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX und X (General-Gütertarif, I. Band, 1. Abt., Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangen nachstehende, in den Materialmagazinen Knittelfeld und Amstetten lagernde Altmetalle und Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Altes Gusseisen, Pausch- und Zerreneisen, Eisen- und Plattenblech, alter Stahl in grossen und kleinen Stücken, Gussherze, Stahlguss und Gusseisenbruch, alte Siederohre, längere und kurze Stücke, alte Stahltyres und Radsterne, Blattfeder-, Volutfeder- und Werkzeugstahl, alte Stahlachsen, Bohr- und Drehspäne, Bruchröhren und galvanisches Kupfer, Bruchmessing, Bruchmetall, Kupfer- und Metallspäne, Zinkblechabfälle, Kautschuk- und Lederabfälle.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche, ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direktion (Zugförderungsbureau) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Formulare ausschliesslich benützt werden müssen, sind samt den Beilagen, pro Bogen mit einem Kronenstempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Altmaterialieu-Ankauf“ bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach bis längstens 30. April d. J., 12 Uhr mittags, einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Wage der Lagerplätze und sind auch die Preisanbote franko derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Teiles zu akzeptieren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibuug nicht entsprechen, bleibeu unberücksichtigt.

Villach, am 15. April 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der **am Donnerstag den 30. April 1903,** um 10 Uhr vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

47. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrates über die Geschäftsführung im Jahre 1902.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1902.
3. Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrates.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 21. April 1903 in Wien bei der k. k. priv. österreichischen Länderbank, in Prag bei der Filiale dieser Bank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in Lemberg bei der galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland oder der Firma Robert Warschauer & Co., in Fraukfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrian-Bank mittels doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blankette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalteu mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigeuhändig unterfertigt werden.

Wien, am 1. April 1903.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Lokomotiv-Rauchkammer-Lösche

ist auf allen Lokomotivstationen in grossen Mengen vorhanden und bleibt trotz ihrer beträchtlichen Heizkraft zum grössten Teile unverwertet. Der neue

Johnsche Dauerbrand-Ofen

ermöglicht die Verwertung der Rauchkammerlösche als ausgezeichnetes Brennmaterial. Auf Wunsch erfolgt Lieferung der Oefen auf einen Monat zur Probe.

J. A. John, Wien, IV/1,
Frankenberggasse 8, I/92. — Telephon 3623.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1160	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 11 (Eisen und Stahl etc.) des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe die nachstehende Tabelle*)		Einhaltung der betreffenden Tarifbestimmungen	vom 15. April 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1, des Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, vom 1. Juni 1901		Siehe die nachstehende Tabelle*)		Im Kartierungswege		

*) Tabelle.

Bielitz (K.F.N.B.) im Verkehre mit	II. Verkehr aus Oesterreich:			
	A		B	
	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Amsterdam, Dordrecht, Mittelburg N.St.B., Rotterdam, Vlissingen N.St.B. transit	8·32 8·03 †)	5·40 —	8·32 8·03 †)	5·40 —
Hoeck van Holland H.B. transit	8·42 8·13 †)	5·50 —	8·42 8·13 †)	5·50 —
Amsterdam loko	—	5·42	—	5·42
Dordrecht loko	—	5·42	—	5·42
Hoeck van Holland loko	—	5·52	—	5·52
Mittelburg N.St.B. loko	—	5·42	—	5·42
Rotterdam loko	—	5·42	—	5·42
Vlissingen N.St.B. loko	—	5·42	—	5·42

†) Nur gültig zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach deutschen Kolonien.

Fortlaufende Nummer	1	1161	1162
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	3	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Maschinen, landwirtschaftliche, der Pos. M—14 | Eisen und Stahl der Pos. E—5, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6, c und d der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Stahlknüppel der Pos. E—7
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Heilendorf	Mürzzuschlag
nach		Tarnów | Lemberg | Krakau | Tarnów | Lemberg | Krakau	Hatna trs.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut. a) bei Frachtzahlung für Mengen unter 5.000 kg, b) „ „ mindestens für 5.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, c) „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „ „	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen ist vom Versender, das Abladen vom Empfänger zu besorgen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1903	Gallzisch-Wiener Eisenbahnverhand, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Heller: a) 231 | 439 | 293 | b) 176 | 329 | 225 | c) 176 | 311 | 200	330 Heiler
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	a) 231 | 439 | 293 | b) 176 | 329 | 225 | c) 124 | 251 | 156	
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1163	k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Harzleim (Harzselfe)	Bodenbach (B.N.B.)	Ulmerfeld	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen anderseits, gültig vom 1. Dezember 1901	265 Heller	206 Heller	59 Heller	Im Kartierungswege		
1164	k. k. österr. Staatsbahnen	Welser Lokalbahnen	Maner- und Dachziegel ans gewöhnlichem Ziegelmateriale	Sattledt	Grossendorf	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	10 Heller	7 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
1165	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Cichorienwurzeln	Basel Bad. Bahnhof Basel-St. Johann Basel S.B.B.	Časlau Königgrätz Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Pardubitz (Oe.N.W.B. und St.E.G.) Smiřitz	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif - Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 268 271 257 271 276		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1166	k. k. österr. Staatsbahnen	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	Güter der Klasse I	Pernitz-Muckendorf	Bensen	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft I, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen anderseits, gültig vom 1. Dezember 1901	Heller			Im Kartierungswege		
					B.-Kamnitz				731	623	108			
					Georgswalde-Ebersbach				743	679	64			
					Kreibitz-Teichstatt				731	651	80			
					Rumburg				713	669	74			
					Tetschen				720	595	125			
					Warusdorf				743	651	92			
				oder umgekehrt										
1167	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 A des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Swetla	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899		Pfennig		Im Kartierungswege		
					Schönpriesen-Umschlag					44 *)				
				Dresden-Elbkai						74				

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppabngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 5 Pfennig, im übrigen 10 Pfennig für 100 kg; bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9·5 Pfennig für 100 kg

Fortlaufende Nummer	1168	1169
Die Publikation erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	beteiligten Verwaltungen	
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Kalk der Pos. K—4	Ziegel der Pos. Z—1
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Lobositz St.E.G.	Lukavac
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Topkowitz-Kartitz	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien-Matzleinsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen zur Erweiterung einer Jute- und Leinenwarenfabrik in Kartitz bestimmt sein und diesem Zwecke auch zugeführt werden. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	**Verfrachtung eines Minimalquantums von mindestens 2500 Tonnen.** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 1, bezw. Anhang zu demselben	Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	27 Heller	328 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	22 Heller	258 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	5 Heller	4 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende März 1904	Auf Grund der auf den Reklamanten als Aufgeber lautenden Original-Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens bis Ende März 1904 an die Direktion der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen in Sarajevo vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt
Besondere Bemerkungen		Für das Umladen der Sendungen in Bosna-Brod wird eine Umladegebühr von 2 Heller pro 100 kg separat eingehoben

Fortlaufende Nummer	1	1170	1171	1172
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	2 / 3	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beteiligten Verwaltungen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beteiligten Verwaltungen	Eisenbahn Wien-Aspang beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Aepfel, unverpackt (alla rinfusa)	Zucker aller Art	Gyps, Gypsplatten, Gypsdielen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Técsö	Heinersdorf	Puchberg a. Scb.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B.	Bodenbach B.N.B. und St.E.G.	Wiener Neudorf (Wiener Lokalbahnen) über Feuerwerksanstalt—Hollenau—Traiskirchen
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbriefe und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 15. April 1903 bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Oesterreichischer Grenzverkehr	Lokalgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Besteht kein direkter Frachtsatz	164 Pfennig	82 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	445 Heller	86 Pfennig	52 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		78 Pfennig	30 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
				von	nach									
1173	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz zu Grubenzwecken, bis zu 6 m Länge, laut Pos. H—20 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Neuhaus (k. k. St.B.)	Chodau (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Die Sendungen müssen durch eine Grube bezogen werden. 3. Einhaltung der übrigen, für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Tarif-Frachtsätze	Heller 109		Im Kartierungswege		
					Dassnitz-Maria Kulm					98				
					Falkenau a. d. E.					104				
					Königsberg a. d. E.					96				
					Nensattl (B.E.B.)					108				
					Zieditz					102				
					Zwodau-Davidsthal					104				
1174	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände	Zanchtel	Fulnek	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg pro Frachtbrief und Artikel. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die nebenbezeichneten Artikel müssen für Neuanlagen und Erweiterungsbauten in einem Fabriks-Etablissement in Fulnek bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif für die Lokalbahnen vom 1. Jänner 1898	Verschieden	Verschieden	30 Prozent aus den normalen Tarifsätzen des nebenbezeichneten Tarifes	Im Rückvergütungswege	Im Falle der Entrichtung der Frachtgelder bei der Aufgabe die Frachtbrief-Duplikate, bezw. Aufnahmsscheine oder Frankaturnoten. Im Falle der Ueberweisung der Frachtgelder an den Empfänger die Original-Frachtbriefe für alle bis Ende Dezember 1903 erfolgten Verfrachtungen, vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1904 an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen / und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1175	Oesterreichischen Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohlenbriketts des Ausnahmetarifes Nr. 6 zum Tarifheft 2, resp. des Ausnahmetarifes Nr. 36 zum Tarifheft 3	Siehe untenstehende Tabelle	Unter Einhaltung der in dem Ausnahmetarife Nr. 6 (Tarifheft Nr. 2), bezw. Ausnahmetarife Nr. 36 (Tarifheft 3) enthaltenen Bedingungen	vom 15. April 1903 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Teil II, Heft 2, vom 1. August 1900 und Heft 3 vom 1. Juli 1902		in Markpfennig laut nachstehender Tabelle		im Kartierungswege		

Nach	Von: Dobrilugk-Kirchhain	Gross-Räschen	Lauchhammer loko	Lauchhammer transit**)	Mückenberg	Petershain	Ruhland	Senftenberg	Strassgräbchen	
Brünn St.E.G.	123	121	121	115	122	122	119	119	114	Tarifheft Nr. 2
Heiligenstadt k.k.St.B.	123	121	121	115	122	122	119	119	114	
Ottakring k.k.St.B.	132	130	130	124	131	131	128	128	123	
Penzing k.k.St.B.	132	130	130	124	131	131	128	128	123	
Schimitz St.E.G.	123	121	121	115	122	122	119	119	114	
Wien, Floridsdorf Wien Donauuferbahnhof *) K.F.N.B. Wien, Floridsdorf-Jedlesee, Kronenburg, Stockerau Oe.N.W.B. Wien, Stadlau St.E.G. Wien K.F.J.B., Wien Donaukaibahnhof, Klosterneuburg-Weidling k.k.St.B.	123	121	121	115	122	122	119	119	114	
Znaim Oe.N.W.B. und St.E.G.	123	121	121	115	122	122	119	119	114	
Baden Frachtenbahnhof S.B.	151	147	148	142	148	148	146	145	142	Tarifheft Nr. 3
Liesing S.B.	146	144	144	138	145	145	142	142	137	
Mödling S.B.	146	144	144	138	145	145	142	142	137	
Wr. Neustadt S.B.	151	147	148	142	148	148	146	145	142	
Wien Matzleinsdorf S.B. trs.	132	130	130	124	131	131	128	128	123	

*) Siehe Vorbemerkung, Seite 8, Heft 2.
**) Gültig für den Uebergangsverkehr mit der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1176	k. k. österr. Staatsbahnen		Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation der Pos. D—13 der Güterklassifikation	Schenico	Castelvecchio	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Heller 34	Heller 13	Heller 21	Im Kartierungswege		
					Dernis				34	12	22			
					Kuin				42	17	25			
				Spalato	Castelvecchio				19	8	11			
					Dernis				44	19	25			
					Kuin				52	24	28			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
57	Nr. 30 vom 12. März 1903	981	K. k. österr. Staatsbahnen		Hen aus Pos. H—11 der Güterklassifikation	allen in den Abschnitt a des Heftes I des Lokalgütertarifes, Teil II, fallenden Stationen	Zell am See	In der Rubrik 6, lit. a, 1. Zeile, ist die Quantitätsbezeichnung von 10.000 kg auf 6000 kg abzuändern	
58	Nr. 36 vom 28. März 1903	1077	K. k. österr. Staatsbahnen	Pinzganer Lokalbahn-Gesellschaft	Hen der Pos. H—11 der Güterklassifikation	Zell am See	verschiedenen Stationen der Pinzganer Lokalbahn	In der Rubrik 6, lit. a, 1. Zeile, ist die Quantitätsbezeichnung von 5000 kg auf 3000 kg abzuändern	

ROBERT KERN, WIEN
I. Wallfischgasse 12.
BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.
Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.
Alle Sorten **schmiedeiserne Röhren** und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner **gusseiserne Muffen- und Flauschenröhren, Präcisionswerkzeuge** der Werkzeugfabrik Blau & Co.
Lager in Wien, Budapest und Krosno. 719

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 43. Wien, 16. April 1903. **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Literatur. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Nach § 10 b des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes obliegt den Eisenbahnverwaltungen der Staatsverwaltung gegenüber nicht nur die Errichtung, sondern auch die fernere Erhaltung der feuersicheren Herstellungen.

(Erkenntnis vom 28. November 1902, Z. $\frac{10.158 \text{ ex } 1902}{\text{V.-G.-H.}}$.)

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. August 1901, Z. 38.056, betreffend feuersichere Herstellungen, nach der am 28. November 1902 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen. Die Beschwerdeführerin ist schuldig, an die mitbeteiligten Eheleute H. in W. die Kosten des Verfahrens vor dem Verwaltungsgerichtshofe im ermässigten Betrage von K 300 binnen 14 Tagen nach Zustellung des Erkenntnisses bei sonstiger Exekution zu bezahlen.

Entscheidungsgründe:

Laut der Bestimmungen des Begehungsprotokolles vom 27. Mai 1885 wurde der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anlässlich der Erbauung der Lokalbahnstrecke Segen Gottes—Okřisko eine Reihe feuersicherer Herstellungen an den teilweise im Feuerrayon gelegenen Wirtschaftsgebäuden der Liegenschaft Nr. 79 in Wladislau aufgetragen.

Dieselben bestanden in der Herstellung eines mit Dachsteinpappe gedeckten Daches über der Düngerstätte, in der Verkleidung der in den Giebelmauern des Stallgebäudes befindlichen Türen, sowie der Brüstung der hölzernen Freitreppe des Wohngebäudes mit Dachsteinpappe, der Verwahrung der Giebelfenster, des Stallgebäudes und der Werkstätte mit Drahtgittern und in der Eindeckung des Daches und der gegen die Bahnseite zugekehrten Wände des Bienenhauses mit Dachpappe.

Der über die Anzeige der Eisenbahnverwaltung, dass sich die laut Kollaudierungsprotokolles vom 12. März 1886 von derselben seinerzeit hergestellten feuersicheren Eindeckungen in sehr schadhaftem Zustande befinden und die neuen Erwerber der Realität Nr. 79 in Wladislau sich weigern, die erforderlichen Reparaturen vorzunehmen, von der Bezirkshauptmannschaft in Trebitsch an die letzteren unterm 3. Oktober 1900 ergangene Auftrag: die feuersicheren Eindeckungen sämtlicher im Verbotsrayon der Eisenbahn gelegenen Baulichkeiten dieser Realität zu bewerkstelligen, beziehungsweise wieder herzustellen, wurde mit der von der Staatseisenbahn-Gesellschaft nunmehr hiergerichts angefochtenen, konform mit dem Statthalterei-Erkenntnisse erflossenen Ministerialentscheidung aufgehoben.

Diese Entscheidung musste der Verwaltungsgerichtshof aus nachfolgenden Erwâgungen als den bestehenden Gesetzen entsprechend aufrechthalten.

Die beim Baue einer Eisenbahn zu beobachtenden Vorsichtmassregeln gegen Feuersgefahr haben in den §§ 25 bis 27 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, betreffend die Bestimmung eines Feuerrayons und der innerhalb desselben beim Baue der Bahn vorzunehmenden feuersicheren Herstellungen, ihre Regelung gefunden.

Dass, insolange sich weder an dem Bereiche des Feuerrayons, noch an der anerkannt feuergefährlichen Beschaffenheit der in diesem Rayon gelegenen Objekte eine Aenderung ergibt, nicht die anlässlich des Bahnbaues durch die Unternehmung erfolgte Vornahme der feuersicheren Herstellungen allein die im öffentlichen Interesse gebotene Hintanhaltung der Feuersgefahr zu bewirken geeignet ist, sondern dass auch der Fortbestand und zu diesem Behufe die weitere Erhaltung dieser feuersicheren Herstellungen von der Staatsverwaltung gefordert werden muss, ergibt sich aus der Natur der Sache.

Die Verpflichtung hierzu trifft auch bezüglich jener Objekte, welche nicht der Unternehmung, sondern

dritten Personen gehören, unter der Voraussetzung, dass sie bereits zur Zeit des Bahnbaues vorhanden waren, die Eisenbahn-Unternehmung.

Dies ergibt sich unzweifelhaft aus den das Verhältnis der Bahn zu den Anrainern betreffenden Bestimmungen des § 10, Alinea b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238. Nach denselben haben die Eisenbahn-Unternehmungen der Staatsverwaltung gegenüber die Verpflichtung, solche Vorkehrungen zu treffen, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn weder während des Baues derselben noch in der Folge Schaden leiden und sind verpflichtet, für derlei Beschädigungen zu haften. Hieraus ergibt sich, dass die Bahnunternehmung der Staatsverwaltung gegenüber verpflichtet erscheint, jede durch den Bahnbau in Hinblick auf die bisher gegebenen lokalen Verhältnisse entstandene Feuersgefahr insolange hintanzuhalten, als diese Gefahr besteht und die dritten Besitzern gehörigen im Feuerrayon gelegenen Liegenschaften nicht nur beim Bahnbau (durch feuersichere Vorkehrungen) sondern auch in der Folge (durch Einhaltung dieser Vorkehrungen im guten Stande) vor Schaden zu bewahren.

Es entspricht auch den natürlichen Rechtsgrundsätzen, dass die Last der Herstellung und Erhaltung jener Feuersicherungsvorkehrungen, die an einer zur Zeit des Bahnbaues bereits bestehenden Realität nicht etwa zufolge der allgemeinen bau- und feuerpolizeilichen Vorschriften, sondern nur mit Rücksicht auf die durch die Nähe der Bahnstrecke bedingte höhere Feuersgefahr notwendig geworden sind, nicht den Eigentümer der betreffenden Realität, sondern nur die Eisenbahn-Gesellschaft treffen kann, deren Unternehmen die Notwendigkeit der sonst nicht erforderlich gewesenen Vorkehrungen mit sich gebracht hat. Andernfalls würde dem Eigentümer der Realität infolge des Bahnbaues in der ständigen Erhaltung einer Vorkehrung, zu welcher er nach den erwähnten allgemeinen Vorschriften nicht verpflichtet ist, und zwar ohne Entschädigung seitens der Eisenbahn-Unternehmung, eine immerwährende Last (Reallast) erwachsen, für deren Uebernahme jede gesetzliche Grundlage fehlt.

Von diesem Standpunkte geht auch das Eisenbahn-Konzessionsgesetz aus, indem es in dem analogen Falle des § 10, Alinea c, ausspricht, dass im Falle der Wiederherstellung der durch den Bahnbau gestörten Kommunikationen diejenigen Faktoren, welchen die Erhaltung der früheren Wege, Brücken etc. oblag, und die somit auch die Ersatzkommunikationen zu erhalten verpflichtet sind, von der Eisenbahn-Unternehmung dennoch den Ersatz eines verhältnismässigen Teiles der Erhaltungskosten insofern ansprechen können, als diese Kosten durch den Bau der Eisenbahn vergrössert worden sind, und dass, insofern zur Herstellung der durch die Eisenbahn gestörten Kommunikation (wie im gegebenen Falle zur Feuersicherung der in Frage stehenden Realität) besondere, früher nicht vorhanden gewesene Bauten notwendig waren, der Eisenbahn-Unternehmung nicht bloss die erste Herstellung, sondern auch die künftige Erhaltung zur Last fällt.

Der Staatsverwaltung gegenüber obliegt daher die Pflicht zur Erhaltung der seinerzeit bei der Realität Nr. 79 in Wladislau vorgenommenen feuersicheren Vorkehrungen, welche sich in konkretem Falle als eine „Anlage“ im Sinne des § 20 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, darstellen, der Eisenbahn-Unternehmung und wurde daher der an die Eigentümer dieser Realität ergangene Auftrag der Bezirkshauptmannschaft zur Wiederherstellung dieser Vorkehrungen durch die angefochtene Entscheidung mit Recht behoben, zumal der von der Bezirkshauptmannschaft bezogene § 99 der zitierten Eisenbahn-Betriebsordnung, nach welchem in der Umgebung der Bahn von den Anrainern Anstalten nicht getroffen oder Herstellungen nicht ausgeführt werden dürfen, welche den Bestand der Bahn oder ihres Zugehöres oder die regelmässige und sichere Benützung derselben gefährden, oder welche eine Feuersgefahr herbeiführen könnten, auf den gegebenen Fall keine Anwendung finden kann. Wenn es ferner auch keinem Zweifel unterliegt, dass im Wege der privatrechtlichen Vereinbarung zwischen der Bahnverwaltung und den Eigentümern einer bereits zur Zeit des Bahnbaues im Feuerrayon bestandenen Realität die Verpflichtung zur Erhaltung der feuersicheren Vorkehrungen und die Tragung der diesbezüglichen Kosten auch von den letzteren übernommen werden kann, so kann hieraus doch nur ein privatrechtlicher Anspruch der Bahnunternehmung gegenüber dem anderen Vertragsteile, eventuell im Falle der dinglichen Natur dieses Anspruches gegen den jeweiligen Eigentümer der betreffenden Realität entstehen, über welchen Anspruch nicht die Administrativbehörden, sondern die ordentlichen Gerichte zu entscheiden berufen wären.

Der Verwaltungsgerichtshof hatte daher in die Frage nicht einzugehen, ob durch die Erklärung der früheren Eigentümer der Realität Nr. 79, ddto. Trebitsch den 1. Juni 1888, ein solcher Anspruch der Beschwerdeführerin den gegenwärtigen Besitzern dieser Realität gegenüber begründet ist oder nicht.

Aus den entwickelten Motiven gelangte der Gerichtshof zur Abweisung der als unbegründet erkannten Beschwerde.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Linie Konz.-Nr. 63 „vom protestantischen Friedhofe in der Triesterstrasse bis zum Kaiser Franz Josef-Spitale“: Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen über das Ergebnis der am 27. November 1902 stattgefundenen technisch-polizeilichen Prüfung der Linie Konz.-Nr. 63 „vom protestantischen Friedhofe in der Triesterstrasse bis zum Kaiser Franz Josef-Spitale“ der städtischen Strassenbahnen in Wien, bei welcher Amtshandlung auf Grund des anstandslosen Ergebnisses derselben die Betriebsbewilligung für die genannte Linie ab 29. November 1902 ex commissione erteilt worden ist, unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 2734.]

Elektrische Strassenbahn in Laibach. (Genehmigung des Bau- und Betriebsvertrages der schmalspurigen elektrischen Strassenbahn auf der Bahnhofzufahrtsstrasse in Laibach.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den von der Südbahn-Gesellschaft vorgelegten, mit der Allgemeinen österreichischen Kleinbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag, betreffend den Bau und den Betrieb der schmalspurigen elektrischen Strassenbahn auf der Bahnhofzufahrtsstrasse in Laibach, genehmigt. [E.-M.-Z. 8624.]

Lokalbahn Piła-Jaworzno. (Genehmigung des Projektes für die Eisenkonstruktion der schiefen Brücke von 6·0 m senkrechter Lichtweite in km 1·0/1 der Fortsetzungsstrecke von der Domsgrube nach Jaworzno-Stadt.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegte Projekt für die Eisenkonstruktion der schiefen Brücke von 6·0 m senkrechter Lichtweite in km 1·0/1 der Verlängerung der Lokalbahn Piła-Jaworzno von der Domsgrube nach Jaworzno-Stadt unter Rückschluss eines signierten Projektspares zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 6225.]

Lokalbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau. (Genehmigung des Detailprojektes für den Anschluss an die Station Hruschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Mährisch-Ostrauer Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorgelegte Detailprojekt für den Anschluss der schmalspurigen Lokalbahn Polnisch-Ostrau—Hruschau an die Station Hruschau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn genehmigt. [E.-M.-Z. 10.155.]

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Litschau-Neubistritz. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgeteilte Ergebnis der durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich des generellen Projektes des Bezirksausschusses in Neubistritz für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Litschau der Niederösterreichischen Waldviertelbahn (Gmünd-Litschau) zur Station Neubistritz der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz zustimmend zur Kenntnis genommen und die Trassenführung der gegenständlichen Projektslinie als Grundlage für die eventuelle Ausarbeitung des Detailprojektes unter Vorschreibung gewisser Projektsänderungen genehmigt. [E.-M.-Z. 6887.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Abänderung des Stationsnamens „Lingenau“ in „Lingenau-Hittisau“.) Die bisherige Bezeichnung der Station Lingenau (Bregenzerwaldbahn) wurde mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1903 in „Lingenau-Hittisau“ abgeändert.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Wiederaufnahme des Personen- und Gepäcksverkehres auf der Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn.) Der auf der Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn über den Winter sistiert gewesene Personen- und Gepäcksverkehr wurde am 12. April 1903 für die Zeit bis 15. Oktober 1903 wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Südbahn-Gesellschaft. (Einstellung des Expresszuges Petersburg—Wien—Nizza—Cannes.) Der Expresszug Petersburg—Wien—Nizza—Cannes wird in der Saison 1902/03 von Petersburg am 26. April, von Warschau am 27. April zum letzten Male abgehen und in Cannes am 29. April eintreffen, somit in der Strecke von Granica nach Wien in der Nacht vom 27. zum 28. April zum letzten Male verkehren. In der Gegenrichtung wird der Expresszug das letzte Mal in der genannten Saison von Cannes am 25. April abgehen und in Warschau am 27. April, in Petersburg am 28. April eintreffen, demnach in der Strecke von Wien bis Granica in der Nacht vom 26. zum 27. April zum letzten Male verkehren.

Ausland.

Russland. (Probeweise Einführung eines automatisch wirkenden Apparates zur Konstatierung der Fahrgeschwindigkeit eines Eisenbahnzuges.) Dem „P. L.“ zufolge wurde in Russland ein Apparat konstruiert, welcher die Fahrgeschwindigkeit eines Zuges in jedem Momente der Fahrt, sowie auch den Ort, wo sich der Zug eben befindet, automatisch konstatiert. Der wenig Raum beanspruchende Apparat ist von besonderer Bedeutung für die Verhinderung von Zugszusammenstössen.

— (Errichtung von Bureaux für den internationalen Rundreiseverkehr in Hauptstationen des russischen Eisenbahnnetzes.) In der Zeit vom 12. bis 15. Februar 1903 fanden in Paris Sitzungen des Personenverkehrs-Ausschusses des deutschen Eisenbahnvereines unter Vorsitz der geschäftsleitenden Württembergischen Staatsbahnen statt, in welchen auf Anregung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen beschlossen wurde, für Russland ausser dem bereits bestehenden Bureau für den internationalen Rundreiseverkehr in Petersburg solche Bureaux auch in Warschau, Moskau und Odessa zu errichten, damit der grosse Eisenbahnverkehr Russlands mit dem Westen Europas noch vor dem formellen Eintritte dieses Staates in den Rundreiseverkehr, welcher sich nun mit Ausnahme Russlands und Spaniens fast auf das ganze europäische Festland erstreckt, nach Möglichkeit erleichtert und weiter gefördert werde. Des ferneren wurde die Gültigkeitsdauer der Rundreisefahrkarten bei einer Tour von über 3000 km von 60 auf 90 Tage erhöht. Die früher bestandene Begünstigung, dass in die Kartenhefte I. Klasse auch Coupons II. und III. Klasse aufgenommen werden durften, wurde wieder ins Leben gerufen. Die Unterbrechung der Reise mit allen diesen Coupons wird auch auf den kgl. Ungarischen Staatsbahnen, und zwar auch bei Coupons für die XVI. Zone, auf Grund einfacher Anmeldung beim Stationschef erfolgen können. Diese Beschlüsse treten am 1. Juni in Kraft, während die neu zu errichtenden Kartenbureaux in Russland sofort nach Vollendung ihrer Einrichtung in Funktion treten sollen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator“ von Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 17. Februar 1903 nach 17 tägiger Fahrt mit 23 Passagieren und 2580 Gewichtstonnen faktischer Ladung, in der Rückreise Nr. 1 der Bombay Eillinie, von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Bombay 2,505.845 kg, aus Malabar 66.691 kg und aus Aden 7164 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,283.480.

Preussen. (Schiffs- und Güterverkehr auf den Wasserstrassen Berlins im Jahre 1902.) Wie die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ auf Grund der amtlichen Aufzeichnungen mitteilt, war der Verkehr auf den Wasserwegen zu Berlin im Jahre 1902 grösser als im vorhergehenden Jahre. Die Schiffahrt war im Berichtsjahre auf der Spree nicht gestört, doch war sie an 16 Tagen auf dem Landwehrkanale und an 67 Tagen auf dem Berlin-Spandauer Schiffahrtskanale „Havelhaltung“ des Eises wegen unterbrochen. Im Jahre 1902 sind in Berlin insgesamt 54.476 (1901: 52.087) Schiffe angekommen, 53.315 (1901: 51.227) Schiffe abgegangen; 6442 (1901: 5620) Schiffe haben Berlin auf der Durchfahrt berührt. Der Verkehr an angekommenen Gütern war um 753.841 t, der Verkehr an abgegangenen Gütern um 33.358 t grösser als im Jahre 1901; ebenso sind im Jahre 1902 um 199.065 t mehr Güter durchgegangen als im Vorjahre. Unter den angekommenen Schiffen waren 5238 Personendampfschiffe, 16.305 Schleppdampfschiffe, 824 Güterdampfschiffe (davon 32 unbeladen) und 32 109 Segelschiffe (davon 2758 unbeladen). Unter den abgegangenen Schiffen waren 5237 Personendampfschiffe, 16.314 Schleppdampfschiffe, 815 Güterdampfschiffe (davon 107 unbeladen) und 30.949 Segelschiffe (davon 26.534 unbeladen). Durchgegangen sind 99 Schleppdampfschiffe, 16 Güterdampfer und 6327 Segelschiffe. 120 von den angekommenen Fahrzeugen, 30 von den abgegangenen Fahrzeugen und 122 von den Fahrzeugen, die Berlin auf der Durchfahrt berührten, waren österreichischer Herkunft.

Nordamerika. (Verkehr in den Sault St. Marie-Kanälen im Jahre 1902.) Die Gesamtzahl der Schiffe, die im Jahre 1902 die Sault St. Marie-Kanäle passiert haben, bezifferte sich auf 22.659 (gegen 20 041 im Vorjahre). Von dieser Gesamtzahl entfielen auf Dampfschiffe 17.069 (1901: 14.372), auf Segelschiffe 4368 (1901: 4482) und auf sonstige Fahrzeuge 1222 (1901: 1187). Demnach hat der Dampfschiffverkehr im Jahre 1902 eine Steigerung von 19 Prozent aufzuweisen, während sich im Segelschiffverkehre ein Rückgang um 3 Prozent bemerkbar machte und der Verkehr der sonstigen Fahrzeuge eine Zunahme von 3 Prozent erfuhr. — Der Tonnengehalt dieser Schiffe betrug im Jahre 1902 31,955.582 Registertonnen und weist gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von 30 Prozent auf. An Passagieren wurden im Jahre 1902 59.377 (1901: 59.663) durch die Kanäle befördert.

Bedeutend abgenommen hat der Verkehr in Anthrazitkohle, denn es wurden im Jahre 1902 309.948 t befördert gegen 804.403 t im Vorjahre, mithin 61 Prozent weniger. Eine bedeutende Zunahme zeigen dagegen die Beförderungsziffern für Eisenerze und Weizen. Im ganzen gestaltete sich der Verkehr mit den wichtigsten Handelsartikeln durch die Sault St. Marie-Kanäle im Jahre 1902 folgendermassen:

Eisenerz 24,277.555 t (1901: 18.090.618 t), Zunahme 34 Prozent; Weizen 76,730.965 Bushel (1901: 51,812.636 Bushel). Zunahme 45 Prozent; Anthrazitkohle 309.948 t (1901: 804.403 t

Abnahme 61 Prozent; Weichkohle 4,502.530 t (1901: 3,788.643 t), Zunahme 19 Prozent; Mehl 8,910.340 Barrel (1901: 7,634.350 Barrel), Zunahme 17 Prozent; Getreide, ausser Weizen, 27.740.822 Bushel (1901: 24,760.547 Bushel), Zunahme 12 Prozent; Eisen, roh und verarbeitet 198.152 t (1901: 206.443 t), Abnahme 4 Prozent; Salz 443.306 Barrel (1901: 443.774 Barrel); Kupfer 120.612 t (1901: 99.601 t), Zunahme 22 Prozent; Nutzholz 1,091.471 1000 Fuss Brettmass (1901: 1,072.124 1000 Fuss Brettmass), Zunahme 2 Prozent; Bausteine 38.919 t (1901: 46.584 t), Abnahme 16 Prozent; sonstige Waren 740.109 (1901: 558.041 t), Zunahme 33 Prozent. („Zeitschrift für Binnenschiffahrt.")

Verschiedene Mitteilungen.

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 7. Februar fand in Prag unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Vizepräsidenten Heinrich Schmeykal und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs, Statthaltereirates Adolf Stitzenberger, eine (III.) ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 35 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 24.476 Aktien mit 521 Stimmen vertraten. Auf der Tagesordnung stand als einziger Punkt die Beschlussfassung: die Vermehrung des Gesellschaftsfonds durch Hinausgabe neuer Prioritätsobligationen. Ueber Antrag der Verwaltung wurde dem im Eisenbahnministerium am 9. Jänner 1903 aufgenommenen Protokolle, mit welchem die Bedingungen festgestellt wurden, unter denen die Staatsverwaltung der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Aufnahme eines neuen Prioritätsanlehens zu Investitionszwecken im Nominalhetrage von Mk. 15,000.000 und zur Erhöhung des gesellschaftlichen Aktienkapitales durch Emission von 6667 Stück neuer gesellschaftlicher Aktien à K 300 Nominale zu erteilen geneigt ist, einstimmig die vorbehaltene Zustimmung erteilt. Ferner wurde die Erhöhung des gesellschaftlichen Prioritätenkapitales gemäss den Bestimmungen dieses Protokolles beschlossen und der Verwaltungsrat ermächtigt, nach erfolgter ministerieller Genehmigung des Protokolles die Begehung des neuen Prioritätsanlehens zur Durchführung zu bringen, sowie die diesfalls noch erforderliche Verständigung mit der Staatsverwaltung herbeizuführen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des XLIX. Stückes.) Das am 30. März 1903 herausgegebene XLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1140: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 23. März 1903, Z. 11.003, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des L. Stückes.) Das am 31. März herausgegebene L. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1141: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 26. März 1903, Z. 8225, betreffend das Einfuhrverbot für Geflügel aus Russland.

Nr. 1142: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. März 1903, Z. 65.521, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken in Böhmen nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des LI. Stückes.) Das am 2. April herausgegebene LI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1143: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. April 1903, Z. 14.213, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des LII. Stückes.) Das am 4. April herausgegebene LII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1144: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 31. März 1903, Z. 8702, betreffend das Ein- und Durchfuhrverhot für Schafe und Ziegen aus mehreren rumänischen Distrikten.

Nr. 1145: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 24. März 1903, Z. 37.237, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des LIII. Stückes.) Das am 6. April herausgegebene LIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1146: Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Handels, der Eisenbahnen und des Ackerbaues vom 29. März 1903, betreffend die Abwehr und Tilgung der Geflügelcholera.

Literatur.

Die Verwendung des Drehstromes, insbesondere des hochgespannten Drehstromes, für den Betrieb elektrischer Bahnen. Betrachtungen und Versuche von Dr. Ing. W. Reichel, Oberingenieur der Siemens & Halske A.-G., München und Berlin. Verlag von R. Oldenhourg. 1903. Preis Mk. 7·50.

Eisenbahnschematismus. Der 29. Jahrgang des Eisenbahnschematismus für Oesterreich-Ungarn pro 1903/04, dieses in Eisenhahnkreisen sehr beliehten und für alle Interessenten des Eisenbahnwesens unenthehrlichen Nachschlagebuches, ist soeben erschienen und heim Redaktionskomitee (Wien, II/2, Nordbahnstrasse 50) und in allen grösseren Buchhandlungen erhältlich.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat März 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten März 1903	Eingelagert vom ersten bis letzten März	Ausgelagert vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1903
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	71.124	38.766	41.841	68.049
Darunter wichtige Waren:				
Feigen	3.750	2.900	1.183	5.467
Kaffee	7.561	2.733	1.643	8.651
Wein	4.152	486	963	3.675
Zucker	20.947	15.619	18.458	18.108
Eisen	2.286	1.868	858	3.296
Diverse	32.428	15.160	18.736	28.852
Assekuranzwert . . K	4,199.457	3,778.919	2,895.965	5,082.411

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 26 Arheitstagen 322.500 kg.
Assekuranzwert von K 267.000.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten März	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März	Stand am letzten März 1903
Lagerscheine:				
Stück	7	—	—	7
Versicherungswert . K	17.500	—	—	17.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. April 1901.

Frachtsätze für Cichorienwurzeln.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 treten folgende Frachtsätze für die Beförderung von Cichorienwurzeln bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen in Wirksamkeit.

Von	Nach Basel Bad. Bahnhof Basel—St. Johann Basel S.B.B.
	Centimes für 100 kg
Časlau	268
Königgrätz	271
Kolin (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	257
Pardubitz (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	271
Smiřitz	276

Wien, am 9. April 1903. [351]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr via Süddeutschland und via Arlberg.

(Tarif, Teil II, Heft D.)

Englisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personenverkehr über

Calais oder Boulogne / Ostende / Antwerpen } Herbesthal

(Tarif, Teil II, Heft F.)

Französisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Herbesthal—Köln—Aschaffenburg.

(Tarif, Teil II, Heft E.)

Englisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr über Süddeutschland und dem Arlberg.

Erhebung von Hafengebühren für Dover.

Im Verkehre nach und von Dover, sowie nach und von London über Dover werden mit 1. Juni 1903 die Hafengebühren für Dover um Fr. —·65 bei einfacher Fahrt und Fr. 1·30 bei Hin- und Rückfahrt erhöht.

Wien, am 10. April 1903. [352]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Am 1. Mai 1903 tritt der III. Nachtrag zum Tarife, Teil IV, Heft 4, vom 1. Dezember 1898 in Wirksamkeit, welcher unter anderem die Einbeziehung der Station Brixlegg als Reexpeditionsstelle, neue Frachtsätze, Aenderungen von Stationsnamen etc. enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 20 Heller = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 6. April 1903. [353]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Abänderung von Sonn- und Feiertags-Rückfahrkartenpreisen im Verkehre mit Triest.

An Stelle der in der Nr. 36 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 28. März 1903 verlautbarten Sonn- und Feiertags-Rückfahrkartenpreise von Triest nach den Stationen Prosecco, Opčina, Sessana und Divača gelangen folgende Preise zur Anwendung:

Von Triest nach und zurück	Fahrpreise II. Klasse	III. Klasse
	Kronen einschl. Fahrkartensteuer	
Prosecco	1·80	1·20
Opčina	2·20	1·50
Sessana	2·40	1·60
Divača	3·20	2·20

Diese Fahrkarten gelangen ab 3. Mai 1903 bei den in der Strecke Triest — Divača an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Vergnügungszügen zur Ausgabe.

Wien, am 8. April 1903. [354]

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband

Ausserkraftsetzung einer Bestimmung im Tarife, Teil II, Heft 3.

Die im Tarife für den Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, sub Post-Nr. 37 und 38 in der Rubrik „Anmerkung“ enthaltene Bestimmung folgenden Wortlautes:

„*Zu dem Frachtsatze für Nyir-Bátor sind pro 100 kg noch 10 Heller hinzuzurechnen, wenn das zum kgl. ungarischen Tabakmagazin führende Geleise benützt wird“,

wird ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 11. April 1903. [355]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Tarifnachtrages.

Am 1. Mai 1903 tritt der III. Nachtrag zum Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. Juni 1899 in Wirksamkeit.

Dieser Tarifnachtrag enthält unter anderem Aenderung des Vorwortes, Aenderung der Nomenklatur des Abschnittes I (Holz, europäisches), Aufhebung von Frachtsätzen der Serie II des Abschnittes I, dann Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, Aenderungen von Stationsnamen etc.

Exemplare des III. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 20 Heller = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 8. April 1903. [356]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages V zu dem vom 1. Juli 1898 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1.

Mit 1. Juni 1903 gelangt der Nachtrag V zum vorstehend bezeichneten Lokalgütertarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Einheitssätze und Gebührenberechnungstabellen für ledig zur Aufgabe gebrachtes lebendes Geflügel, eine Ergänzung der Umexpeditionsgebühren für Prag-Hrabovka transit, eine Aenderung der in den Ueberfuhrstarifen für Borstenvieh, Schafe etc., sowie für Schlachtvieh auf der St. Marxer Flügelbahn und der Szallasenbahn enthaltenen Bestimmung, betreffend die Beförderung von Tierbegleitern, eine Ergänzung der Ausnahmetarife 5 und 7 und endlich eine präzisere Fassung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 12 b.

Exemplare des Nachtrages V können demnächst vom gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 14. April 1903. [357]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Schlafwagenverkehr Wien—Karlsbad und Wien—Prag.

Vom 1. Mai 1903 angefangen werden bei den Schnellzügen Nr. 5/n St.E.G. und Nr. 29 B.E.B., bezw. Nr. 30 B.E.B. und Nr. 8/n St.E.G. in den Relationen Wien—Karlsbad über Brünn—Prag und Wien—Prag über Brünn besondere Schlafwagen in Verkehr gesetzt.

Für die Benützung dieser Schlafwagen sind ausser den tarifmässigen Schnellzugsfahrpreisen für die I. Klasse, bezw. II. Klasse noch folgende Gebühren zu entrichten:

rücksichtlich der Strecke Wien—Karlsbad oder umgekehrt:

für die I. Klasse K 10·80 pro Fahrkarte
„ „ II. Klasse K 8·40 pro Fahrkarte

rücksichtlich der Strecke Wien—Prag oder umgekehrt:

für die I. Klasse K 8·— pro Fahrkarte
„ „ II. Klasse K 6·— pro Fahrkarte.

Wien, am 14. April 1903. [358]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 105 vom 16. September 1902 auf Seite 2520 sub Pos. [802] erschienene Kundmachung wird dahin abgeändert, dass ab 1. Mai 1903 bis auf weiteres die in den Relationen:

„Grussbach-Schönau . . . .
„Mistelbach . . . . . } Wien“, bezw. umgekehrt
„Stadlau . . . . . .

aufgeführten Züge, welche mit den Ziffern 1) und 2) versehen sind, nunmehr täglich, die mit der Ziffer 3) versehenen nur an Sonn- und Feiertagen, und jene mit der Ziffer 4) versehenen nur an Werktagen verkehren.

Wien, am 14. April 1903. [359]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

8. April. Infolge eines Felssturzes in der Strecke Langenegg—Lingenau der Bregenzerwaldbahn wurde mit dem Zuge Nr. 613 der Gesamtverkehr in der Strecke Langenegg—Bezau eingestellt.

9. April. Infolge eines Felssturzes in der Strecke Kennelbach—Doren der Bregenzerwaldbahn wurde der Güterverkehr in dieser Strecke eingestellt.

10. April. In der Strecke Kennelbach—Doren wurde mit dem Zuge Nr. 611 der Güterverkehr wieder aufgenommen.

10. April. Wegen Dammsetzung in der Strecke Egg—Andelsbuch der Bregenzerwaldbahn wurde mit dem Zuge Nr. 652 der Güterverkehr in der Strecke Egg—Bezau eingestellt.

12. April. Mit dem Zuge Nr. 613 wurde auf der Bregenzerwaldbahn der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

12. April. Infolge Hochwasser wurde in der Strecke Polstrau—Csakathurn der Gesamtverkehr eingestellt.

13. April. In der Strecke Polstrau—Csakathurn wurde mit dem Zuge Nr. 206 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

13. April. In der Strecke Konscina—Hatar—Bistrica der Zagorianer Bahn wurde wegen Beschädigung des Bahndammes durch Hochwasser der Frachtverkehr auf circa drei Tage eingestellt. Der Personen-, Gepäcks- und Eilgüterverkehr wird mittels Umsteigen, bezw. Uebertragen von Kolli bis zum Gewichte von 50 kg aufrecht erhalten.

Allgemeine Ausstellung für Volkswohl in Baden bei Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit vom 11. bis 27. April 1903 in Baden bei Wien stattfindenden Allgemeinen Ausstellung für Volkswohl finden für den Transport von Ausstellungsobjekten auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Allgemeine land- und forstwirtschaftliche Ausstellung in Eger. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und Tiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 11. bis 15. Juni 1903 vom Egerländer Tierzuchtvereine in Eger zu veranstaltenden Allgemeinen land- und forstwirtschaftlichen Ausstellung in Eger finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Kunstausstellung in Graz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit vom 1. Mai bis Ende Juni 1903 in Graz zu veranstaltenden Kunstausstellung finden für die Beförderung der hierzu bestimmten

Objekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, gilt, die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abt. B, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausland.

Deutschland. (Beförderung von flüssiger Luft auf den deutschen Eisenbahnen.) Nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 15. März 1903 ist eine Aenderung der Anlage B (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände) zur Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen, wonach hinter Ziffer XLIV eine Bestimmung über die Bedingungen, unter denen die Beförderung flüssiger Luft zugelassen sein soll, aufgenommen wird. Hervorzuheben ist, dass die Beförderung nur zugelassen wird in doppelwandigen, die Leitung und Strahlung der Wärme verhindernden Glasflaschen, die mit Filz umkleidet und mit einem Filzpfropfen so verschlossen sind, dass die verdampfenden Gase entweichen können, ohne im Innern einen erheblichen Ueberdruck zu erzeugen, dass jedoch ein Ausfliessen des Inhaltes nicht möglich ist. Statt der doppelwandigen, mit Filz umkleideten Glasflaschen können andere Behälter verwendet werden, wenn sie gegen Erwärmung so geschützt sind, dass sie nicht beschlagen oder bereifen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Bekanntmachung vom 2. Februar 1903, betreffend Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsorduung.) Laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 2. Februar 1903 hat der Bundesrat auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung folgende Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen:

1. In der Nr. XXXVc ist vor „Petroklastit und Haloklastit" einzufügen:
   „Minolite und Minolite I (Gemenge aus Ammomiaksalpeter und Trinitronapbthalin, ohne oder mit Binitrotoluol)".
2. In der Nr. XXXVI, lit. A, sind folgende Aenderungen vorzunehmen:
   a) Der Eingangsbestimmung ist hinter Ziffer 3 uud vor der ihr folgenden Klammer die nachstehende Ziffer 4 beizufügen:
      „4. Zentralfeuer-Pappepatronen".
   b) In lit. a ist der letzte Satz zu streichen und dafür zu setzen:
      „Die Pappe der unter 2 und 4 bezeichneten Patronen muss von solcher Beschaffenbeit sein, dass ein Brechen beim Transporte ausgeschlossen ist. Die Zentralfeuer-Pappepatronen (Ziffer 4) müssen eine Wandstärke von mindestens 0·7 mm haben."

Die Aenderung zu 1 ist sofort in Kraft getreten; die Aenderungen zu 2 treten dagegen erst mit 1. Jänner 1904 in Wirksamkeit.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangen nachstehende, im Materialmagazine Salzburg lagernde Altmaterialien im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Kautschuk- und Hanfwaren-Abfälle, altes Eisen-Plattenblech, diverse Stahl- und Alteisen-Sorten, Bruchmessing, Bruchmetall, Metallspäne, altes Kupfer und Kupferspäne, alte Tyres, Gusseisen-Bohrspäne, Bruchzink.

Die verkäuflichen Mengen können dem Offertformulare entnommen werden, welches samt den Bedingnissen für den Verkauf von Altmaterialen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden kann. Die Offerte sind samt den etwaigen Beilagen pro Bogen mit je einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert auf Altmaterialie" bis längstens **30. April 1903, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck einzubringen. Die Offerteröffnung findet am 1. Mai 1903, 10 Uhr vormittags, statt.

Die Preisanbote dürfen nur loko Wage Materialmagazin Salzburg erstellt werden. Gleichzeitig mit dem Offerte sind 10 Prozent der Kaufsumme als Vadium bei der Kassa der gefertigten k. k. Staatsbahn-Dirckticn zu erlegen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Teiles derselben anzunehmen oder ganz abzulehnen. Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Die Offerenten haben mit ihren Anboten durch sechs Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Innsbruck, im April 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Altmaterial-Verkauf.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangen nachstehend benannte, in den Materialmagazinen in Linz lagernde

Altmaterialien

im Offertwege zum Verkaufe, und zwar:

Alt-Eisenblech, Feuerrohrstutzen, Alt-Gusseisen, Pausch- und Zerreneisen, Stahltyres, Radsterne, Eisenspäne, Stahlachsen, Federstahl, Rohmetallspäne, Bruchzink, ferner Abfälle von Baumwoll-, Hanf- und Gummiwaren, Leder und Altpapier.

Nähere Angaben sind aus dem diesbezüglichen Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion (Bureau für Zugförderung und Werkstättendienst) eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden kann.

Die Offerte sind nur auf dem erwähnten Formulare zu erstellen, pro Bogen mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Anbot auf Altmaterialien" bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Linz bis längstens **30. April 1903, 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Am 1. Mai 1903, vormittags 9 Uhr, erfolgt die kommissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch gesondert, sind 10 Prozent des Wertes als Vadium bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa in Linz zu erlegen.

Offerte ohne Vadium bleiben unberücksichtigt.

Die Preise sind ab Wage loko Materialmagazin Linz in Ziffern und in Schrift zu stellen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, vom Tage der Offerteröffnung gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien zu besichtigen, indem später etwaige die Qualität betreffende Reklamationen nicht berücksichtigt werden.

Die erstandenen Materialien sind binnen 30 Tagen effektiv zu beziehen.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte ganz oder nur zum Teile anzunehmen oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Linz, am 15. April 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Linz.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Konkurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, Unternehmung etc., bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienststelle verbundene Bezüge an: Gehalt K	Gehalt h	Quartiergeld K	Quartiergeld h	Emolumente	Taggeld K	Taggeld h	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Kompetenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungs-Termin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
2 Telegraphengehilfen, provisorisch	General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Nachweis einer Vorbildung entsprechend dem Lehrziele der Unterabteilung einer Mittelschule oder einer äquiparierenden Militärschule, eventuell durch Ablegung einer Aufnahmsprüfung	Probepraxis abhängig von der Qualifikation und Verwendbarkeit	Aus der Instruktion für den Telegraphendienst nach Ablauf eines Monates nach dem Dienstantritte	General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn	Vier Wochen vom 10. April 1903
2 Magazinsdienst-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Fertigkeit im Rechnen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen		Aus den einschlägigen Dienstinstruktionen innerhalb 6 Monaten bis zu einem Jahre nach dem Dienstantritte		
4 Bahnaufseher-Aspiranten		—	—	—	—	—	2	—	Deutsche und böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, Vorbildung im Bauwesen, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen				
4 Aushilfsbahnwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	1	70	Deutsche oder böhmische Sprache, Lesen und Schreiben, richtiges Farbenunterscheidungsvermögen	mindestens 9 Monate			
4 Aushilfsweichenwächter		—	—	—	—	Dienstkleider	1	70		Probepraxis abhängig von der Qualifikation und Verwendbarkeit			

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unteroffiziere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen erteilten Zertifikates anspruchsberechtigt sind.

Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugnis beizubringen.

Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperkonstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen.

Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

PRAG, im März 1903. **Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.**

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1177	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Güter der Klasse I, bezw. der Klasse II	Opočno	Brody	Anfgabe als Frachtgut ad a) für Mengen unter 5000 kg ad b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Heller		Im Kartierungswege		
										Klasse I a)	Klasse I b)			
					Brody					963	714			
					Czernowitz					1160	816			
					Drohobycz					870	666			
					Jarosiau					694	546			
					Jasło					670	527			
					Krakau					440	341			
					Lemberg					858	660			
					Mikulince-Strusów					1058	781			
					Neu-Sandec					657	518			
					Przemyśl					741	582			
					Rzeszów					635	500			
					Sambor					812	636			
					Stanislau					1021	744			
					Stryj					893	678			
					Tarnopol					1021	744			
					Tarnów					539	423			
				oder umgekehrt										
				Tiniscbt St.E.G.	Brody					976	721			
					Czernowitz					1173	823			
					Drohobycz					883	673			
					Jaroslau					707	553			
					Jasło					683	534			
					Krakau					453	348			
					Lemberg					871	667			
					Mikulince-Strusów					1071	788			
					Neu-Sandec					638	525			
					Przemyśl					754	589			
					Rzeszów					648	507			
					Sambor					825	643			
					Stanislau					1034	751			
					Stryj					906	685			
					Tarnopol					1034	751			
					Tarnów					552	430			
				oder umgekehrt										

	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Heller			
	Klasse II a)	Klasse II b)		
Brody	757	682		
Czernowitz	866	784		
Drohobycz	706	634		
Jarosiau	604	514		
Jasło	579	495		
Krakau	391	309		
Lemberg	699	628		
Mikulince-Strusów	826	749		
Neu-Sandec	523	486		
Przemyśl	635	550		
Rzeszów	550	468		
Sambor	680	604		
Stanislau	789	712		
Stryj	725	646		
Tarnopol	789	712		
Tarnów	473	391		
Brody	744	695		
Czernowitz	853	797		
Drohobycz	693	647		
Jaroslau	591	527		
Jasło	566	508		
Krakau	378	322		
Lemberg	686	641		
Mikulince-Strusów	813	762		
Neu-Sandec	510	495		
Przemyśl	622	563		
Rzeszów	537	481		
Sambor	667	617		
Stanislau	776	725		
Stryj	712	659		
Tarnopol	776	725		
Tarnów	460	404		

1178	1179
k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
beteiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Kohlen, mineralische	Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I
Ossegg-Riesenberg	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Neschwitz	Hütteldorf-Hacking transit und Penzing
Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen
bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903
Lokaltarife	Lokaltarife
Bestebt kein direkter Frachtsatz	Es bestehen keine direkten Frachtsätze
464 Heller pro Tonne	18 Heller
Im Kartiernngswege	Im Kartiernngswege
	In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr für die Ueberstellnng von der Schieneuverbindung der Ersten Wiener Walzmühle bis Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. vice versa, sowie die Gebühr für die Manipulation am Donaunferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen

Fortlaufende Nummer	1	1
Die Publikation erfolgt	2	2
von der Namen und im der	3	3
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4	a) der Klasse A; b) der Pos. G—9, M—4 und 7, O—6 und 7 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, ferner gebrauchte Säcke (Tarif-Teil I, Abteilung B, Abschnitt C, Punkt V c)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	oder umgekehrt: Wien-Donaukaihahnhof oder Nussdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut; Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen; bei „gebrauchten Säcken“: Aufgabe in jedem Gewichte; bei den „übrigen Gütern der angeführten Tarif-Positionen“: Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	Heller: a) 15, 11, 8, 17, 21; b) 13, 7, 6, 8, 13, 17
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	
Art der Durchführung	12	
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	
besondere Bemerkungen	14	

Fortlaufende Nummer	1180	1181	1182
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn
			k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Cement	Sand, unverpackt, aus Pos. E—18 der Güterklassifikation	Bier in Fässern als Frachtgut
			Eilgüter, ermässigte
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Linz	Modřan	Michelob
nach	Simbach	Nusle-Vršovic transit	via Komotau: Bruch (k.k.St.B.), Ober-Georgenthal (k.k.St.B.), Oberlentensdorf, Teplitz-Waldthor, Tyssa-Königswald
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe von ad a) beliebigen Mengen: „ b) mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. via Komotau: Bruch (k.k.St.B.), Oberlentensdorf, Ossegg (k.k.St.B.), Teplitz-Waldthor 1. Aufgabe in beliebigen Mengen
			2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 19. April 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Bezeichnung	Lokaltarif	Lokaltarif	Lokalgütertarife
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht			
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	47 Heller	13 Heller	Es bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	31 Heller	10 Heller	Heller: 86 / 86 / 98 / 110 / a) 58 / b) 57 / a) 62 / b) 61 / a) 58 / b) 57 / a) 72 / b) 70 / a) 86 / b) 82
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	16 Heller	3 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1183	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	der in nachstehender Tabelle angeführten Tarifklassen	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach	Eilgut			Frachten													
						I. Klasse			II. Klasse			Wagenladungsklassen A		B	C	Spezialtarife 1	2	3
						bei Frachtzahlung für												
						Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg	Mengen unter 5000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg	mindestens 5000 kg	mindestens 10.000 kg					
							für den Frachtbrief und Wagen			für den Frachtbrief und Wagen								
oder umgekehrt		gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Sperrige Güter	Zugestandene Frachtsätze in Hellern für 100 kg												
Bodenbach (B.N.B.)	Lewin-Geltschberg	205	119	110	119	94	—	—	88	—	—	72	72	67	51	57	55	47
	Wernstadt	221	135	126	135	106	—	—	100	—	—	82	82	77	57	63	61	53
Brandeis a. d. Elbe	Aussig (Oe.N.W.B. und St.E.G.)	403	177	146	177	146	—	—	112	—	—	101	101	88	69	91	79	57
	Bodenbach (B.N.B. und St.E.G.)	498	215	174	215	174	—	—	131	—	—	116	116	99	79	103	83	63
	Schönpriesen	455	198	152	183	152	—	—	118	—	—	107	107	94	75	97	83	63
	Tetschen (Oe.N.W.B.)	498	215	174	215	174	—	—	131	—	—	116	116	99	79	103	83	63
Hracholusk (L.B.)	Brüx (A.T.E. und k.k.St.B.)	—	—	—	—	—	—	—	91	—	—	80	78	—	—	—	—	—
	Komotau (A.T.E.)	—	—	—	—	—	—	—	111	—	—	95	91	—	—	—	—	—
Kosten (k.k.St.B.)	Fleissen-Grossloh	—	—	—	—	—	—	—	193	—	—	147	—	—	—	—	—	—
Trebnitz (L.B.)	Reichenberg (A.T.E.)	449	228	228	322	218	203	184	188	169	160	128	128	111	88	113	88	71

Fortlaufende Nummer	1	1184	1185	1186
Die Publikation erfolgt	2	Oesterr. Nordwestbahn	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der und im Namen der	3		beteiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4	Bier	Harzseife	Kalkstein
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): von	5	Gross-Priesen	Anssig (St.E.G. nnd Oe.N.W.B.) Schönpriesen Schreckenstein	Kalk-Podol nnd Prachowitz Station
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): nach	5	Wien Oe.N.W.B	Zágráb (M.Á.V. und S.B.)	Chrudim Stadt (k.k.St.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachthrief nnd Wagen, sowie nnter Aufrecbtbaltnng der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Einbaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Anfgabe als Frachtgnt und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachthrief nnd Wagen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltnng der allgemein gültigen Tarif bestimmungen. Anf- und Ahladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widernf, längstens jedocb bis Ende Dezemher 1903	bis auf Widerruf, läugstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarif der Oesterr. Nordwesthahn vom 1. Jänner 1898	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Westnngarisch-Oesterreicbischen Eisenbabnverband	Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichiscben Eisenbahnverbandes
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	253 Heller	Es besteht kein direkter Frachtsatz	21·8 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	231 Heller	516 Heller	18·8 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)	11	22 Heller		3 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartiernngswege	Im Kartiernngswege	Im Kartiernngswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, nnd Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1187	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	a) ermässigte Eilgüter, b) besonders ermässigte Eilgüter	V e r s e c z	Klösterle Pressnitz-Reischdorf Schmiedeberg Wickwitz	Aufgabe in hellebigen Mengen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a)	Heller b)	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt						1289 1332 1348 1312	1267 1296 1313 1289			
1188	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohlen als Frachtgut	W e g s t ä d t l		Auflieferung eines Minimalquantums von 4000 Tonnen. Die Sendungen müssen an ein mit der Station Wegstädtl in Schienenverbindung stehendes Etablissement adressiert sein. Erlag einer Kaution von K 3200 in barem oder pupillarsicheren Wertpapieren (zum Börsenkurs berechnet), die zurückgestellt wird, sobald durch Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe nachgewiesen wird, dass innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zugeständnisses 4000 Tonnen befördert wurden. Bei Nichtanforderung des Pflichtquantums verfällt von der Kaution der Unterschied zwischen den tarifmässigen und den zugestandenen Frachtsätzen für das tatsächlich verfrachtete Quantum	vom 1. Mai 1903 bis Ende April 1904	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr vom 1. Juli 1899	Kronen für 10.000 kg		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schlepphahngebühren nicht enthalten
				Bilin					42·4	34·4	8			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					43·6	35·6	8			
				Dux nnd Ladowitz					41·6	33·6	8			
				Franz Josef-Stollen					40·0	32·0	8			
				Holtschitz-Seestadtl					44·6	36·6	8			
				Karbitz					34·8	26·8	8			
				Maria-Ratschitz					42·4	34·4	8			
				Mariaschein					36·2	28 2	8			
				Paredl					43·4	35·4	8			
				Schallan					37·9	29 9	8			
				Schönfeld					34·0	26·0	8			
				Schwaz-Kuttowitz					41·6	33·6	8			
				Settenz					39·2	31·2	8			
				Teplitz					38·4	30·4	8			
				Triebschitz					44·2	36·2	8			
				Trupschitz					53·2	45·2	8			
				Türmitz					33·6	25·6	8			
				Ullersdorf					40·0	32·0	8			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	pro 100 kg Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
1189	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holzzellstoff der Pos. H—32 (a und b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Zartlesdorf	Zólyom	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen obliegt dem Absender	vom 20. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	226 Heller inkl. ungar. Stener		Im Kartierungswege		
1190	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Spiritus der Pos. S—50 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Györ	Wilten	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Das Abladen obliegt dem Empfänger	vom 20. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	372 Heller inkl. ungar. Stener		Im Kartierungswege		
1191	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Melonen	Beodra (Station der Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Lokaleisenbahn)	Graz S.B. Graz k.k.St.B. Salzburg	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Eilgut in beliebigen Mengen	vom 30. April 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 795 795 971 inkl. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
23	Nr. 131 vom 15. November 1902	2286	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Scherben von Thonwaaren aller Art	Altkladno B.E.B.	Düsseldorf-Bilk „ -Derendorf „ -Grafenberg „ -Hafen „ -Lierenfeld Witten-West	1. Juni 1903	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
59	Nr. 35 vom 24. März 1903	1053	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Lithophone	Salzburg	Lemberg	Die Frachtsätze sub a) 897 h sub b) 839 h werden wie folgt berichtigt: ad a) 791 h ad b) 742 h	

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Tarifbeamte
im Speditionsfache, sowie im Oesterreichisch-ungarischen und internationalen Tarifwesen versiert, bei guter Bezahlung von Wiener Speditionshaus sofort gesucht.
Offerte unter **„T. M. 728“** befördert
Haasenstein & Vogler, Wien, I.

Frachtenbücher
und alle **eisenbahntarifarischen Arbeiten übernimmt** tüchtiger Fachmann. Zuschriften erbeten unter
„Vorteilhaft U. V. 754“
an Haasenstein & Vogler, Wien, I.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 44. **Wien, 18 April 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1903 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 10 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 14. April 1903,*) betreffend die Verwendbarkeit der Teilschuldverschreibungen des niederösterreichischen Eisenbahnanlehens von 18 Millionen Kronen zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Teilschuldverschreibungen des vom Lande Niederösterreich auf Grund des Gesetzes vom 15. Februar 1903, L.-G.-Bl. Nr. 17, aufzunehmenden Eisenbahnanlehens im Höchstbetrage von 18 Millionen Kronen können zur fruchtbringenden Anlegung von Kapitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparkassenamtes, dann von Pupillar-, Fideikommiss- und Depositengeldern und zum Börsenkurse, jedoch nicht über dem Nennwerte, zu Dienst- und Geschäftskautionen verwendet werden.

§ 2.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes, das mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister des Innern, der Justiz, der Finanzen und der Eisenbahnen beauftragt.

Wien, am 14. April 1903.

Franz Joseph m. p.

Koerber m. p. **Böhm** m. p. **Wittek** m. p.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Komotau nach Postelberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Albert Saxl in Wien die mit dem Erlasse vom 6. April 1898, Z. 12.382/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 46 vom 23. April 1898), auf die Dauer eines Jahres erteilte und mit den Erlässen vom 16. März 1899, Z. 8427/2, vom 27. März 1900, Z. 12.557/2, vom 4. April 1901, Z. 12.091/2, und vom 2. April 1902, Z. 14.282/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 40 vom 8. April 1899, Nr. 43 vom 14. April 1900, Nr. 43 vom 13. April 1901 und Nr. 42 vom 15. April 1902), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Komotau über Eidlitz, Bielenz, Welmschloss, Tattina und Wittosess nach Postelberg neuerlich auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 28. März 1903. E.-M.-Z. 11.986/2.

---

*) Enthalten in dem am 16. April 1903 ausgegebenen XXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 86.

Neuerliche Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinien von der Palackýbrücke in Prag einerseits nach Hodkovička, anderseits zum Holeschowitzer Hafen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtrate der kgl. Hauptstadt Prag die mit den Erlässen vom 6. April 1898, Z. 7451/2, und vom 3. Juni 1898, Z. 22.420/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 48 vom 28. April 1898 und Nr. 70 vom 21. Juni 1898), erteilte und seither wiederholt, zuletzt mit dem Erlasse vom 2. April 1902, Z. 14.134/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 42 vom 15. April 1902), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für normalspurige mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnlinien von der Palackýbrücke in Prag einerseits nach Hodkovička, anderseits über den projektierten Quai im Albertsviertel, den Franzensquai, die Kreuzherrn- und Salnitergasse, ferner über die Ringstrasse des Assanierungsrayons, den projektierten Umschlagsplatz im Petersviertel und über die Hetzinsel zum Holeschowitzer Hafen unter den im erstzitierten Erlasse angeführten Bedingungen und Vorbehalten auf ein weiteres Jahr, das ist bis zum 6. April 1904 verlängert.

Wien, am 28. März 1903. E.-M.-Z. 11.480/2.

Eisenbahnverkehr im Monate Februar

1903 und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902.

Im Monate Februar 1903 hat das österreichische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate Februar 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 10,317.718 Personen und 7,887.690 t Güter befördert und hierfür eine Gesamteinnahme von K 42,451.637 erzielt, das ist pro Kilometer K 2110. Im gleichen Monate 1902 betrug die Gesamteinnahme, bei einem Verkehre von 10,197.799 Personen und 7,577.995 t Güter K 42,001.080 oder pro Kilometer K 2131, daher resultiert für den Monat Februar 1903 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1 Prozent.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 28. Februar 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 20,951.082 Personen und 16,231.138 t Güter, gegen 21,220.058 Personen und 15,852.201 t Güter im Jahre 1902 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1903 auf K 88,516.687, im Jahre 1902 auf K 87,680.299.

Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.121 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1902 dagegen 19.711 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1903 auf K 4399 gegen K 4448 im Vorjahre, d. i. um K 49 ungünstiger oder auf das Jahr berechnet pro 1903 auf K 26.394 gegen K 26.688 im Vorjahre, d. i. um K 294, mithin um 1·1 Prozent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zwei Monate 1903 pro Jahr ermittelten kilometrischen Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1903 Kronen
A. Hauptbahnen.	
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	118.788
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	89.394
3. Leoben-Vordernberger Bahn	88.146
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	76.044
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	53.766
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	48.576
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	37.614
8. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	35.448
9. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	34.944
10. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	34.758
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	30.204
12. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	29.538
13. Böhmische Nordbahn	27.060
14. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	24.312
15. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	24.306
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	17.640
17. Eisenbahn Wien-Aspang	16.524
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	
1. Wiener Stadtbahn	120.144
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	51.702
3. Kuttenberger Lokalbahn	31.932
4. Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	31.338
5. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	30.180
6. Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	29.280
7. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	22.872
8. Stauding-Stramberger Lokalbahn	21.996
9. Bozen-Meraner Bahn	20.046
10. Neutitscheiner Lokalbahn	19.374
11. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	17.972
12. Lokalbahn Dolina-Wygoda	16.002
13. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	15.972
14. Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	15.786
15. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	13.938
16. Lokalbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	13.842
17. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	12.276
18. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	11.580
19. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	11.376
20. Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	9.174
21. Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	9.000
22. Unterkrainer Bahnen	8.742
23. Bukowinaer Lokalbahnen	8.694
24. Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	7.818

		Kronen
25.	Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	7.770
26.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	7.608
27.	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	7.320
28.	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	6.822
29.	Steiermärkische Landesbahnen (Lokalb. Cilli-Wöllan)	6.822
30.	Friauler Bahn	6.636
31.	Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	6.558
32.	Lokalbahn Asch-Rossbach	6.162
33.	Friedländer Bezirksbahnen	6.030
34.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	5.790
35.	Lokalbahn Plan-Tachau	5.724
36.	Bregenzerwaldbahn	5.706
37.	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	5.670
38.	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	5.656
39.	Lokalbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.622
40.	Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	5.526
41.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	5.514
42.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5.352
43.	Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	5.178
44.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	5.148
45.	Mährische Westbahn	5.094
46.	Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	5.016
47.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	4.800
48.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	4.782
49.	Zillertal-Bahn	4.716
50.	Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	4.668
51.	Lokalbahn Wotic-Selčan	4.656
52.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	4.452
53.	Ostgalizische Lokalbahnen	4.446
54.	Gurktal-Bahn	4.428
55.	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	4.308
56.	Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	4.200
57.	Valsugana-Bahn	4.188
58.	Böhmische Kommerzialbahnen	4.134
59.	Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.128
60.	Lokalbahn Chabówka-Zakopane	4.020
61.	Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.020
62.	Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	3.852
63.	Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.804
64.	Lokalbahn Postelberg-Laun	3.708
65.	Welser Lokalbahn	3.672
66.	Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.660
67.	Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	3.612
68.	Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.600
69.	Wippachtal-Bahn	3.600
70.	Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.522
71.	Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	3.480
72.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	3.480
73.	Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.468
74.	Ybbstal-Bahn	3.444
75.	Lokalbahn Auspitz	3.366
76.	Lokalbahn Deutschbrod-Saar	3.330
77.	Gailtal-Bahn	3.330
78.	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	3.318
79.	Steyrtal-Bahn	3.198
80.	Kolomeaer Lokalbahnen	3.144
81.	Murtal-Bahn	3.126
82.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	2.970
83.	Pielachtal-Bahn	2.964
84.	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	2.952
85.	Lokalbahn Modřan-Čerčan	2.928
86.	Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów	2.838
87.	Lokalbahn Stankau-Ronsperg	2.838
88.	Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.838
89.	Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.802
90.	Netolitzer Lokalbahn	2.700
91.	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2.694
92.	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	2.674
93.	Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.562
94.	Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	2.550
95.	Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	2.496
96.	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	2.478
97.	Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	2.454
98.	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.358
99.	Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	2.352
100.	Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.292
101.	Pinzgauer Lokalbahn	2.232
102.	Lokalbahn Piła-Jaworzno	2.226
103.	Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.202
104.	Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	2.130
105.	Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.130
106.	Lokalbahn Kolin-Čerčan	2.082
107.	Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.052
108.	Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	1.982
109.	Brüx - Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.932
110.	Chrudim-Holitzer Lokalbahn	1.920
111.	Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.836
112.	Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	1.830
113.	Lokalbahn Lupków-Cisna	1.824
114.	Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	1.770
115.	Lokalbahn Melnik-Mšeno	1.752
116.	Kaadener Lokalbahn (Radonitz-Duppau)	1.524
117.	Niederösterr. Waldviertelbahn	1.500
118.	Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.488
119.	Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	1.488
120.	Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	1.416
121.	Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	1.290
122.	Lokalbahn Triest-Parenzo	1.272
123.	Lokalbahn Laun-Libochowitz	960
124.	Lokalbahn Neuhof-Weseritz	876
125.	Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	702

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zwei Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	18·5
Eisenbahn Wien-Aspang	8·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	5·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	4·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·8
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	2·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	1·0
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	0·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	0·4

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Lupków-Cisna	109·7
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	77·1
Lokalbahn Piła-Jaworzno	50·8
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	46·6
Kuttenberger Lokalbahn	37·2
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	35·4
Lokalbahn Modřan-Čerčan	29·4
Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	26·4
Lokalbahn Kolin-Čerčan	23·0
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	21·6
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	19·1
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	18·1
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	16·8
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	16·1
Lokalbahn Wotic-Selčan	16·0
Welser Lokalbahn	14·8
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	13·0
Zillertalbahn	12·9
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	11·7
Gurktal-Bahn	11·5
Niederösterreichische Waldviertelbahn	11·3
Netolitzer Lokalbahn	10·6
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	9·9
Lokalbahn Dolina-Wygoda	8·2
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	8·2
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	7·9
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·7
Friauler Bahn	6·4
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	6·4
Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	6·2
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	5·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	5·6
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	5·3
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	5·1
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	4·9
Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	4·8
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	4·4
Bukowinaer Lokalbahnen	4·2
Lokalbahn Mauthausen-Grein	4·1
Friedländer Bezirksbahnen	3·7
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	3·6
Lokalbahn Plan-Tachau	3·0
Bozen-Meraner Bahn	3·0
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	2·9
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	2·7
Valsugana-Bahn	2·6
Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach	2·5
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	1·9
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	1·8
Ostgalizische Lokalbahnen	1·5
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	1·1
Lokalbahn Asch-Rossbach	0·8
Kolomeaer Lokalbahnen	0·8
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	0·8
Ybbstal-Bahn	0·2

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zwei Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Böhmische Nordbahn	0·4
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·5
Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	3.5
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	3·8
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	7·4
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	9·1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	27·2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	28·8

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	0·3
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	0·7
Unterkrainer Bahnen	0·8
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	1·4
Lokalbahn Chabówka-Zakopane	1·6
Pielachtal-Bahn	1·7
Mährische Westbahn	2·0
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	2·3
Wiener Stadtbahn	3·3
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	3·3
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	3·7
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4·0
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	4·1
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	4·2
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	4·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	4·6
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	4·8
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	5·0
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	5·0
Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	5·1
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	5·2
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	5·5
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	5·8
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	6·1
Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów	6·1
Lokalbahn Melnik-Mšeno	6·4
Steiermärkische Landesb. (Lokalbahn Cilli-Wöllan)	6·4
Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	6·5
Neutitscheiner Lokalbahn	6·7
Pinzgauer Lokalbahn	7·0
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	7·3
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	7·7
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	7·8
Steyrtal-Bahn	7·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	7·8
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	8·0
Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	9·1
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	9·6
Lokalbahn Auspitz	9·7
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	9·7
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	11·0
Stauding-Stramberger Lokalbahn	11·9
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	12·0
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	12·1
Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	12·4

	%
Böhmische Kommerzialbahnen	12·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	16·4
Murtal-Bahn	17·5
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	18·2
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	21·2
Gailtal-Bahn	22·3
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	22·6
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	25·8
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	29·2
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	30·5
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	32·1
Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	33·4
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	33·7
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	35·5
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	44·4
Lokalbahn Postelberg-Laun	45·2
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	47·4

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Lokalbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate Februar 1903 noch weiters 5 Zahnradbahnen (Länge 32·37 km), 28 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe (Länge 406·09 km) und 3 Drahtseilbahnen (Länge 0·68 km), somit zusammen 439·14 km, wovon 407·72 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate Februar 1903 wurden auf diesen Bahnen 15,219.887 Personen und 9113 t Güter befördert und hierfür K 1,997.610 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 1,985.318 und auf den Güterverkehr K 12.292 entfallen.

Im gleichen Monate 1902 resultierte eine Gesamteinnahme von K 1,860.604 bei einem Verkehre von 14,137.933 Personen, 10.291 t Güter und einer Gesamtlänge des Bahnnetzes von 396·04 km, wovon 367·03 km im Betriebe standen.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 28. Februar 1903 betrug die Gesamtfrequenz 31,094.706 Personen und 18.091 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesamteinnahme beziffert sich auf K 4,124.151. (Personenverkehr K 4,098.777 und Güterverkehr K 25.374.) In der gleichen Zeitperiode 1902 betrug die Gesamteinnahme bei einer Frequenz von 27,933.487 Personen und 21.381 t Güter K 3,904.067, wobei der Personenverkehr mit K 3,877.537 und der Güterverkehr mit K 26.530 partizipieren.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationiert:

Staatseisenbahnbetrieb.

Auf Grund vorläufiger Ermittlung betrugen die Transporteinnahmen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen im Monate Februar 1903 aus dem Personenverkehre K 3,379.500, aus dem Güterverkehre K 13,044.200, daher im ganzen K 16,423.700.

Hiervon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 2,299.400 (2,004.800 Reisende), aus dem Güterverkehre K 9,205.700 (1,995.900 t); auf die östlichen Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 1,080.100 (656.700 Reisende), aus dem Güterverkehre K 3,838.500 (491.400 t).

Wird die Gesamteinnahme des Berichtsmonates mit jener des Monates Februar 1902 verglichen, so zeigt sich im Personenverkehre eine Mehreinnahme von K 61.314 (+ 40.500 Reisende) und im Güterverkehre eine solche von K 175.797 (+ 23.800 t).

Eine höhere Einnahme aus der Personenbeförderung ergab sich nur auf den westlichen Staatsbahnen, von welchen um K 62 491 (+ 59.600 Reisende) mehr eingenommen wurden als im Februar des Vorjahres, während bei den östlichen Linien des Staatsbahnnetzes ein Ausfall von K 1177 (— 19.100 Reisende) zu verzeichnen ist.

Von der ausgewiesenen Mehreinnahme aus dem Gütertransporte entfallen auf die westlichen Staatsbahnen K 74.852 (+ 10.200 t), auf die östlichen Staatsbahnen K 100.945 (+ 13.600 t).

Das höhere Einnahmenergebnis aus dem Personenverkehre der westlichen Staatsbahnen ist zum Teile auf die im allgemeinen günstige Witterung des Berichtsmonates, zum Teile auch auf den Umstand zurückzuführen, dass dieser Monat im heurigen Jahre um einen Feiertag mehr zählte als der Februar vorigen Jahres. Auf den östlichen Staatsbahnen war besonders der Reiseverkehre auf kürzeren Strecken schwächer als im Vergleichsmonate vorigen Jahres, woraus sich auch der grössere Ausfall in der Frequenz gegenüber der verhältnismässig geringen Mindereinnahme erklärt.

Im Güterverkehre erbrachten beide Staatsbahnnetze Mehreinnahmen, und zwar resultierten dieselben bei den westlichen Staatsbahnen zumeist aus der Mehrbeförderung von Kohle und Holz, sowie aus dem Transporte lebender Tiere (Hornvieh und Schafe), während die Beförderung von Eis, welches im Vorjahre in beträchtlichen Quantitäten gefahren wurde, heuer infolge der durch die andauernde Kälte ermöglichten lokalen Versorgung des Bedarfes fast gänzlich ausfiel.

Auf den östlichen Linien wurden hauptsächlich Baumaterialien, dann auch Getreide, Mehl und lebende Tiere in grösserer Menge befördert, woraus auch die erhebliche Mehreinnahme derselben im Güterverkehre erwachsen ist.

Vom 1. Jänner bis 28. Februar 1903 vereinnahmten die k. k. Staatsbahnen im Personenverkehre K 7,987.600 (— K 50.511), im Güterverkehre K 26,645.800 (plus K 302.184), sonach im ganzen K 34,633.400 (plus K 251.673).

Wiener Stadtbahn. Nach der vorläufigen Zusammenstellung der Einnahmen dieses Verkehrsunternehmens betrugen dieselben im Februar 1903:

Aus dem Personenverkehre K 321.000 (2,340.300 Reisende), aus dem Güterverkehre K 48.100 (21.500 t), mithin im ganzen K 369.100.

Im Vergleiche zum definitiven Ergebnisse der Einnahmen im Monate Februar 1902 blieb die Einnahme im Personenverkehre um K 2121 (+ 3400 Reisende), im Güterverkehre um K 1592 (+ 1000 t) zurück.

Die Gesamteinnahme vom 1. Jänner bis 28. Februar 1903 zeigt gegen das entsprechende Einnahmenergebnis des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 22.686 (— 63.000 Reisende), aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 3649 (+ 3600 t).

(Fortsetzung auf Seite 1148.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1903	1902	Im Monate Februar 1902 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differenz pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.548	8 548	2,661.500	2,487.300	3,379.500	13,044.200	16,423.700	1.921	16,186.589	1.894	+ 1·4	8.548	8.548
b) Wiener Stadtbahn	38	38	2,340.300	21.500	521.000	48.100	369.100	9.714	372.813	9.811	— 1·0	38	38
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	4.300	7.200	1.100	6.500	7.600	507	8.001	533	+ 4·9	15	15
Beneschau-Wlaschim	47	23	3.900	3.100	3.800	11.100	14.900	317	9.290	404	— 21·5	47	23
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	2.000	3.000	2.600	6 100	8.700	264	4.508	137	+ 92·7	33	33
Bregenzerwaldb. (Bregenz-Bezau)	35	. . .	9.600	2.200	6.900	11.100	18.000	514	. . .	. . .	. . .	35	. . .
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.000	1.600	1.700	4.200	5.900	159	6.380	172	— 7·6	37	37
Bukowinaer Lokalbahnen	210	187	20.000	52.600	18.800	134.600	153.400	730	127.913	684	+ 6·7	210	187
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	26.200	24.600	20.300	55 300	75.600	455	74.124	446	+ 2·0	166	166
Chabowka-Zakopane	43	43	7.800	2.400	7.200	6.200	13.400	312	16.666	338	+ 19·6	43	43
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.300	800	700	1 100	1.800	129	1.270	91	+ 41·8	14	14
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	5.300	6.300	2.000	7.300	9.300	158	12.500	212	— 25·5	59	59
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	8.000	8.400	8.300	21 900	30.200	270	27.904	249	+ 8·4	112	112
Deutschbrod-Saar	33	33	3.600	1.800	2.600	6.100	8.700	264	9.086	275	— 4 0	33	33
Dolina-Wygoda	9	9	1.400	8.700	400	12.500	12.900	1.433	11.236	1.248	+ 14·8	9	9
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.800	3.500	3.300	9.800	13.100	655	10.586	529	+ 23·8	20	20
Friauler Bahn	16	16	5 000	1.300	6.500	2.400	8.900	556	8.372	523	+ 6 3	16	16
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.400	2.600	3.100	4.800	7.900	203	7.457	191	+ 6·3	39	39
Gailtal-Bahn	31	31	4.300	2.300	2.800	7.700	10.500	339	10.313	333	+ 1 8	31	31
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.000	4 000	2.400	6.800	9.200	613	7.995	533	+15·10	15	15
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	2.800	2 300	1.300	2.600	3.900	205	4.478	236	— 13·1	19	19
Gurktalbahn	29	29	6 000	2.900	2.800	6.900	9.700	334	8.898	307	+ 8·8	29	29
Hinter-Třeban—Lochowitz	27	27	1.800	1.200	1.100	2.400	3.500	130	3.206	119	+ 9·2	27	27
Kaadener Lokalbahnen	13	. . .	1.200	500	600	1.100	1.600	123	. . .	. . .	. . .	13	. . .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	9.000	9.600	5.800	17.000	22.800	485	21.925	466	+ 4·1	47	47
Karlsbad-Merkelsgrün	11	. . .	1.400	3.500	500	3.800	4.300	391	. . .	. . .	. . .	11	. . .
Kolin-Cerčan	81	81	4.600	3.300	4.000	9.300	13.300	164	11 808	146	+ 12·3	81	81
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	500	4.600	200	8.000	8 200	248	8.440	256	— 3·1	33	33
Krakau-Kocmyrzów	20	20	3.500	3.800	1.400	5.600	7.000	350	7.748	387	— 9·6	20	20
Lambach-Haag a. H.	26	26	4.200	600	2.400	2.200	4.600	177	4.685	180	— 1·7	26	26
Laun-Libochowitz	20	. . .	3.000	500	1.000	700	1.700	85	. . .	. . .	. . .	20	. . .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	15.100	8.100	18.600	18.400	37.000	416	33.434	376	+ 10·6	89	89
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	4.700	2.300	1.900	3.100	5.000	227	4.904	223	+ 1·8	22	22
Lupków-Cisna	25	25	200	900	200	2.600	2.800	112	2.450	98	+ 14·3	25	25
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2 300	1.500	1.500	4.300	5.800	276	7.643	364	— 24·2	21	21
Mährische Westbahn	90	90	10.100	9 800	6.900	31.700	38.600	429	37.002	411	+ 4·4	90	90
Marienbad-Karlsbad	53	53	17.000	4.800	17 000	17.200	34.200	645	37.371	705	— 8·5	53	53
Mauthausen-Grein	31	31	9.000	1.900	4.000	6.000	10.000	323	9.925	320	+ 0·9	31	31
Modřan-Cerčan	74	74	7.300	5.300	5.700	12.300	18.000	243	13.704	185	+ 31·4	74	74
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.600	1.600	400	1.500	1.900	380	2.280	456	— 16·7	5	5
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	9.000	5.100	6.300	9.900	16.200	213	21 258	280	— 23·9	76	76
Netolitzer Lokalbahn	14	14	3.000	1.000	1.300	2.200	3.500	250	2.809	201	+ 24·4	14	14
Neuhaus-Neubistritz	33	33	1.800	1.300	1.000	2.800	3.800	115	3.616	110	+ 4·5	33	33
Neuhof-Weseritz	24	24	900	600	700	1.100	1.800	75	1.835	76	— 1·3	24	24
Nixdorf-Rumburg	24	. . .	7.700	1.400	2.700	1.900	4.600	192	. . .	. . .	. . .	24	. . .
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	15.600	17.800	24.100	50 100	74.200	379	71.406	364	+ 4·1	196	196
Piła-Jaworzno	21	21	400	3.600	100	4.300	4.400	210	2.348	112	+ 87·5	21	21
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	6.700	2.300	3.900	7.000	10.900	206	11.950	225	— 8·4	53	53
Plan Tachau	13	13	3.800	1.800	2.200	3.600	5.800	446	5.485	422	+ 5·7	13	13
Postelberg-Laun	11	11	900	2.000	400	2.300	2.700	245	7.180	653	— 62·5	11	11
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.300	1.300	400	2.100	2.500	147	4.886	287	— 48·8	17	17
Rakonitz-Mlatz	39	39	2.600	1.800	2.100	4.600	6.700	172	7.314	188	— 8·5	39	39
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	8.600	4.600	5.600	15.300	20.900	201	23.377	225	— 10·7	104	104
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.800	2.000	1.100	3.600	4.700	188	4.300	172	+ 9·3	25	25
Reichenberg-Gablonz-Tanwald	41	34	36.400	16.700	21.800	49.400	71.200	1.737	61.697	1.815	— 4·3	41	34
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	2.700	1.200	900	1.800	2.700	338	2.834	354	— 4·5	8	8
Schönwehr-Elbogen	15	15	2.500	3.400	1.100	3.100	4.200	280	3.969	265	+ 5·7	15	15
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	4.600	2.600	3.300	5.700	9.000	290	8.890	287	+ 1·0	31	31
Stanau-Ronsperg	22	22	3.800	1.400	2.100	3.000	5.100	232	5.185	236	— 1·7	22	22

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar								Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
5,404.000	5,084.500	7,987.600	26,645.800	34,633.400	4.052	8,038.111	26,343.616	34,381.727	4.022	+ 0·7	24.312	24.132	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
4,819.500	48.400	660.800	100.100	760.900	20.024	683.486	103.749	787.235	20.717	— 3·3	120.144	124.302	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
10.300	14.500	2.500	12.900	15.400	1.027	2.571	12.718	15 289	1.019	+ 0·8	6.162	6.114	Asch-Rossbach
7.600	5.700	7.800	20 500	28.300	602	4.910	15 974	20.884	908	— 33·7	3.612	5.448	Beneschau-Wlaschim
3.800	7.900	5.100	14.700	19.800	600	3.406	11.202	14.608	443	+ 35·4	3.600	2.658	Borki wielk.-Grzymalow
18.400	3.900	13 300	20.000	33.300	951	. . . . .					5.706	. . .	Bregenzer Waldbahn
6.700	3.400	3.400	8.500	11.900	322	3.981	8.706	12.687	343	— 6·1	1.932	2.058	Brüx-Lobositzer Verb.B.
41.300	96.700	38 900	265 300	304.200	1.449	38.606	221.454	260.060	1.391	+ 4·2	8.694	8.346	Bukowinaer Lokalb.
52.900	47.100	44.700	112.100	156.800	945	45.754	108.382	154.136	928	+ 1·8	5.670	5.568	N. Bukowinaer Lokalb.
14.200	5.400	14 200	14.600	28.800	670	13.358	15.944	29.302	681	— 1·6	4.020	4.086	Chabowka-Zakopane
3.000	1.400	1.400	1 900	3.300	236	1.094	1.157	2.251	161	+ 46·6	1.416	966	Chlumetz-Königstadtl
12.100	11.800	4.600	14.300	18.900	320	5.299	17.782	23.081	391	— 18 2	1.920	2.346	Chrudim-Holitzer L.B.
16.400	17.600	18.000	43.900	61.900	553	18.392	37.960	56.352	503	+ 9 9	3.318	3.018	Delatyn-Kołomea-Stef.
7.200	4 000	5.400	12.900	18.300	555	4.431	14.683	19.114	579	— 4·1	3.330	3.474	Deutschbrod-Saar
2.400	15.200	700	23.300	24 000	2.667	648	21.542	22.190	2.465	+ 8·2	16.002	14.790	Dolina-Wygoda
11.400	6.900	6.500	19.400	25.900	1.295	6.488	19.139	25.627	1.281	+ 1·1	7.770	7.686	Fehring-Fürstenfeld
10.600	2.700	13.000	4.700	17.700	1.106	13.022	3.598	16.620	1.039	+ 6·4	6.636	6.234	Friauler Bahn
12.200	5.000	6.100	8 800	14.900	382	6.364	9.824	16.188	415	— 8·0	2.292	2.490	Fürstenfeld-Hartberg
8.800	3.500	5.800	11.400	17.200	555	5.146	17.003	22.149	714	— 22·3	3.330	4.284	Gailtal-Bahn
9.800	7.100	4.600	11.800	16.400	1.093	5.373	12.791	18.164	1.211	— 9·7	6.558	7.266	Gleisdorf-Weiz
6.100	4.000	2.800	51.00	7.900	416	2.962	5.403	8.365	440	— 5·5	2.496	2.640	Göpfritz—Gr.-Siegharts
13.100	6.500	6.200	15.200	21.400	738	5.542	13.667	19.209	662	+ 11·5	4.428	3 972	Gurktalbahn
3.600	2.300	2.200	4.500	6.700	248	2.248	4.794	7.042	261	— 5·0	1.488	1.566	Hint.-Třeban-Lochowitz
2.600	1.000	1 300	2.000	3.300	254	. . . . .					1.524	. . .	Kaadener Lokalb., R.-D.
16.400	19.100	10.400	32.800	43.200	919	11.502	29.294	40.796	868	+ 5·9	5.514	5.208	Karlsb.-Johanngeorgst.
2.700	7.500	1.000	8.200	9.200	836	. . . . .					5.016	. . .	Karlsbad-Merkelsgrün
12.300	6.100	10.100	18.000	28.100	347	9.967	12.836	22.803	282	+ 23·0	2.082	1.692	Kolin-Cerčan
900	10.200	400	16.900	17.300	524	437	16.703	17.140	520	+ 0·8	3.144	3.120	Kolomeaer Lokalbahnen
7.500	8.800	3.000	12 500	15.500	778	2.473	13.810	16 283	814	— 4·4	4 668	4.884	Krakau-Kocmyrzów
8.000	1.300	4.500	4.400	8.900	342	4.524	4.905	9.429	363	— 5·8	2.052	2.178	Lambach-Haag
4.900	1.300	1.600	1.600	3.200	160	. . . . .					960	. . .	Laun-Libochowitz
32.200	17.300	40.900	42.500	83.400	937	42.409	28.931	71.340	802	+ 16·8	5.622	4.812	Lemberg-Bełzec
7.000	4 200	3.900	6.500	10.400	473	4.087	7.008	11.095	504	— 6·1	2.838	3.024	Lemberg (Klep.)-Janów
600	4.500	400	7.200	7.600	304	459	3.167	3.626	145	+109·7	1.824	870	Lupków-Cisna
5.300	3.000	3.500	9.300	12.800	610	3.557	12.691	16.248	774	— 21.2	3.660	4.644	M.-Budwitz-Jamnitz
25.200	19.500	14.000	62 400	76.400	849	16.204	61.768	77.972	866	— 2·0	5.094	5.196	Mährische Westbahn
34.000	9.600	33.300	33.900	67.200	1.268	31.889	38.681	70.570	1.332	— 4·8	7.608	7.992	Marienbad-Karlsbad
16.100	4.000	7.900	10.300	18.200	587	7.433	10.045	17.478	564	+ 4·1	3.522	3.384	Mauthausen-Grein
13.500	11.300	10.000	26.100	36.100	488	10.708	17.173	27.881	377	+ 29·4	2.928	2.262	Modřan-Cerčan
3.100	2.900	800	2.700	3.500	700	851	3.870	4.721	944	— 25·8	4.200	5.664	Mösel-Hüttenberg
16.900	9.100	12.000	27.600	39.600	521	12.580	35.417	47.997	632	— 17·5	3.126	3.792	Murtal-Bahn
4.900	2.000	2.300	4.000	6.300	450	2.110	3.587	5.697	407	+ 10·6	2.700	2.442	Netolitzer Lokalbahn
3.700	2.200	1.800	5.300	7.100	215	2.101	4.553	6.654	202	+ 6·4	1.290	1.212	Neuhaus-Neubistritz
1.800	1.200	1.400	2.100	3.500	146	1.426	2.108	3.534	147	— 0·7	876	882	Neuhof-Weseritz.
15.700	3.300	5.700	4.200	9.900	413	. . . . .					2.478	. . .	Nixdorf-Rumburg
29.600	35.100	51.000	94 300	145.300	741	52.678	90.513	143.191	730	+ 1·5	4.446	4.380	Ostgalizische Lokalb.
800	8.100	200	7.600	7.800	371	338	4.824	5.162	246	+ 50·8	2.226	1.476	Piła-Jaworczno
13.300	3.600	7.600	12 100	19.700	372	7.997	13.318	21.315	402	— 7·0	2.232	2.412	Pinzgauer L.B.
6.800	3.600	4.000	8.400	12.400	954	3.396	8.642	12.038	926	+ 3·0	5.724	5.556	Plan-Tachau
1.800	5.200	800	6.000	6.800	618	990	11.412	12.402	1.127	— 45·2	3.708	6.762	Postelberg-Laun
2.600	2.800	800	4.400	5.200	306	1.027	8.865	9.892	582	— 47·4	1.836	3.492	Potscherad-Wurzmes
5.200	3.800	4.100	8.800	12.900	331	4.638	9.351	13.989	359	— 7·8	1.986	2.154	Rakonitz-Mlatz
19.000	9.400	12.000	28.900	40.900	393	12.753	31.589	44.342	426	— 7·7	2.358	2.556	Rakonitz-Pl.-Petschau
4.900	4.200	2.300	7.500	9.800	392	2.321	7.498	9.819	393	— 0·3	2.352	2.358	Raudnitz-Hospozin
79.400	36.500	47.400	108.900	156.300	3.812	60.045	64.063	124.108	3.650	+ 4·4	22.872	21.900	Reichenberg-Gablonz-T.
5.000	2.300	2.000	3 500	5.500	688	2.046	3.690	5.736	717	— 4·0	4.128	4.302	Schlackenwerth-Joach.
5.400	6.600	2.400	6.300	8.700	580	3.074	5.122	8.196	546	+ 6·2	3.480	3.276	Schönwehr-Elbogen
9.300	5.000	7.000	12.900	19.900	642	6.561	12.416	18.977	612	+ 4·9	3.852	3.672	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
7.800	2.700	4.400	6.000	10.400	473	3.675	7.297	10.972	499	— 5·2	2.838	2.994	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar		Im Monate Februar 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar	
					1903				1902		Differenz pro Kilom. in Prozent		
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.600	3.800	2.300	11.900	14.200	710	14.111	706	+ 0·6	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	4.000	3.100	3.600	9.600	13.200	159	14.545	175	— 9·1	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	7.200	4.000	4.300	13.000	17.300	244	18.254	257	— 5·1	71	71
Tirschnitz-Schönbach	21	21	3 800	4.500	2.600	8.400	11.000	524	10.161	484	+ 8·3	21	21
Triest-Parenzo	122	. . .	8.800	800	8.500	5.500	14.000	115	. . . .	. . .	. . .	122	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	3.200	28.900	2.000	36.300	38.300	638	22.984	383	+ 66·6	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	22.200	20.100	23.200	83.100	106.300	793	90.448	675	+ 17·5	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	16.600	1.300	14.600	8 000	22.600	359	21.075	335	+ 7·2	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.500	900	1.400	2.100	3.500	318	3.880	353	+ 9·9	11	11
Welser Lokalbahn	84	84	18.400	9.400	11.200	14.300	25.500	304	22.584	269	+ 13·0	84	84
Wippachtalbahn	27	. . .	3.700	4.400	3.200	6.500	9.700	359	. . . .	. . .	. . .	27	. . .
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	4 100	12.300	2.500	12.800	15.300	900	15.242	897	+ 0·3	17	17
Wodňan-Čićenitz-Moldautbein	21	21	2.000	600	1.500	1.700	3.200	152	3.111	148	+ 2·7	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	7 600	2.800	4 300	7.800	12.100	216	11.488	205	+ 5·4	56	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	23	4.800	2.600	3.600	8.000	11.600	219	10.500	457	— 52·1	53	23
Wotic-Selčan	17	17	2.700	1.600	1.600	4.300	5.900	347	5.404	318	+ 9·1	17	17
Ybbstalbahn	76	76	9.400	4.100	6.300	16.200	22.500	296	23.706	312	— 5·1	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.000	38.400	400	29.200	29.600	4.933	27.947	4.658	+ 5·9	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	13.800	14.700	10 100	29.200	39.300	452	32 822	377	+ 19·9	87	87
Zwittau-Poličká-Skuč	52	52	5.400	3 700	3.500	9.000	12.500	240	10.664	205	+ 17·1	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	1.820	3.752	1.024	5.475	6.499	271	7 177	299	— 9·3	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.483	9 589	412	6.096	6.508	1.302	9.072	1.814	— 28·2	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angeführten Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	196.355	715.821	77.474	964.248	1,041.722	10.314	854.766	8 463	+ 21·9	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	70.456	39.047	39.682	95.895	135.577	898	132.545	878	+ 2·3	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	166.197	161.839	138.058	577.046	715.104	2.180	734 442	2.239	— 2·6	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	53.944	186.485	59.951	466.579	526.530	2.831	521.730	2.805	+ 0·9	186	186
Linie lit. B.	236	236	95.983	332.812	84.268	896.956	981.224	4 158	978.724	4.147	+ 0·3	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	31.400	63.817	28 301	226.344	254.645	2.798	232.118	2.551	+ 9·7	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	749.224	1,039.214	976.524	5,139.282	6,115.806	5.903	6,031.425	5.822	+ 1·4	1.036	1.036
Lokalbahnen	301	301	89.950	44.189	36.069	93.727	129.796	431	149.669	497	— 13·3	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	68.081	105 914	64.662	390.413	455.075	7.111	459.029	7.172	— 0·9	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.000	112.388	3.520	108.480	112.000	7.467	108.530	7.235	+ 3·2	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantierte Strecken	628	628	299.652	269.950	356.686	1,172.721	1,529 407	2.435	1,577.798	2.512	— 3·1	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	136.868	262.078	141.685	790.683	932.368	3.008	1,028.704	3.318	— 9·3	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	729.123	716.094	750.997	3,086.369	3,837.366	2.809	3,860.423	2.826	— 0·6	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	35.657	24.562	15.260	32.490	47.750	1 447	63.112	1 912	— 24·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	959.099	442.003	1,635·640	4,454.433	6,090.073	4.017	6,021.862	3.972	+ 1·4	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	8.364	. . . .	2.026	. . . .	2.026	507	1.602	401	+ 12·6	4	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	137.614	143.643	92.828	444.997	537.825	1.887	583.599	2.048	— 7·9	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	52.548	31.150	38.015	80.739	118.754	1.334	105.538	11.85	+ 12·5	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	27.203	46.390	15.980	134.633	150.613	2.317	204.859	3.152	— 26·5	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar								Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2. Monats		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom in Prozent	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
9.000	7.500	4.500	25 500	30.000	1.500	4.719	26.003	30.722	1.536	— 2·3	9.000	9.216	Starkenbach-Rochlitz
8.900	6.200	7.500	17.000	24.500	295	7.368	18.201	25.569	308	— 4 2	1.770	1.848	Strakonitz-Březnitz
15.200	8 200	9 300	25.600	34.900	492	9.737	26.393	36.130	509	— 3·3	2.952	3.054	Strakonitz-Winterberg
8.100	8.500	5.200	14.600	19.800	943	4.922	14.408	19.330	920	+ 2·5	5.658	5.520	Tirschnitz-Schönbach
17.300	1.340	17.900	8.000	25.900	212	. . . . .					1.272	. . .	Triest-Parenzo
6 600	53.900	4.700	68.500	73.200	1.220	4.915	36.454	41.369	689	+ 77·1	7.320	4.134	Trzebinia-Skawce
45.300	36.800	47.100	148.200	195.300	1.457	43.730	153.149	196.879	1.469	— 0·8	8.742	8.814	Unterkrainer Bahnen
34.200	3.900	28.100	15.900	44.000	698	28.608	14.214	42.822	680	+ 2·6	4.188	4.080	Valsugana-Bahn
8.400	2.600	2.500	5.400	7.900	718	2.444	5.183	7.627	693	+ 3·6	4.308	4.158	Vöcklabruck-Kammer
36.300	17.000	21.500	29.900	51.400	612	21.929	22.850	44.779	533	+ 14·8	3.672	3.198	Welser Lokalbahn
7.900	5.700	6.200	10.000	16.200	600	. . . . .					3.600	. . .	Wippachtalb.
9.600	32.800	5.900	33.600	39.500	2.323	6.532	26.908	33.440	1.967	+ 18·1	13.938	11.802	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
4.600	1.300	3.200	3.200	6.400	305	2.726	3.388	6.114	291	+ 4·8	1.830	1.746	Wodňan-Moldauthein
15.300	5.600	8.800	15.000	23.800	425	9.023	14.338	23.361	417	+ 1·9	2.550	2.592	Wodňan-Prachatitz
10.200	5.300	7.300	16.500	23.800	449	3.331	15.231	18.562	807	— 44·4	2.694	4.842	Wolframs-Teltsch
5.800	3.500	3.600	9.600	13.200	776	3.048	8.317	11.365	669	+ 16 0	4.656	4.014	Wotic-Selčan
18.200	8.200	11.800	31.800	43.600	574	11.642	31.868	43.510	573	+ 0·2	3.444	3.438	Ybbstalbahn
3.700	67.200	800	50.900	51.700	8.617	1.126	53.300	54.426	9.071	— 5·0	51.702	54.426	Zeltweg-Fohnsdorf
26.900	28.400	20.000	57.600	77.600	892	20.981	45.846	66.827	768	+ 16·1	5.352	4.608	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
10.300	6.600	7.400	16.900	24.300	467	7.989	13.744	21.733	418	+ 11·7	2.802	2.508	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
4.110	7.878	2.215	11.648	13.863	578	2 501	12.767	15.268	636	— 9·1	3.468	3.816	Časlau-Zawratetz
2.905	20.326	878	12.277	13.155	2.631	793	18.136	18.929	3.786	— 30·5	15.786	22.716	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Lokalb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
400.493	1,453.132	185.499	1,814.078	1,999.577	19.798	189.978	1,497.204	1,687.182	16.705	+ 18·5	118.788	100.230	Aussig-Teplitzer E. a. L.
140.007	88.063	80.939	210.507	291.446	1.930	83.857	192.144	276.001	1.828	+ 5·6	11.580	10.968	Teplitz (Settenz)-R.
340.163	336.543	289.140	1,190.155	1,479.295	4.510	287.676	1,198.731	1,486.407	4.532	— 0·4	27.060	27.192	Böhmische Nordbahn
120.851	387.375	133.620	965.266	1,098.886	5.908	136.265	939.421	1,075.686	5.783	+ 2·2	35.448	34.698	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
194.635	706.855	166.986	1,947.925	2,114.911	8.961	169.710	1,849.601	2,019.311	8.556	+ 4·7	53.766	51.336	Linie lit. B
63.502	132.704	55.808	471.353	527.161	5.793	55.482	443.495	498.977	5.483	+ 5·7	34.758	32.898	Graz-Köflacher Eisenb.
,510.315	2,168.921	2,256.778	10,873.371	13,130.149	12.674	2,276.170	10,371.861	12,648.031	12.209	+ 3·8	76.044	73.254	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
180.445	90.643	78.232	179.968	258.200	858	96.488	212.312	308.800	1.026	— 16·4	5.148	6.156	Lokalbahnen
136.339	222.580	123.506	830.053	953.559	14.899	123.078	826.786	949.864	14.842	+ 0·4	89.394	89.052	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
19.233	219.549	6.538	213.834	220.372	14.691	8.219	220.914	229.133	15.276	— 3·8	88.146	91.656	Leoben-Vordernberger
597.499	558.109	772.052	2,389.532	3,161.584	5.034	844.941	2,429.544	3,274.485	5.214	— 3·5	30.204	31.284	Oesterr. Nordwestbahn Garantierte Strecken
275.001	550.402	321.938	1,621.415	1,943.353	6.269	336.927	1,761.716	2,098.643	6.770	— 7·4	37.614	40.620	Ergänzungsnetz
,477.073	1,536.371	1,538.676	6,417.760	7,956.436	5.824	1,776.674	6,302.806	8,079.480	5.915	— 1·5	34.944	35.490	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
72.117	49.655	30.155	66.859	97.014	2.940	33.493	102.781	136.274	4.130	— 28·8	17.640	24.780	Ostrau-Friedlander Eb.
902.257	861,870	3,227.658	9,045.351	12,273.009	8.096	3,261.499	8,892.689	12,154.188	8.018	+ 1·0	48.576	48.108	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Lokalb in Oesterreich
15.090	. . . . .	3.683	. . . . .	3.683	921	3.404	. . . . .	3.404	851	+ 8·2	5.526	5.106	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
283.861	308.620	222.012	932.459	1,154.471	4.051	239.511	1,031.162	1,270.673	4.458	— 9·1	24.306	28.748	Süd-Nordd. Verbindgsb
105.208	68.514	73.659	171.486	245.145	2.754	75.661	150.800	226.461	2.544	+ 8·2	16.524	15.264	Wien-Aspang Bahn
54.935	100.441	33.959	286.038	319.997	4.923	35.531	404.263	439.794	6.766	— 27·2	29.538	40.596	Wien-Pottd.-Wr. Neust.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Februar 1903	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Februar 1902	Im Monate Februar 1902 wurden befördert: Personen	Im Monate Februar 1902 wurden befördert: Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1903: für Personen und Gepäck	1903: für Güter	1903: im ganzen	1903: pro Kilom.	1902: im ganzen	1902: pro Kilom.	Differenz pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1903	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Lokalbahnen.													
Auspitzer Lokalbahn	7	7	3.897	828	948	1.020	1.968	281	1.972	282	— 0·4	7	7
Böhmische Kommerzialbahnen	193	193	26.906	16.272	14.682	47.355	62.037	321	74.093	384	— 16·4	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	22.035	5.620	30.603	24.769	55.372	1.786	50.741	1.637	+ 9·1	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.430	1.602	957	1.799	2 756	172	3.160	197	— 12·2	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.398	1.858	2.206	5.512	7.718	309	8.583	344	— 10·2	25	25
Friedlander Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	41	17	16.944	7.385	5.915	14.221	20.136	491	8.305	488	+ 0·7	41	17
" " (Heinersd.) Raspenau-Weissbach													
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.140	921	1.383	2 778	4.161	166	4.601	184	+ 9·8	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . .	9.420	. . .	9.563	9.563	797	8.228	686	+ 16·2	12	12
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	. . .	1.906	643	1 100	1.927	3.027	168	. . .	. . .	. . .	18	. . .
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	12.940	4.396	2.702	3.848	6.550	2.183	6.624	2.208	— 1·1	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	2.446	322	1.390	829	2.219	117	3.212	169	— 30·8	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	1.927	2.367	858	2.124	2.982	249	2.552	213	+ 16·9	12	12
Melnik-Mšeno	30	30	1.647	3.696	1.553	3.246	4.799	160	5.032	168	— 4·8	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.172	304	401	460	861	57	1.096	73	— 21·9	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	9.141	1.164	11.583	5.095	16.678	694	13.101	545	+ 27·3	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.050	4.240	982	3.203	4.185	279	6.571	438	— 36·3	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	9.372	6.079	3 495	9.246	12.741	1.592	13.305	1.663	— 4·3	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	62	38	6.522	2.954	4.074	8.577	12.651	204	5.662	149	+ 36·9	62	38
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	5.890	793	2.979	1.550	5.529	221	6.590	264	— 16·3	25	25
Pielachtalbahn	49	49	7.261	2.416	5.261	7.209	12 470	254	11.656	238	— 6·9	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	2.791	1.223	1.641	3.094	4.735	316	6 458	431	— 26·7	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	2.036	2.341	1.156	3.039	4.195	168	3.842	154	+ 9·1	25	25
Saitz-Göding	38	38	5.668	3.460	2.837	2.684	8.521	224	10.537	277	— 19·1	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	8.309	2.592	4.951	4.398	9.349	374	9.610	384	— 2·6	25	25
Salzkammergut-Lokalbahn-Ges.	67	67	8.096	3.814	7.856	7 197	15.053	225	17.838	266	— 15·4	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	13.689	5.473	6.497	9.610	16.107	383	13.999	333	+ 15·0	42	42
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	10.903	25.038	3 704	31.677	35.381	1.966	36.939	2.052	— 4·2	18	18
Steyrtal-Bahn	48	48	7.571	2.905	5.160	7 770	12.930	269	13.670	285	— 5·9	48	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	790	2.941	277	3.481	3.758	626	3.847	641	— 2·3	6	6
Swoleňowes-Smečna	10	10	1.765	22.360	282	27.955	28.237	2.824	33.132	3.313	— 14·8	10	10
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	10.100	8.376	5.816	14.904	20.720	531	21.068	540	— 1·7	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz	49	49	7.944	9.952	3.880	15.535	19.415	397	17.740	362	+ 9·7	49	49
Pöltschach-Gonobitz													
Kapfenberg—Au-Seewiesen													
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	7.359	2.122	5.223	9.256	14.479	965	12.312	820	+ 17·6	15	15
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . .	1.261	. . .	3.577	3.577	447	3.700	463	— 3·4	8	8
Zillertalbahn	32	24	7.504	2.465	6.548	6.120	12.668	409	8.737	350	+ 14·4	32	24
Dampftramways.													
Brünner Lokaleisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	163.720	2.182	22.936	2.314	25.250	2.525	26 361	2.636	— 4·2	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	204.954	494	53.161	1.489	54.650	1.301	48.093	1.145	+ 13·6	42	42
Innsbruck-Hall	12	12	51.804	. . .	11.959	. . .	11.959	997	11.421	952	+ 4·7	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	79.687	. . .	10.257	. . .	10.257	1.465	10.450	1.493	— 1·9	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. in Liqu. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	98.380	. . .	14.342	. . .	14.342	2.390	15.058	2.510	— 4·8	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	9.816	3.639	2.836	4.215	7.051	504	7.449	532	— 5·3	14	14
Wiener Lokalbahn-Aktien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	61.887	12.935	15.322	9.410	24.732	989	24.842	994	+ 0·5	25	25
Summe	20.121	19.711	10,317.718	7,887.690	8,902.875	33,548.762	42,451.637	2.110	42,001.080	2.131	— 1·0	20.121	19.711

*) Der Verkehr war im Monate Februar 1902 und 1903 eingestellt.

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Lokalbahnen
8.184	1.497	2.011	1.918	3.929	561	2.369	1.978	4.347	621	— 9·7	3.366	3.726	Auspitzer Lokalbahn
55.751	35.649	30.326	102.638	132.964	689	28.129	124.406	152.535	790	— 12·8	4.134	4.740	Böhm. Kommerzialb.
41.702	10.730	55.271	48.296	103.567	3.341	55.781	44.773	100.554	3.244	+ 3·0	20.046	19.464	Bozen-Meraner Bahn
4.712	4.606	1.861	4.972	6.833	427	2.000	4.933	6 933	433	— 1·4	2.562	2.598	Brandeis-Neratowitz
4.834	3.745	4.400	11.453	15.853	634	4.954	12.151	17.105	684	— 7·3	3 804	4.104	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedlander Bezirksb.:
35.404	15.500	12.434	28.773	41.207	1.005	5.779	10.703	16.482	969	+ 3·7	6 030	5.814	Friedl.-Gr.(Hermsd.) „ (Heinersd.)
4.450	2 081	2.839	6.327	9.166	367	29.49	6.157	9.106	364	+ 0·8	2.202	2.184	Raspenau-Weissbach Gr.-Priesen-W.-Auscha
. . . . .													Innsbr. Mittelgebirgsb (Berg Isel-Igls)
. . . .	17.950	. . . .	18.347	18.347	1.529	. . . .	14.514	14.514	1.210	+ 26·4	9.174	7.260	Königshof-B.-Koněprus
3.644	1.400	2.170	4.236	6.406	355	. . . . .					2.130	. . .	Kühnsdorf-Eisenkappel
28.131	9.448	6.016	9.952	15.968	5.322	4.078	7.563	11.641	3.880	+ 37·2	31.932	23.280	Kuttenberger Lokalb.
5.217	625	3.049	1.659	4.708	248	3.243	3.403	6.646	350	— 29·2	1.488	2.100	Laibach-Oberlaibach
4.163	4.487	1.813	4.127	5.940	495	1.672	3.216	4.888	407	+ 21·6	2.970	2.442	Lundenburg-Eisgrub
3.554	61.72	3.154	5.616	8.770	292	3.508	5.855	9.363	312	— 6·4	1.752	1.872	Melnik-Mšeno
2.438	632	844	915	1.759	117	1.023	1.600	2.623	175	— 32·1	702	1.050	Mšeno—Unter-Cetno
16.095	2.545	20.354	10.918	31.272	1.303	17.894	9.786	27.680	1.153	+ 13 0	7.818	6.918	Mori-Arco-Riva a. G.
3.887	9.252	1.797	6.906	8.703	580	1.884	11.607	13.491	899	— 35·5	3.480	5.394	Mutenitz-Gaya
18.197	12.010	6.764	19.074	25.838	3.229	7.897	19.791	27.688	3.461	— 6·7	19.374	20.766	Neutitscheiner Lokalb.
12.591	6.319	7.934	14.857	22.791	367	4.323	8.212	12.535	•330	+ 11·3	1.500	1.980	N.-Oe. Waldviertelbahn
11.824	1.828	6.074	5.741	11.815	473	6.402	6.663	13.065	523	— 9·6	2.838	3.138	Otrokowitz-Wisowitz
14.540	4.814	10.309	13.901	24.210	494	11.300	13.348	24.648	503	— 1·7	2.964	3.018	Pielachtalbahn
5.674	2.775	3.227	6.824	10.051	670	3.550	9.437	12.987	866	— 22·6	4.020	5.196	Reichenau a/K.-Solnitz
4.707	4.037	2.905	5.968	8.873	355	3.765	4.466	8.231	329	+ 7·9	2.130	1.974	Radkersburg-Luttenbg.
12.083	5.532	5.950	9.592	15.542	409	5.832	17.515	23.347	614	— 33·4	2.454	3.684	Saitz-Göding
16.467	5.136	9.745	8.804	18.549	742	9.158	10.031	19.189	768	— 4·6	4.452	4.608	Salzburg-Lamprechtsh.
16.181	7.654	15 473	14.413	29.886	446	15.083	18.897	33.980	507	— 12·0	2.676	3.042	Salzkammergut-Lokalb.
27.328	12.220	12.920	20.560	33.480	797	13.562	18.243	31.805	757	+ 5·3	4.782	4 542	Schneebergbahn
18.358	47.265	6.031	59.960	65.991	3.666	8.216	66.711	74.927	4.163	— 11·9	21.996	24.978	Stauding-Stramberger
14.899	5.607	10.330	15.250	25.580	533	11.570	16.180	27.750	578	— 7·8	3.198	3.468	Steyrtal-Bahn
1.415	5.287	498	6.321	6.819	1.137	700	6.968	7.668	1.278	—811·0	6.822	7.668	Stramberg-Wernsdorf
3.750	40.070	599	51.632	52.231	5.223	733	58.876	59.609	5.961	— 12·4	31.338	35.766	Swoleňowes-Smečna
20.015	18.008	11.821	32.509	44.330	1.137	9 470	37.925	47.395	1.215	— 6·4	6.822	7.290	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
14.801	18.798	7.415	31.775	39.190	800	8.556	28.757	37.313	761	+ 5·1	4.800	4.566	Preding-Wdf.-Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg-Seewies.
13.211	4 225	9.841	18.598	28.439	1.895	8 938	14.950	23.888	1.592	+ 19·0	11.370	9.552	Ueberetscherbahn
. . .	2.507	. . . .	6.907	6.907	863	. . . .	7.268	7.268	909	— 5·1	5.178	5.454	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn
13.690	4.493	12.894	11.483	24.377	786	11.104	6.021	17.125	685	+ 12 9	4.716	4.110	Zillertalbahn
													Dampftramways.
307.436	4.720	45.098	5.201	50.299	5.030	51.794	5.424	57.218	5.722	— 12·1	30.180	34.332	BrünnerLokaleisenb.-G. Ostrau-Witkow.-Ellg.
433.267	952	108.718	3.089	111.807	2.662	101.848	2.918	104.766	2.494	+ 6·7	15.972	14.964	Dampftramway-Ges.
110.665	. . . .	27.678	. . . .	27.678	2.307	26.969	. . . .	26.969	2.247	+ 2·7	13.842	13.482	vorm. Krauss & Co Innsbruck-Hall i. T.
165.474	. . . .	20.964	. . . .	20.964	2.995	22.733	. . . .	22.733	3.248	— 7·8	17.972	19.488	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
206.018	. . . .	29.278	. . . .	29.278	4.880	31.306	. . . .	31.306	5.218	— 6·5	29.280	31.308	Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
18.968	7.082	5.732	7.778	13 510	965	4.768	9.261	14.029	1.002	— 3·7	5.790	6.012	Salzburger Eisenb. u. Tr.
127.918	20 629	31.634	19.540	51.174	2.046	30.241	19.472	49.713	1.988	+ 2·9	12 276	11.928	Wr.Lokalb.-A.-G.(Wien-Guntrsd.-Baden)
,951.082	16,231.138	19,557.202	68,959.665	88,516.867	4.399	20,015.157	67,665.142	87,680.299	4.448	— 1·1	26.394	26.688	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate Februar		Im Monate Februar 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar 1903				1902		Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende Februar	
					für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.			
	1903	1902	Personen	Güter								1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	6·31	6·31											
Gaisbergbahn*)	5·25	5·25											
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	1.570	17	1.189	48	1.237		1.165				
Schafbergbahn*)	5·83	5·83											
Schneebergbahn*)	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	116.257		11.449		11.449		11.153				
Baden-Vöslau**)	11·09	11·09	2.911		351		351						
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	22.769		2.668		2.668		2.529				
Brünner Strassenbahnen	18·61	18·61	408.664	8.829	46.803	11.483	58.286		59.717				
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	65.959		11.152		11.152		11.589				
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	88.098		8.824		8.824		8.082				
Dornbirn-Lustenau	11·12		25.264		6.531		6.531						
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	21·90	103.255	243	19.175	736	19.911		18.928				
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	4.858		1.118		1.118		1.220				
Grazer elektrische Kleinbahnen	30·96	30·96	469.963		79.157		79.157		83.303				
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	17.959		4.021		4.021		2.704				
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	4 141		734		734		429				
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·33	4·42	266.244		27.931		27.931		185.982				
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20	5·20	61.179		7.477		7.477		7.096				
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	330.517		37.682		37.682		37.078				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	8·22	6·04	154.833		25.389		25.389		18.486				
Marienbader elektr. Stadtbahn*)	2·31												
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)													
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	76.269		11.915		11.915		12.555				
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10·60	93.606		8.794		8.794		9.245				
Prager elektr. Strassenbahn inkl. Prag (Smichow)-Košíř	43·17	43·17	1,440.148		182.345		182.345		185.057				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)*)	1·37	1·37											
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	138.465		16.313		16.313		15.557				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·19	6·19	107.064		13.491		13.491		13.042				
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	91.187	24	13.458	25	13.483		14.364				
Triester Tramway-Gesellschaft	17·30	17·30	504.900		58.162		58.162		48.783				
Triest-Opčina	5·02		9.152		5.071		5.071						
Wiener elektrische Strassenb.	129·27	109·87	10,553.509		1,374.279		1,374.279		1,256.131				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	61.146		9.839		9.839		9.571				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag	0·10	0·10							528				
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39											
Auf die Festung Hohensalzburg	0·19	0·19											

*) Im Monate Februar war der Verkehr eingestellt.
**) Im Monate Februar 1902 war der Verkehr eingestellt.

Lokalbahn Beneschau-Wlaschim-Unterkralowitz. Obwohl auf dieser Lokalbahn der Personenverkehr eine Mehreinnahme von K 1579 (+ 1300 Reisende) und der Güterverkehr eine solche von K 4031 (+ 600 t) ausweist, blieb das Prozentverhältnis im Kilometererträgnisse dennoch ein negatives, woraus hervorgeht, dass der Verkehr sich nicht in dem gleichen Verhältnisse wie der Streckenzuwachs entwickelt hat.

Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów. Die verhältnismässig beträchtliche Mehreinnahme von K 1667 (+ 1300 Reisende) aus dem Personentransporte und von K 2525 (+ 1200 t) aus der Güterbeförderung im Monate Februar 1903 ist zumeist darauf zurückzuführen, dass im Vergleichsmonate des Vorjahres der Verkehr auf dieser Linie wegen Schneeverwehung durch 16 Tage eingestellt war.

Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl. Aus der Personenbeförderung ergab sich eine Mehreinnahme von K 198 (+ 600 Reisende). Der Güterverkehr weist eine Einnahmensteigerung um K 332 (+ 400 t) aus, welche zumeist aus dem regeren Durchzuge über diese Lokalbahn entsprungen ist.

Chrudim-Holitzer Lokalbahn. Das Ergebnis der Einnahme aus dem Personenverkehre ist um K 577 (— 1100 Reisende), aus dem Güterverkehre um K 2623 (— 1300 t) gegenüber jenem des Vergleichsmonates im Vorjahre zurückgeblieben. Der Ausfall im Güterverkehre ist zumeist der schwächeren Zufuhr von Kohle zuzuschreiben.

Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld. Infolge günstigeren Geschäftsganges hoben sich sowohl

Vom 1. Jänner bis Ende Februar 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar								Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902						
Personen	Güter	für Personen nnd Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent		
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					1903 / 1902 Kronen	
Zahnradbahnen.												
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
2.520	36	1.912	114	2.026	. . .	1.962	123	2.085	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.												
238.449	. . . . .	23.568	. . . . .	23.568	. . .	23.901	. . . . .	23.901	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
7.806	. . . . .	940	. . . . .	940	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
46.313	. . . . .	9.194	. . . . .	9.194	. . .	9.640	. . . . .	9.640	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
842.622	17.598	96.354	23.878	120.232	. . .	98.085	20.203	124.288	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
142.654	. . . . .	24.417	. . . . .	24.417	. . .	24.853	. . . . .	24.853	. . .	. . .	. . .	Brüxer Strassenbahn
178.340	. . . . .	17.894	. . . . .	17.894	. . .	17.143	. . . . .	17.143	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B.
48.614	. . . . .	12.295	. . . . .	12.295	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Dornbirn-Lustenau
213.276	429	39.700	1.353	41.053	. . .	42.811	. . . . .	42.811	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.-E.
10.305	. . . . .	2.277	. . . . .	2.277	. . .	2.522	. . . . .	2.522	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
953.323	. . . . .	166.022	. . . . .	166.022	. . .	178.944	. . . . .	178.944	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
23.847	. . . . .	7.212	. . . . .	7.212	. . .	7.855	. . . . .	7.855	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
6.566	. . . . .	1.195	. . . . .	1.195	. . .	1.444	. . . . .	1.444	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn
536.784	. . . . .	55.508	. . . . .	55.508	. . .	42.015	. . . . .	42.015	. . .	. . .	. . .	(Seilb. mit elektr. Betr.)
126.017	. . . . .	15.588	. . . . .	15.588	. . .	15.738	. . . . .	15.738	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
672.341	. . . . .	76.857	. . . . .	76.857	. . .	77.956	. . . . .	77.956	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. Str.-B.
320.761	. . . . .	51.966	. . . . .	51.966	. . .	39.584	. . . . .	39.584	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Marienbader el. Stadtb.
156.800	. . . . .	25.138	. . . . .	25.138	. . .	26.283	. . . . .	26.283	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide
192.569	. . . . .	18.061	. . . . .	18.061	. . .	19.768	. . . . .	19.768	. . .	. . .	. . .	Gruppe III a Südb.-G.)
2,985.882	. . . . .	410.618	. . . . .	410.618	. . .	422.364	. . . . .	422.364	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.-B.
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
286.065	. . . . .	33.955	. . . . .	33.955	. . .	33.699	. . . . .	33.699	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str. B. inkl.
218.693	. . . . .	27.668	. . . . .	27.668	. . .	28.491	. . . . .	28.491	. . .	. . .	. . .	Prag (Smichow)-Košiř
183.729	28	27.218	29	27.247	. . .	30.554	204	30.758	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
1,023.077	. . . . .	115.711	. . . . .	115.711	. . .	111.626	. . . . .	111.626	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
14.813	. . . . .	8.016	. . . . .	8.016	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr. St.
1,537.402	. . . . .	2,808.141	. . . . .	2,808.141	. . .	2,597.676	. . . . .	2,597.676	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
125.058	. . . . .	21.352	. . . . .	21.352	. . .	21.323	. . . . .	21.323	. . .	. . .	. . .	Triester Tramway-Ges.
												Triest-Opčina
												Wiener elektr. Strassenb.
												Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.												
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	1.300	. . . . .	1.300	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

die Einnahmen aus dem Personen- wie aus dem Gütertransporte.

In ersterem beträgt die Zunahme K 249 (+ 300 Reisende), in letzterem K 2265 (+ 900 t). Die namhafte Steigerung des Güterverkehres rührt zunächst von zahlreicheren Transporten von Getreide und Schotter her.

Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. Die Mindereinnahme dieser Lokalbahn von K 1821 (— 500 t) stammt zum grössten Teile aus dem Güterverkehre und ist zumeist darin begründet, dass infolge Ausbaues der Strecke Wolframs—Teltsch bis Zlabings viele Verfrächter, deren Sendungen früher über die Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz rollten, dieselben nunmehr über die Linie Teltsch—Zlabings leiten.

Der Ausfall beim Personenverkehre ist unbedeutend (K 22).

Lokalbahn Modřan-Čerčan. Im Personenverkehre beträgt die Mehreinnahme K 570 (+ 1400 Reisende), im Güterverkehre K 3726 (+ 1300 t).

Die Steigerung im Güterverkehre steht hauptsächlich mit der regeren Verfrachtung von Steinen im Zusammenhange.

Murtalbahn. Die Einnahme aus dem Personenverkehre stellte sich um K 532 (+ 200 Reisende) höher als im Februar 1902. Der bedeutende Rückgang im Ergebnisse des Güterverkehres (— K 5590, — 800 t) ist wohl teilweise in schwächeren Transporten von Schleifholz begründet, rührt jedoch zum Teile auch daher, dass in diesem Monate grössere Refaktiebeträge zur Auszahlung gelangten.

Netolitzer Lokalbahn. Die Einnahme aus dem Personenverkehre war um K 234 (+ 500 Reisende),

aus dem Güterverkehre um K 457 (+ 400 t) besser als im Februar 1902.

Die höhere Einnahme aus dem Gütertransporte rührt zumeist aus der Verfrachtung von Getreide her.

Lokalbahn Piła-Jaworżno. Die gesamte Mehreinnahme von K 2052 stammt aus dem Güterverkehre her. In dem beförderten Quantum zeigt sich hingegen ein Ausfall, weil im Februar 1902 wohl zahlreichere Kohlentransporte, jedoch nur über die kurze Lokalbahnstrecke Chrzanów — Kąty vorkamen, aus welchen dem Vergleichsmonate verhältnismässig nur geringe Einnahmen erwuchsen.

Lokalbahn Postelberg-Laun. Im Personenverkehre beträgt die Mindereinnahme K 81 (—200 Reisende), im Güterverkehre K 4399 (— 4100 t).

Die Ursache des Ausfalles in den Einnahmen des Güterverkehres liegt in der schwächeren Kampagne des heurigen Jahres, womit auch der geringere Transport von Nebenprodukten bei der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm) im Zusammenhange steht.

Lokalbahn Potscherad-Wurzmes. Der schwächere Kohlenversand im Berichtsmonate erscheint als die hauptsächlichste Ursache des Ausfalles im Güterverkehre, welcher K 2305 (— 1100 t) gegenüber der Einnahme des Monates Februar 1902 beträgt. Die Mindereinnahme im Personenverkehre ist verhältnismässig gering (K 81).

Lokalbahn Trzebinia-Skawce. Aus dem Personenverkehre ist wohl eine Mindereinnahme von K 286 (— 100 Reisende) zu verzeichnen, dagegen hat die Einnahme aus dem Güterverkehre sich um K 15.602 (+ 10.400 t) besser gestaltet als im Februar 1902.

Die Zunahme im Güterverkehre machte sich besonders in den Artikeln Kohle, Holz und Baumaterialien bemerkbar.

Lokalbahn Wolframs-Teltsch—Zlabings. Die Einnahme aus der Personenbeförderung hat sich um K 1947 (+ 2200 Reisende) gehoben, dagegen weist der Gütertransport in diesem Monate eine Mindereinnahme von K 847 (— 300 t) aus. Dass das Prozentverhältnis im Kilometererträgnisse eine so hohe negative Ziffer erreichte, ist auf den Umstand zurückzuführen, dass die Verkehrszunahme nicht in gleicher Weise wie die Streckenentwicklung erfolgte.

Lokalbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg — Wöllan. Die Mehreinnahme im Personenverkehre beträgt nur K 82 (— 100 Reisende). Der Güterverkehr hat die ansehnliche Mehreinnahme von K 6396 (+ 2800 t) zu verzeichnen, die zumeist aus stärkeren Auflieferungen von Schnittholz hervorgegangen ist.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Alte Linien. Die ausgewiesene Mehreinnahme resultiert aus dem stärkeren Kohlenverkehre, namentlich jenem zur Elbe.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die im Monate Februar 1903 erzielte Mehreinnahme ist auf den stärkeren Personen- und Güterverkehr zurückzuführen.

Böhmische Nordbahn. Die im Monate Februar 1903 resultierende Mindereinnahme ist dem schwächeren Güterverkehre zuzuschreiben.

Bozen-Meraner Bahn. Die im Monate Februar 1903 erzielte Mehreinnahme im Personenverkehre erscheint durch die gute Kursaison und die anhaltend günstige Witterung begründet.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre ist auf die grösseren Transporte von Holz, Getreide und Wein zurückzuführen.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Februar 1903 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 4246, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 9046, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 4800; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 2182, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 318, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 2500 ergeben.

Die Mehreinnahme im Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultiert aus dem Kohlenverkehre, jene beim Unternehmen lit. B aus dem Verkehre von diversen Frachten.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp. Die im Monate Februar 1903 erzielte Mehreinnahme im Personenverkehre dürfte durch die Mehrfrequenz infolge des milden Wetters verursacht worden sein.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der im Monate Februar 1903 resultierende Einnahmenausfall kann hauptsächlich dem schwächer gewordenen Kohlenverkehre zugeschrieben werden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Februar 1903 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 133.259 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 12.519.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 8395 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 71.862.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Mehl und Mahlprodukten	um	582 t
Steinen aller Art	„	3.904 t
Erzen und Schlacken	„	2.638 t
Kohlen	„	24.018 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Getreide aller Art	um	1153 t
Zucker, raffiniert	„	4767 t
Zucker, roh	„	7728 t
Holz aller Art	„	2221 t
Eisen und Stahl	„	2455 t

Auf den Lokalbahnen nahm der Personenverkehr um 24.849 Personen und das Erträgnis um K 11.093 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 4230 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 8780 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Zucker, raffiniert	um	370 t
Holz aller Art	„	2642 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Mehl und Mahlprodukten	um	328 t
Zucker, roh	„	1717 t
Erzen und Schlacken	„	170 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 7851 Personen und das Erträgnis um K 1049 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme des Frachtquantums um 2014 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 14.313 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich die Artikel Steine aller Art eine Mehrverfrachtung und die Artikel Holz aller Art, sowie Erze und Schlacken eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate Februar 1902, im Personenverkehre eine Abnahme um 1632 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 104, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 662 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2120.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte, sowie Zucker, roh, eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Abnahme um 747 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 11, ferner im Güterverkehre eine Zunahme des Frachtquantums um 78 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1072.

Auf der Lokalbahn Auspitz resultierte im Februar 1903 gegenüber dem Februar 1902 im Personenverkehre eine Abnahme um 393 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 95, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 241 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 91.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Mehrbeförderung wahrzunehmen.

Was die Lokalbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Abnahme um 370 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 79, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 175 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2307.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte, sowie Zucker, roh, eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub ist im Personenverkehre eine Abnahme um 92 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 66, und im Güterverkehre eine Zunahme um 151 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 364 zu verzeichnen.

Was endlich die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so resultierte diesfalls im Personenverkehre eine Abnahme um 31 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 59, und im Güterverkehre eine Zunahme um 68 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 30.

Neutitscheiner Lokalbahn. Im Monate Februar 1903 ist der Personenverkehr um 1064 Reisende und die bezüglichen Einnahmen um K 247, der Güterverkehr um 388 t = K 316 zurückgegangen.

Die geringere Personenfrequenz ist der Fahrpreiserhöhung, sowie der Fahrkartensteuer zuzuschreiben.

Der Rückgang im Güterverkehre hängt mit der geringeren Beförderung von Kohle und Melasse zusammen.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Februar 1903 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Februar 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:				
Garantiertes Netz . . .	—	84 Personen	— K	7012
Ergänzungsnetz . . .	+	6145 „	— „	3492
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	—	1913 „	— „	7245

Der Verkehr auf mittleren Entfernungen litt durch die neue Fahrkartensteuer.

B. Frachtenverkehr:

(provisorische Ziffern pro Februar 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	—	1398 t	— K 41.379
„ „ Ergänzungsnetz .	+	2590 t	— „ 92.844
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	—	3701 t	— „ 38.529

Der Ausfall an Tonnen beim garantierten Netz und bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist hauptsächlich auf den schwächeren Verkehr in Niederschlesischer und Schatzlaer Kohle zurückzuführen.

Die Zunahme an Tonnen beim Ergänzungsnetz ist durch den stärkeren Elbeumschlagsverkehr entstanden.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Lokalbahnen, im Monate Februar 1903 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Zunahme um K 77.049 erfahren.

Von dieser Vermehrung entfallen auf den
Personenverkehr + K 39.756
Frachtenverkehr + K 37.293

Die gesellschaftlichen Lokalbahnen haben gleichfalls Mehreinnahmen erfahren.

Dieselben betrugen bei der

Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben K 778.

Personenverkehr	— K	181
Frachtenverkehr	+ K	959

Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg Kronen 1719.

Personenverkehr	— K	209
Frachtenverkehr	+ K	1.928

und bei der elektrischen Bahn Mödling-Brühl K 424.

Von den Pachtbahnen weisen die nachstehenden eine Zunahme der Erträgnisse aus:

Leoben-Vordernberger Bahn . . . . K 3.470

Personenverkehr	— K	398
Frachtenverkehr	+ K	3.868

Graz-Köflacher Bahn . . . . . K 22.527

Personenverkehr	+ K	3.525
Frachtenverkehr	+ K	19.002

und die Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg K 353.

Personenverkehr	— K	565
Frachtenverkehr	+ K	918

Ein Rückgang in den Einnahmen ergab sich hingegen bei der

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um . . . . . K 54.246
Personenverkehr + K 518
Frachtenverkehr — K 54.764
ferner bei der
Lokalbahn Cilli-Wöllan um . . . . . K 348
Personenverkehr + K 1.283
Frachtenverkehr — K 1.631 und der
Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um K 993
Personenverkehr — K 104
Frachtenverkehr — K 889

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate Februar 1903 weist der Personenverkehr eine Mehreinnahme von K 3126 aus, welche durch die um die Fahrkartensteuer erhöhten Fahrpreise verursacht wurde.

Im Güterverkehre ergibt sich ein Gewichtsausfall von 1776 t (Eis- und Schottersendungen mit niederen Anteilen) und ein Einnahmenzuwachs von K 10.090, veranlasst durch Zunahme von höher tarifierenden Sendungen von Getreide, Holz und Mineralkohle über längere Strecken.

Im Gesamtverkehre wurden daher um K 13.216 mehr vereinnahmt.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre wurden 1316 Personen mehr befördert und K 142 Mehreinnahme erzielt.

Im Güterverkehre ergibt sich bei einer Mehrverfrachtung von 1307 t ein Einnahmenzuwachs von K 1966.

Insgesamt betrug daher die Mehreinnahme K 2108.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte Drahtseilbahn von Bozen (Zwölfmalgrein) nach Kollern. (Detailprojekt: Ergebnis der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Innsbruck mitgeteilte Ergebnis der am 22. und 23. Jänner 1903 vorgenommenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich des Projektes für eine elektrisch zu betreibende schmalspurige Drahtseilbahn von Bozen (Zwölfmalgrein) nach Kollern unter Genehmigung der von der k. k. Statthalterei in Innsbruck befürworteten Kommissionsanträge zur Kenntnis genommen und die weitere Entscheidung dahin getroffen, dass gegen die Erteilung des Baukonsenses nach erfolgter Vorlage der Projekte für die Zugänge, sowie des neu aufzustellenden Kostenvoranschlages nnd nach Erwirkung der Konzession für das gegenständliche Bahnunternehmen kein Anstand obwalten wird. [E.-M.-Z. 5781.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft. (Bestellung eines Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Bestellung des Ingenieurs Alfred Schreyer zum verantwortlichen Betriebsleiter der Werksbahnen der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft, sowie der gewerkschaftlichen Schleppbahn Schönbrunn-Witkowitz genehmigt. [E.-M.-Z. 8678.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister bat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal- und Strasseneisenbahnen mit Dampf- und elektrischem Betriebe erteilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 22. März 1903, Z. 2898, dem Grossgrundbesitzer von Maros-Ujvár, Grafen Adam Teleki und Konsorten, für eine von der Station Homoród der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Homoród—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Mirkvásár, Zsombor, Homoród-Ujfalu, Homoród-Tharacsongfalva, Homoród-Okland und die Gemarkung der Gemeinde Homoród-Almás bis Lövéte (Komitat Nagy-Küküllö) führende normalspurige Lokaleisenbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 22. März 1903, Z. 72.859 ex 1902, dem Grossgrundbesitzer Grafen Johann Pejacsevics für
a) eine von einem geeigneten Punkte zwischen Budapest und der Gemarkung der Nachbargemeinde Herninamezö ausgehende, über Rákospalota bis Fot;
b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) abzweigende, bis Puszta-Szt. Mihály führende Lokaleisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 27. März 1903, Z. 19.630, dem Major der Ruhe Manhard Vidovich in Debreczén und Konsorten für eine von der Station Nyiregybáza der Hauptlinie Budapest—Nyiregyháza—Szerencs—Zawoczne (Lemberg) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, im Bereiche des Komitates Szabolcs über Levelek, Nyir-Batka, Vaja, Mada und die Gemarkung der Gemeinde Vitkar bis Vásáros-Námény führende normalspurige Lokaleisenbahn auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 27. März 1903, Z. 16.505, dem Grossgrundbesitzer Theodor Béldy de Uzon in Bodola für eine von der Endstation Kézdi-Vásárhely der Háromszéker Komitats-Lokalbahnen abzweigende und in deren Verlängerung weiterhin bis zur rumänischen Grenze (zwischen Moiresti und Ocna) zum seinerzeitigen Anschlusse an das nordwestliche rumänische Eisenbahnnetz führende normalspurige Lokaleisenbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 27. März 1903, Z. 18.238, der Firma „Szeged közuti vaspálya részvénytársaság“ (Aktiengesellschaft der Strasseneisenbahnen in Szeged) die Genehmigung
a) zur Umgestaltung ihres derzeit noch mit Pferdekraft betriebenen Strasseneisenbahnnetzes im Bereiche der kgl. Freistadt Szeged auf elektrischen Betrieb;
b) zum Ausbaue weiterer, von geeigneten Punkten des dermaligen Betriebsnetzes ausgehender, mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich sowohl im städtischen Weichbilde verzweigenden, als auch über dasselbe hinaus führenden Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Temporäre Eröffnung der Station Dunakesz-Alag.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Station Dunakesz-Alag ihrer Hauptlinie Budapest—Dunakesz-Alag—Galanta—Marchegg (—Wien) für den bedingten Aufenthalt des über Galanta bis Zsolna (Sillein) und weiterhin bis Oderberg (—Berlin) verkehrenden Schnellzuges Nr. 1404 bis auf Widerruf eröffnet wurde.

— (Uebernahme von Fahrbetriebsmitteln im Februar 1903 und Gesamtstand derselben mit Ende Februar.) Der Bestand der Fahrbetriebsmittel der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat infolge der im Monate Februar 1903 erfolgten Ablieferung seitens ungarischer Lokomotiv- und Waggonfabriken folgende Vermehrungen erfahren (vgl. Ausweis pro Jänner 1903, Vrdgs.-Bl. Nr. 24): an Lokomotiven wurden 7 Stück von der Staatsmaschinenfabrik abgeliefert, von denen 4 Stück für den Dienst bei Lastzügen und 3 Stück für den Dienst auf Vizinalbahnen bestimmt sind. Durch diese Neueinlieferungen erhöhte sich der Gesamtbestand an Lokomotiven auf 2617 Stück. Es wurden ferner 4 Stück Personenwagen I./II. Klasse und 10 Stück II. Klasse geliefert, welche mit Hand- nnd Westinghouse-Schnellbremse und elektrischer Beleuchtungseinrichtung mittels Akkumulatoren versehen sind, auf je zwei Achsen ruhen und einen Seitengang besitzen; weiter gelangten 26 Personenwagen III. Klasse zur Ablieferung, welche je 50 Sitzplätze haben, zweiachsig und mit Mittelgang und Bremsvorrichtung vorgeschriebener Konstruktion versehen sind. Durch diese Ablieferungen stellte sich der Gesamtbestand an zur Personenbeförderung geeigneten Wagen auf 7268 Stück. Schliesslich wurden 12 Stück zehntonnige Obsttransportwagen mit Hand- und Westingbouse-Schnellbremse, Hardy-Bremsleitung und Dampfheizungsleitung, 60 Stück hochbordige, offene Lastwagen ohne Bremse, 15tonnig, zweiachsig, mit Vereinslenkachsen versehen, und 115 Stück hocbbordige offene Lastwagen mit

Bremse ähnlicher Konstruktion wie die vorbezeichneten zur Ablieferung gebracht. Hierdurch erhöhte sich der Gesamt-Lastwagenbestand auf 64.266 Stück, wobei zu bemerken ist, dass in demselben 300 Stück sogenannte „ablösbare“ Lastwagen mitinbegriffen sind.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Februar folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. Februar der Haltepunkt Aspach an der Bahnlinie Sennheim—Sewen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen auch für den vollen Güterverkehr; die Mathildengrube bei Morgenroth im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Kattowitz als besondere Kohlenabfertigungsstelle für die daselbst zur Auflieferung gelangenden Kohlensendungen; der Haltepunkt Liebfrauenthal-Görsdorf an der Bahnlinie Walburg—Lembach der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welcher bisher nur dem Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehre diente, auch für den Eilstückgutverkehr; die Station Miltitz bei Leipzig im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Halle für den unbeschränkten Viehverkehr;

am 10. Februar die Haltestelle Michelau an der Bahnlinie Luxemburg—Ulflingen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche bisher nur dem Personen-, Gepäcks-, Expressgut- und Eilstückgutverkehre diente, für den vollen Güterverkehr; ferner

am 15. Februar die Haltestelle Argeningken an der Bahnstrecke Insterburg—Tilsit im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr., welche bisher auf den Verkehr für Kleinvieh in einzelnen Stücken beschränkt war, für den unbeschränkten Tierverkehr.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurde am 16. Februar die 2·55 km lange, als Hauptbahn betriebene zweigeleisige Güterüberführungsbahn vom Rangierbahnhofe Rothenburgsort über den Oberhafen nach dem Bahnhofe Hamburg H. im Bezirke der kgl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Altona für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Niederlande. (Nordfriesische Lokalbahn-Gesellschaft: Eröffnung der Linie Stiens—Tjummarum.) Am 2. Dezember 1902 hat die Nordfriesische Lokalbahn-Gesellschaft die Linie Stiens—Tjummarum dem öffentlichen Betriebe übergeben.

Russland. (Beleuchtung der Lokomotivlaternen der russischen Staatsbahnen mit Azetylen.) Wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ mitteilt, sind in Gegenwart einer aus Beamten des Ministeriums der Verkehrsanstalten bestehenden Kommission neuerdings Versuche gemacht worden, die Lokomotivlaternen mit Azetylen zu beleuchten. Da diese Versuche durchaus günstige Ergebnisse zutage förderten — das grelle Licht der Laternen beleuchtete das Geleise auf eine Entfernung von 70 Faden (= 149·35 m) — beschloss das Ministerium, Azetylen allmählich auf allen Staatsbahnen zur Beleuchtung der Lokomotivlaternen einzuführen.

Bayern. (Ausdehnung des Netzes der Staatseisenbahnen.) Dem im „Verordnungs- und Anzeigeblatt für die königlich bayerischen Verkehrsanstalten“ veröffentlichten Ausweise zufolge erreichten die bayerischen Staatseisenbahnen am 1. Jänner 1903 folgende Ausdehnung:

Eisenbahn-Betriebsdirektion	Streckenlänge in Kilometer				
	im ganzen	hiervon entfallen auf			
		Haupteisenbahnen		Nebeneisenbahnen	
		eigene	gepachtete	eigene	gepachtete
Augsburg	405·787	334·883	—	64·879	6·025
Bamberg	737·272	428·199	1·597	299.872	7·604
Ingolstadt	413·110	344·885	—	68·225	—
Kempten	542·679	347·511	—	195·168	—
München	614·571	484·808	—	129·763	—
Nürnberg	648·112	426·770	—	221·342	—
Regensburg	715·045	416·658	—	298·387	—
Rosenheim	590·598	411·220	7·950	171·428	—
Weiden	692·711	469·221	—	223·490	—
Würzburg	503·196	332·601	—	168·957	1·638
Summe im Betriebe	5863·081	3996·756	9·547	1841·511	15·267
hiervon ab:					
gepachtete Bahnstrecken	24·814	—	9·547	—	15·267
verbleibt:					
Eigentum im Betriebe	5838·267	3996·756	—	1841·511	—
hierzu:					
verpachtete Bahnstrecken	99·577	99·577	—	—	—
Gesamteigentum	5937·844	4096·333	—	1841·511	—

Die gesamte Streckenlänge ist gegen das Vorjahr um 56 km gestiegen.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Lokalfahrten zu den Wettrennen in der Freudenau.) Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft lässt anlässlich der Frühjahrs-Pferderennen in der Freudenau Sonntag den 19., Dienstag den 21., Donnerstag den 23, Sonntag den 26., Dienstag den 28., Donnerstag den 30. April und Freitag den 1. Mai 1903 in der Zeit von 12 Uhr 30 Min. bis 2 Uhr nachmittags Lokalschiffe nach der Freudenau verkehren. Diese Lokalschiffe verkehren jedoch wegen der Donaukanalbauten nur ab Station Weissgärber mit Berührung der Landestelle Sophienbrücke; ebenso finden nach Schluss der Rennen Fahrten von der Freudenau nach der Sophienbrücke, Schüttl und Weissgärber statt. Der Fahrpreis beträgt pro Person und Tour 60 h. Tour- und Retourkarten werden nicht ausgegeben. Die an den Kassen Weissgärber und Sophienbrücke gelösten Karten gelten nur zur Fahrt nach der Freudenau.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Moravia" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2268 Tonnen Gehalt ist am 18. März 1903 mit 1868 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 563 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von Bombay in der Rückreise Nr. 6 der Bombay-Winterlinie in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Calcutta 1,701.269 kg (wovon 563.445 kg für das Ausland); aus Colombo 161.283 kg und aus Port Said 5075 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 1,633.844.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 15. bis 21. April 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

15. April, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Almissa", Kapitän V. Benussi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

16. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

17. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Danubio", Kapitän S. Tominich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusaveccbia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

18. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Bosnia", Kapitän G. Sirovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pnclschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

21. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Cnrzola, Gravosa, Castelnnovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

15. April, Dampfer „Thetis", Kapitän G. Bianchi.
16. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } um
20. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

16. April, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien) Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Androvich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

16. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Vorwärts", Kapitän U. Laneve, mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Retbymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

19. „ um 11 Uhr vorm. (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Galicia", Kapitän L. de Stahile, mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.

19. April, um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B) Dampfer „Thalia", Kapitän G. Wessely, mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Kusteudjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila.

21. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Maria Teresa", Kapitän A. Marinovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffnog in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Manra und Prevesa.

23. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. April, um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Trieste", Kapitän E. Mecozzi, [von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Adeo, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. April, Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich, [von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehende, 8·085 km lange Lokalbahnstrecke Felsö-Eör—Tarcsa—Felsö-Lövö, welche am 25. März dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

K. k. Staatsbahnen
und
Privatbahnen

verwenden auf Administrations- und Stationsgebäuden, Heizhäusern, Wächterhäusern etc. zur Vermeidung von Rauchbelästigungen, Erhöhung des Zuges und Verbesserung der Ventilation den 160.000-fach erprobten patentierten Johnschen Schornsteinaufsatz. Auf Wunsch erfolgt Lieferung zur Probe.

J. A. John, Wien, IV/1,
Frankenberggasse 8, I 92. Telephon 3623.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

EINLADUNG

zur

57., als ordentlichen 50. Generalversammlung

der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am **14. Mai 1903, vormittags 10 Uhr,** im Administrationsgebäude zu Prag, II. Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1902.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1902.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrat.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1903.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien lit. A oder Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Aktien lit. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allg. österr. Bodencreditanstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ „ bayerischen Vereinsbank in München,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Frankfurt a. M.,
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 6. Mai 1903 zu hinterlegen.

Prag, am 11. April 1903.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Verkauf von Altmaterialien und Emballagen.

Die in den Materialmagazinen Wien und Gmünd vorrätigen Altmaterialien und Emballagen gelangen im Offertwege zum Verkaufe.

Die näheren Angaben hierüber sind den bei der k. k. Staatsbahn-Direktion (Zugförderungs- und Werkstättenabteilung) erhältlichen Offertformularen und Verkaufsbedingnissen zu entnehmen.

Die vorschriftsmässig adjustierten Offerte sind bis längstens **30. April d. J., 12 Uhr mittags,** beim Einreichungsprotokolle der gefertigten Direktion einzubringen und die bedungenen Vadien spätestens bis 28. April d. J. bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa zu erlegen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 11 Uhr vormittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung beizuwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 15. April 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion gelangen diverse Altmaterialien im Wege schriftlicher Offerte zum Verkaufe, darunter altes Blech, Gussbrucheisen, Pauscheisen, Zerreneisen, Eisenspäne, alte Reifen, Bruchmetalle u. dgl.

Nähere Angaben über die zum Verkaufe bestimmten Quantitäten und Gattungen sind aus den bezüglichen Materialausweisen zu entnehmen, welche ebenso wie die Offertformulare und die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion (Abteilung für den Werkstätten- und Zugförderungsdienst) behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Diese Altmaterialien sind vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere Reklamationen wegen deren Qualität nicht berücksichtigt werden.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Formulare ausschliesslich benützt werden müssen, sind am Kuvert als solche zu bezeichnen, mit einem 1 Krone-Stempel zu versehen und samt den gefertigten und gestempelten Bedingnissen bis längstens **30. April 1903, 12 Uhr mittags,** einzubringen. Zu offerieren ist in Kronen. Die Offerenten bleiben mit dem Anbote durch sechs Wochen vom Schlusstermine der Offerteinreichung im Worte.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Wage am Lagerplatze und sind auch die Preisanbote franko derselben zu stellen.

Als Vadium sind 10 Prozent des Gesamtanbotes bei der h. o. Direktionskassa zu deponieren.

Der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen Quantums oder nur eines Teiles anzunehmen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die Eröffnung der Offerte findet am 1. Mai 1903, um 11 Uhr vormittags, statt, und bleibt es den Offerenten unbenommen, derselben persönlich beizuwohnen.

Lemberg, am 15. April 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten
Fabrik: VI 2, Hirschengasse 25
Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.
Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.
Illustrirte Kataloge frei. 668

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Hüttig's Grassamen-Mischungen

für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.

Specialofferte und Kataloge zu Diensten.

Samenhandlung P. Hüttig

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc. 723

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direktion beabsichtigt nachstehend angeführte, im Materialmagazine in Stanislau lagernde Altmaterialien im Wege einer öffentlichen Offertkonkurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Materialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech, auch Blechabfälle, bis 5 mm Stärke	10.000
2	Altes Plattenblech, auch Kesselbleche, über 4 mm Stärke	4.884
3	Altes Gusseisen, unverbrannt, in kleinen Stücken	15.000
4	Altes Gusseisen, unverbrannt, in grossen Stücken	2.770
5	Altes Gusseisen (alte Bremsklötze)	20.000
6	„ „ verbrannt	15.000
7	Pauscheisen, unverbrannt	40.000
8	Pauscheisen, verbrannt	5.000
9	Zerreneisen	10.000
10	Alte Stahlradreifen mit Nut, Tiegelflussstahl	14.060
11	„ „ ohne „ Martinstahl	3.590
12	„ „ mit „ „	1.000
13	Eine komplette alte Drehscheibe, und zwar:	
	altes Eisen, unverbrannt	421
	Pauscheisen, unverbrannt	3.525
	Zerreneisen, unverbrannt	106
14	Schmiedeisen und Stahldrehspäne (im gedeckten Raume gelagert)	40.000
15	Alter Stahl in grösseren Stücken (Flussstahl), 4 Herzstücke	1.230
16	Alter Volutfederstahl	3.000
17	Zerrenstahl	200
18	Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	100
19	Gewöhnliches Bruchmessing	435
20	Bruchmetall (Rotguss ohne Einguss)	2.500
		Stück
21	Alte Oelfässer bis 2 hl mit einem Boden	50
22	Packfässer mit einem Boden, mit Holzreifen und aus weichem Holze	30

Die diesbezüglichen Angebote sind unter Benützung des vorgeschriebenen Offertformulares, mit einer 1 Krone-Stempelmarke versehen, unter Anschluss eines unterschriftlich anerkannten, ebenfalls gestempelten Exemplares der Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen, mit einer das Offert als solches kennzeichnenden Ueberschrift versehen, versiegelt und frankiert bis zum **30. April 1903, 12 Uhr mittags,** bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion einzureichen.

Um 9 Uhr vormittags erfolgt am nächsten Tage die kommissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Offerenten zugegen sein können.

Vor Ueberreichung des Offertes ist bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktionskassa ein Vadium von 10 Prozent der Kaufsumme in barem oder in Wertpapieren zu erlegen.

In dem Offerte ist die Nummer des Erlagscheines anzugeben.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auf nur einen beliebigen Teil desselben erstrecken, und sind die Preise pro je 100 kg loko Wage ab Materialmagazin Stanislau zu erstellen.

Die bezüglichen Offertformulare, sowie Verkaufsbedingnisse sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion erhältlich.

Offerte, welche auf dem vorgeschriebenen Formulare nicht verfasst werden oder den angeführten Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerierten Menge oder nur auf Teilquantitäten zu berücksichtigen oder auch gänzlich abzulehnen.

Stanislau, im April 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Altmaterial-Verkauf.

Seitens der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion wird das im k. k. Materialmagazine in Pilsen im Laufe des II. Quartals 1903, das ist vom 1. April bis 30. Juni 1903, voraussichtlich angesammelte Altmateriale hiermit zum Verkaufe offeriert, und zwar:

Abfälle von Hanf-, Jute-, Baumwoll-, Kautschuk, Leder-, Schafwoll- und Tuchwaren, alter Stahl in grossen Stücken, Eisen- und Plattenblech, Eisendraht, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, desgleichen Pausch- und Zerreneisen, Radsterne mit guss- und schmiedeisernen Naben, Tyres aus Flussstahl mit und ohne Nut, gusseiserne Bohr- und Drehspäne, schmiedeiserne und Stahldrehspäne, Blattfedern, Feilen-Volutfedern, Werkzeug- und Zerrenstahl, altes Bruchglas, Makulatur-, Stampf- und Korbpapier, Telegraphenstreifen, Metallspäne, verunreinigt von Rotguss, Kupferspäne, Bruchmessing, Telegraphenzink, Zinkblech, Bruch-, Röhrenkupfer, Packfongblech und alte Schamotteziegel.

Nähere Angaben über die approximativen Quantitäten sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direktion eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden kann.

Die in die Offerte einzusetzenden Preise verstehen sich pro 100 kg franko Wage k. k. Materialmagazin Pilsen.

Die Offerte können sich entweder auf das ganze ausgeschriebene Quantum oder auch nur auf einen Teil desselben erstrecken und behält die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen es sich vor, die Anbote rücksichtlich des ganzen verlangten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Die Offerte, zu deren Verfassung nur die hierzu aufgelegten Formulare benützt werden dürfen, sind mit einer ordnungsmässig überschriebenen 1 Krone-Stempelmarke pro jeden Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für den Ankauf von Altmaterial“ bis längstens den **30. April 1903, 12 Uhr Mittags,** bei der unterzeichneten k. k. Staatsbahn-Direktion einzubringen und ist darin ausserdem noch ausdrücklich zu erklären, dass man mit den Bedingnissen für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen vertraut und vollkommen einverstanden sei.

Die Eröffnung der Offerte erfolgt am 1. Mai, um 10 Uhr vormittags, im Direktionsgebäude in Pilsen und kann jeder Offerent oder dessen gehörig ausgewiesener Stellvertreter dieser Eröffnung beiwohnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine einlaufen oder den Bedingungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen sollten, bleiben unberücksichtigt.

Pilsen, im April 1903.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aktivierung des Rollfuhrdienstes in Görz S.B.

Auf Grund des § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder werden vom 1. Mai 1903 angefangen bis auf Widerruf alle in Görz S.B. anlangenden oder zur Aufgabe zum Bahntransporte daselbst bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des nachstehenden Tarifes und der Tarifbestimmungen durch die Firma

Antonio Villat in Görz

den Adressaten ohne vorherige Avisierung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Aufgeber aus den Wohnungen etc. derselben abgeholt.

Die Rollfuhrgebühren betragen:

A.

Tarif:

Zone	Zwischen der Station Görz S.B. und	Heller für je angefangene 100 kg pro Sendung
I	dem Stadtgebiete von Görz und den Vorstädten	30
II	Strazig und St. Andrä	40
III	St. Peter	80
IV	Podgora und Salcano	100

B.

Tarifbestimmungen.

1. Für leer retourgehende Körbe im Verkehre zwischen der Station Görz S.B. und der Zone I, dann für Umzugsgut, sowie für Güter, welche im Tarife, Theil I, als sperrig bezeichnet sind, gelangen die eineinhalbfachen, für Claviere und eiserne Cassen im Höchstgewichte von 500 kg pro Stück gelangen die fünffachen Gebühren dieses Tarifes zur Einhebung.

2. Güter mit einem Gewichte von mehr als 500 kg pro Stück werden nur nach Uebereinkommen zugestellt, bezw. abgeholt.

3. Für die Beförderung eines zum Bahntransporte eingerichteten Möbelwagens bis inklusive 7 m Länge ist einschliesslich des Auf- und Abladens der Möbel, sowie der eventuellen Stockgebühr und einer Leerfahrt eine Gesamtgebühr von 24 Kronen, für einen Möbelwagen von mehr als 7 m Länge (Spezialwagen) eine Gesamtgebühr von 30 Kronen zu entrichten.

4. Für Deck- und Bindezeug werden keine besonderen Gebühren berechnet. Dagegen sind bei vorkommenden Reparaturen die nachgewiesenen Barauslagen zu vergüten.

5. Alle auf Grund dieses Tarifes eingehobenen Gebühren werden in die zugehörigen Frachtdokumente eingestellt.

Von der Zustellung sind ausgeschlossen:

1. Eil- und Frachtgüter, welche an Parteien adressiert sind, die bei der Station Görz S.B. unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift das schriftliche Verlangen gestellt haben, dass die für sie anlangenden Sendungen nicht zuzustellen, sondern zu avisieren sind. (§ 68, P. 5, B.-R.)

2. Sendungen, welche beschädigt oder unvollständig anlangen.

3. Sendungen, welche vor der Ausfolgung einer zollamtlichen Behandlung unterliegen.

4. Sendungen, welche nach freiem Ermessen der Station Görz unter Veranlassung der Avisierung, von der Zustellung ausgeschlossen werden.

Von der Zustellung und von der Abholung sind ausgeschlossen:

1. Alle Sendungen, für welche die Frachtgebühren unter Zugrundelegung eines Mindestgewichtes von 5000 kg pro Frachtbrief zu berechnen sind (Wagenladungsgüter).

2. Gegenstände, welche der Explosion oder Selbstentzündung unterworfen sind, sowie überhaupt nur bedingungsweise zum Transporte zugelassene Güter.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft übernimmt die betriebsreglementsmässige Haftung für die durch die Firma Antonio Villat behufs Aufgabe zum Bahntransporte in der Station Görz S.B. aufgelieferten Güter erst nach bahnamtlich vollzogener Annahme zum Transporte.

Die Organe der Firma Antonio Villat sind verpflichtet, diesen Tarif in deutscher und italienischer Sprache bei sich zu führen und den Parteien auf Verlangen vorzuweisen. Allfällige Beschwerden sind bei dem Stationsvorstande in Görz S.B. oder bei der General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Abteilung C 1) einzubringen.

Wien, am 14. April 1903. [360]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachträge zu den Gütertarifen, Teil II, Hefte 7—9 vom 1. Februar 1898.

Am 1. Mai 1903 gelangt der

Nachtrag V zum Tarifhefte Nr. 7,
„ IV „ „ Nr. 8,
„ VI „ „ Nr. 9

zur Einführung. Diese Tarifnachträge enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen der bezüglichen Haupttarife und der seitherigen Nachträge in der Hauptsache eine Neuauflage des Ausnahmetarifes Nr. 33 für Kaolin, Thon und Schieferthon.

Insoweit durch die am 1. Mai 1903 in Wirksamkeit tretenden Tarifnachträge gegen seither Frachterhöhungen eintreten oder seither bestehende Frachtsätze nicht mehr ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juni 1903 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages V zum Tarifhefte 7 sind zum Preise von K —·30, jene des IV. Nachtrages zum Tarifhefte 8 und des VI. Nachtrages zum Tarifhefte 9 sind zum Preise von je K —·20 für das Stück bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie bei den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 14. April 1903. [361]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil IV, Heft 3, für Holztransporte.

Unter Bezugnahme auf die Verlautbarung in Nr. 29 dieses Blattes vom 10. März 1903 (fortl. Nr. 224) wird bekanntgegeben, dass der in der Ueberschrift bezeichnete neue Tarif mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 zur Einführung gelangt.

Exemplare desselben sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von K —·60 für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. April 1903. [362]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VI zum Tarife, Teil II, Heft 3 A.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt der obenbezeichnete Tarifnachtrag, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der vorhergehenden Nachträge, zur Einführung.

Insoweit durch den Nachtrag VI Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Mai 1903 in Kraft.

Abzüge des genannten Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den beteiligten Stationen zum Preise von K —·35 für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. April 1903. [363]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif-Teil III, Heft Nr. 2, vom 1. April 1902.

Am 1. Mai 1903 gelangt zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife der Nachtrag I zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juni 1903 in Geltung.

Der I. Nachtrag ist bei den beteiligten Endbahnen, sowie bei den beteiligten Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 14. April 1903. [364]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Brunnhäusl.

Am 1. Mai 1903 wird die zwischen den Stationen Hüttau und Eben in km 12·196 der Linie Bischofshofen—Selzthal gelegene Haltestelle Brunnhäusl für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Innsbruck, am 10. April 1903. [365]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Nachtrag, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, bezw. der vorhergehenden Nachträge, zur Einführung.

Abzüge des Nachtrages V sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von K —·25 für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. April 1903. [366]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Lokalbahn. Steyrtalbahn. Attersee-Hallstättersee-Mondsee- und Traunsee-Dampfschiffahrt.

Einführung eines neuen Tarifes für den direkten Personenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits, dann Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn, Attersee-Hallstättersee-Mondsee- und Traunsee-Dampfschiffahrt, sowie der Omnibus-Unternehmung „See-Unterach“ und der Station Bad-Hall der Steyrtalbahn anderseits ein neuer Tarif zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 40 Heller erhältlich.

Wien, am 15. April 1903. [367]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn. Lokalbahn Preding-Wieselsdorf-Stainz.

Ausgabe von Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen von Graz-Südbahnhof nach Stainz.

Vom 3. Mai 1903 angefangen bis einschliesslich 27. September 1903 gelangen an jedem Sonn- und Feiertage in der Station Graz S.B. ermässigte Rückfahrkarten III. Klasse nach Stainz zum Preise von K 2·70 zur Ausgabe.

Die Hin- und Rückfahrt muss an dem Tage der Ausgabe, bezw. Abstempelung ohne Fahrtunterbrechung ausgeführt werden.

Ein Kind im Alter vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre oder ein jüngeres Kind, für welches ein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, hat den vollen Rückfahrkartenpreis zu bezahlen, falls nicht vorgezogen wird, halbe einfache Fahrkarten für die Hinfahrt und halbe einfache Fahrkarten für die Rückfahrt zu lösen.

Je zwei Kinder dieses Alters werden auf Grund einer Rückfahrkarte befördert.

Wien, am 15. April 1903. [368]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als Betriebsverwaltung.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes der 15- und 30-tägigen Abonnements.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt ein neuer Tarif der 15- und 30-tägigen Abonnements für Touren im Salzkammergute, in Böhmen und Galizien und des 15- und 30-tägigen Gepäcksabonnements zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 30 Heller erhältlich.

Wien, am 15. April 1903. [369]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ausgabe von Berichtigungsblättern.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Tarif, Teil II, Tarif und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden

a) im Lokalverkehre,
b) auf der Wiener Stadtbahn und der Wiener Verbindungsbahn etc. und
c) auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen Heft II, östliches Netz,

je ein Berichtigungsblatt, welches Abänderungen und Ergänzungen der Fahrpreise und der Tarifbestimmungen etc. enthält, zur Ausgabe.

Wien, am 15. April 1903. [370]

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 1. Mai 1903 gelangen im Verkehre zwischen Villach einerseits Abbazia-Mattuglie, Fiume und Graz anderseits, ferner von Cilli nach Pola, Unterdrauburg und Wolfsberg von Graz nach Klagenfurt und Innsbruck, von Kapfenberg nach St. Michael, Knittelfeld und Judenburg, von Mödling nach St. Pölten, sowie von Villach nach Triest direkte Fahrpreise zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Ausgabestationen zum Aushang kommenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 8. April 1903. [371]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil IV, Heft 1, für Holztransporte von west- und südösterreichischen Stationen nach Bayern.

Der Tarif-Teil IV, Heft 1, des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes tritt nebst Nachträgen I—IV am 31. Mai 1903 ausser Kraft.

An dessen Stelle gelangt mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 ein neuer gleichnamiger Tarif zur Einführung, welcher Erhöhungen der gegenwärtig bestehenden Frachtsätze (bis zu 7 Pfg. pro 100 kg) mit sich bringt.

Exemplare des neuen Tarifes werden bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen demnächst erhältlich sein.

Wien, am 15. April 1903. [372]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VII zum Tarife, Teil II, Heft 3 B.

Mit Gültigkeit vom Mai 1903 gelangt der obenbezeichnete Tarifnachtrag, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der vorhergehenden Nachträge, zur Einführung.

Insoweit durch den Nachtrag VII Frachterhöhungen eintreten, oder bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Mai 1903 in Kraft.

Abzüge des genannten Tarifnachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von K —·40 für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. April 1903. [373]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Februar 1898.

Berichtigung eines Frachtsatzes im Nachtrage VI.

In dem mit Gültigkeit vom 1. Juli 1902 eingeführten, in der Uebersicht bezeichneten Tarifnachtrage, ist auf Seite 28 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 2 von Wien I K.E.B. (Westbahnhof) und Wien II K.F.J.B. nach Köln-Bonnthor von Mk. 3·85 auf Mk. 2·85 zu berichtigen.

Wien, am 15. April 1903. [374]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Deutsch-Belgischer Eisenbahnverband.

(Tarif, Teil II, Heft A.)

Aufhebung von Fahrpreisen und Gepäckstaxen.

Mit 1. Juni 1903 werden die direkten Fahrpreise und Gepäckstaxen von Wien K.F.J.B. nach Antwerpen, Brüssel, Lüttich, Ostende und Dover, sowie die Gepäckstaxen von Marienbad nach Brüssel, Ostende und Dover über Eger, Gera, Herbesthal oder Bleyberg mangels Frequenz aufgehoben.

Wien, am 10. April 1903. [375]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Bezegg und Bersbuch.

Am 1. Mai 1903 werden die zwischen den Stationen Andelsbuch und Schwarzenberg der Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) in km 27·904, bezw. km 29·157 gelegenen Haltestellen Bezegg und Bersbuch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Innsbruck, am 10. April 1903. [376]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil IV, Heft 1, für Holztransporte.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt ein neuer Tarif, Teil IV, Heft 1, Ausnahmetarif für die Beförderung von Stamm-, Brenn-, Bau- und Nutzholz, ferner von Borke, gemahlener (Gerberlohe) oder sonst zerkleinerter Rinde und Borke (Rinde), roher, zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn), der Station Wien St.E.G. transit der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Station Wien K.F.N.B. der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Linie Salzburg-Lamprechtshausen) einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der Pfälzischen Eisenbahnen, der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz, der kgl. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. (Stationen der Strecken südlich von Niederlahnstein, Diez, Eschhofen, Giessen und Gelnhausen [diese Stationen selbst ausgeschlossen], sowie der Strecke Hanau—Aschaffenburg) und der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken anderseits mit der nachstehenden Einschränkung zur Einführung:

Die Frachtsätze des neuen Tarifes für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Mainz, Frankfurt a. M. und St. Johann-Saarbrücken — mit alleiniger Ausnahme der ebenfalls am 1. Mai 1903 in Kraft tretenden Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Mannheim (D.-B. Mainz) und Mannheim-Neckarvorstadt — finden nämlich bis auf weiteres keine Anwendung.

Der neue Tarif ist bei den Endverwaltungen und den beteiligten Stationen zum Preise von K 4·30 für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. April 1903. [377]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Erhöhung der Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Hidegkut-Tamasier Lokaleisenbahn.

Die in dem vom 1. März 1903 gültigen Tarifhefte „Kartierungsfrachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern" enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Adorján-Major und Majsa der Lokalbahn Hidegkut-Tamasi einerseits und Wien St.E.G. und Wien K.F.N.B. anderseits werden infolge Erlöschens der Steuerfreiheit rücksichtlich der genannten Lokalbahn mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 um je 1 Heller pro 100 kg erhöht.

Wien, am 15. April 1903. [378]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 und, insoweit Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903, gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung:

a) Nachtrag IV zu dem vom 1. Juni 1897 gültigen Tarife, Teil II, Gemeinschaftliches Heft, und
b) Nachtrag VI zu dem vom 1. März 1898 gültigen Tarife, Teil II, Heft 4, des obgenannten Eisenbahnverbandes.

Der erstere enthält eine Aenderung des Vorwortes, sowie Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und des Kilometerzeigers.

Der Nachtrag VI enthält eine Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen, neue und geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes a (Getreide u. s. w.) für die Stationen der Böhmischen Commerzialbahnen, ferner für Leitmeritz (A.T.E. und Oe.N.W.B.), Lobositz (A.T.E. und St.E.G.), Horatitz, Jinonitz, Smečna-Sternberg und Neustraschitz der Buschtěhrader Eisenbahn, sowie für Grosswisternitz (k.k.St.B.), endlich einen vollständigen Neuabdruck der Frachtsätze der Ausnahmetarife b (Kleie u. s. w.) und c (Oelkuchen u. s. w.) aus den Nachträgen II—V, sowie Berichtigungen.

Abdrücke der Nachträge sind zum Preise von
ad a) 10 Pfennig = 12 Heller und
ad b) 65 Pfennig = 80 Heller
bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 11. April 1903. [379]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit 1. Mai 1903 gelangen direkte Personenzugs-Fahrkarten III. Klasse zwischen Prossnitz einerseits und Domstadtl über Olmütz anderseits zum Preise von K 2 zur Einführung.

Wien, am 15. April 1903. [380]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal. K. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn. Lokalbahn Melnik-Mšeno. Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes.

Die im Verordnungsblatte vom 12. März 1903 Nr. 30 verlautbarte Einführung des Tarifes, Teil II, für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc. anderseits erfolgt nicht am 1. Mai d. J., sondern am 1. Juni 1903.

Infolgedessen tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1903 erst mit Ende Mai d. J. ausser Kraft.

Wien, am 15. April 1903. [381]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife.

Mit 1. Mai 1903, für Frachterhöhungen mit 1. Juni 1903, tritt der Nachtrag II zum Elbe-Umschlagstarife für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem neue Ausnahmetarife für Getreide und Kleie, Stamm- und Stangenholz, Möbel aus gebogenem Holze und für Petroleum im Kartierungswege, ferner einen neuen Ausnahmetarif für Stamm- und Stangenholz im Rückvergütungswege mit der Bestimmung für Stationen zwischen Schönebeck und Hamburg.

Exemplare des Nachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 45 Pfennig = 50 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 14. April 1903. [382]

Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife.

Mit Gültigkeit vom 19. Mai a. St./1. Juni n. St. 1903 treten folgende Tarife in Kraft:

I. Gütertarif, Teil II, enthaltend

1. allgemeine Tarifvorschriften;

2. Güterklassifikation nebst alphabetischem Verzeichnis;

3. Nebengebührentarif, und

II. Gütertarif, Teil III, enthaltend Tariftabellen.

Zugleich treten die bisherigen, ab 20. Juli a. St./1. August n. St. 1895 gültigen Gütertarife, Teil I, Abteilung B, und Teil II nebst allen hierzu erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von je K 4 für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. April 1903. [383]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 1.

Mit 1. Mai 1903 tritt ein neuer Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande in Kraft, durch welchen der Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juni 1899 nebst sämtlichen Nachträgen aufgehoben, bezw. ersetzt wird.

Der im Tarife befindliche Anhang wurde durch zahlreiche bisher im Verfügungswege eingeführte ermässigte Frachtsätze erweitert.

Exemplare des Tarifes sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von je K 1·— zu beziehen.

Teplitz, am 14. April 1903. [384]

Die Direktion der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung von solchen.
Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

14. April. Infolge Dammrutschung wurde auf der Linie Bánhida—Kisbér der Gesamtverkehr eingestellt.

14. April. In der Strecke Konsćina—Zlatar-Bistrica wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen

14. April. In der Strecke Drág-Cséke—Tasadfö der Nagyvárad-Belényes-Vaskoher Lokalbahn wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Ausnahmetarif vom 15. Februar 1897 für Getreide u. s. w. nach Stationen der Holländischen Eisenbahn, der Niederländischen Staatsbahn und der Niederländischen Central-Eisenbahn. (Nachtrag VIII.) Am 15. April 1903 tritt der Nachtrag VIII zum obgenannten Ausfuhrtarife in Kraft. Durch denselben werden die Stationen Doetinchen, Terborg und Varsseveld der Holländischen Bahn in den Verkehr aufgenommen. Abdrücke des Nachtrages sind durch die beteiligten Güterabfertigungsstellen zu 5 Pfennig das Stück zu beziehen.

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. (Rückvergütungen.) Unter Bezugnahme auf die im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 15 vom 5. Februar 1903 im obigen betreff verlautbarte Bekanntmachung wird veröffentlicht, dass die über Alt-Münsterol erreichbaren niedrigsten Gesamtfrachtsätze im Verkehre mit sämtlichen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen bei Benützung des Weges über Genf—, Verrières oder Delle—Lindau im Rückvergütungswege gewährt werden.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Südwestdeutscher Verband. (Aenderungen.) Am 1. August 1903 treten die im Heft D des Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutschen Verbandes als Ausnahmetarif 9a und in den alten Heften 5 und 7 des Südwestdeutschen Verbandes als Ausnahmetarif 4c bestehenden Ausnahmesätze für bestimmte Eisenartikel des Spezialtarifes II im Verkehre nach Wieblingen ausser Kraft. Vom genannten Tage werden für derartige Sendungen nach Wieblingen die höheren Frachtsätze des Spezialtarifes II angewendet.

Oberschlesisch - Berlin - Stettiner Kohlenverkehr. (Nachtrag II.) Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 wurde der Nachtrag II eingeführt, der neue Frachtsätze nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Stettin, der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn und der Ruppiner Kreisbahn enthält. Der Nachtrag ist von den beteiligten Dienststellen zum Preise von 15 Pfg. zu beziehen.

Norddeutsch-Sächsisches Tarifheft Nr. 1, gültig vom 1. März 1903. (Berichtigungen des Kilometerzeigers etc.) Im obgenannten Tarifhefte werden mit sofortiger Gültigkeit einige Berichtigungen des Kilometerzeigers und der Vorbemerkungen hierzu durchgeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen. Ausserdem wird bekanntgegeben, dass die in diesem Tarife aufgeführten Entfernungen für die Stationen Alstätte und Wessum der Holländischen Eisenbahn erst vom Tage der Betriebseröffnung der Ahaus-Enscheder Eisenbahn an gelten.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. (VIII. Nachtrag.) Zum Ausnahmetarife für Steinkohlen u. s. w. Südwestdeutschland—Mittel- und Westschweiz ist mit Gültigkeit vom 15. April 1903 der VIII. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für eine Anzahl schweizerischer Stationen und kann von den beteiligten Verwaltungen und vom Verkehrsbureau der grossh. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe unentgeltlich bezogen werden.

Sächsisch - Württembergisches Tarifheft 2. (Einbeziehung der Station Feuerbach.) Am 15. April 1903 wurde die württembergische Station Feuerbach in den Ausnahmetarif 18 (Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten) des obgenannten Tarifheftes 2 als Versandstation einbezogen. Auskunft über die Fracht geben die beteiligten Stationen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Aenderung.) Am 1. Juli 1903 wird die Bestimmung unter B. 2. a. auf Seite 13 des Tarifes vom 1. Oktober 1896, betreffend Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg, aufgehoben.

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Dentschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János ntcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
TRIEST, via delle poste 7.
Specialität: Verkebr nacb RUSSLAND, Donan- und Elbeverkehr.
Sammelverkebre nacb nnd von allen Richtnngen des In- und Anslandes.
Möbeltransporte.
Lagerbans.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition und Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von **Eierklsten, Holzwolle,** Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. n. k. Hofspediteur
Verzollnngen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage nnd Vertretung der berübmten Fürstlicb Schwarzenberg'schen Grapbitwerke.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Speditenre
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Dentschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach nnd von allen Richtungen des In- und Anslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petrolenmlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

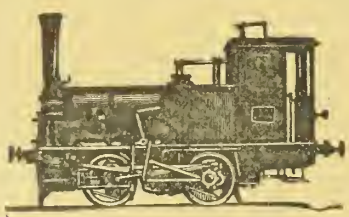
GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspeditenre,
BRÜNN.
Speditions-Bnreau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbabn.
Sammelverkebr in eigenen Waggons von und nacb WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

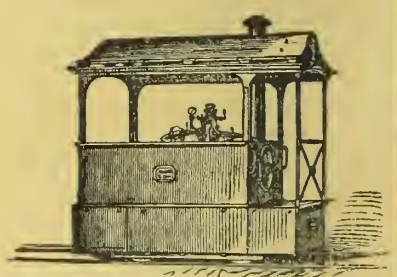
Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inbaber F., B. n. M. Wacbtel)
KRAKAU. Gegründet im Jabre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bnreau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbabn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfubrunternehmnng der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutscb-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.

711





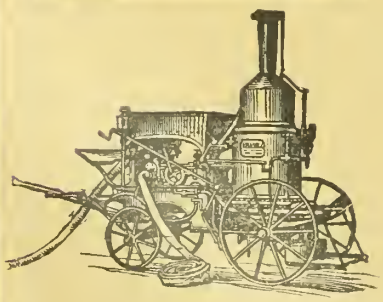
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,

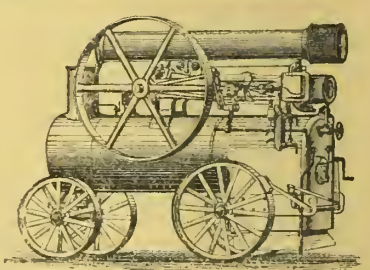
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.

Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfoblen:

Wechselstube des Bankhauses
Schelhammer & Schattera
Gegründet 1832.

697

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Verkauf von Altmaterialien.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau beabsichtigt nachstehend spezifizierte, im Materialmagazine zu Neu-Sandec angesammelte **Altmaterialien** im Wege einer öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen, und zwar:

Post-Nr.	Nähere Bezeichnung der zum Verkaufe bestimmten Altmaterialien	Menge in Kilogramm
1	Altes Eisenblech bis 5 mm stark	5.000
2	„ „ verzinkt	1.000
3	„ „ über 5 mm stark	—
4	Alter Eisendraht und Drahtgeflechte	1.000
5	Altes Gusseisen, unverbrannt (Lagerteile)	20.000
6	„ „ „ in grossen Stücken	
7	„ „ Herzstücke	3.543
8	„ „ Bremsklötze	10.000
9	„ „ verbrannt	10.000
10	„ „ in grossen Stücken	10.000
11	Pauscheisen, unverbrannt	10.000
12	„ verbrannt	—
13	„ in grossen Stücken	2.833
14	Feuerrohre, Eisen	6.700
15	Zerreneisen	—
16	Alte Stahlradreifen mit Nuten (Martinstahl)	13.171
17	„ „ ohne „	814
18	Alte Radsterne mit Nabe aus Schmiedeeisen	2.495
19	„ „ „ „ „ Gusseisen	—
20	Schmiedeiserne und Stahl-Drehspäne	20.000
21	Alter Stahl in grossen Stücken (Herzstücke)	7.721
22	„ Blattfederstahl	—
23	Alte Stahlachsen	2.784
24	Alter Volutfederstahl	5.000
25	Gewöhnliches Bruchkupfer	1.516·5
26	„ Platten-Feuerbox	—
27	Galvanisches Kupfer von Telegraphenbatterien	54
28	Bruchmessing	262·5
29	Bruchmetall-Rotgnss	—
30	Altes Packfong	13·5
31	Kupferspäne, rein	1.863
32	„ verunreinigt	—
33	Metallspäne von Rotguss, reine	1.593
34	„ „ „ verunreinigt	51
35	Altes Bruchzink, Zinkblech u. Zinkblechabfälle	800
36	Schläuche, imprägniert	—
37	„ aus Hanf	—
38	Hanfwarenabfälle, Stücke und Schnüre	—
39	„ diverse Schläuche mit Kautschukeinlage	—
40	Jutewarenabfälle	—
41	Kautschukwarenabfälle mit Einlage	1.426
42	„ ohne „	—
43	Lederwarenabfälle, gewöhnliche, in kleinen Stücken	18
44	Leinenwarenabfälle	24
45	Plachenabfälle, geteert und ungeteert	900
46	Schafwollwarenabfälle und Kotzen	28·5
47	Bruchglas	—
48	Makulaturpapier	5.000
49	Linoleumabfälle	31
50	Teerfässer	—
51	Packfässer	—
52	Petroleumfässer	—
53	Alte Dienstkleider	551
54	Wagenlaternen, teils mit, teils ohne Lampeneinsätzen Stück	98

Die diesbezüglichen auf dem hierzu aufgelegten Formulare verfassten und gestempelten Offerte sind, gesiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Ankauf von Altmaterialien“ versehen, bis zum **30. April 1903, 12 Uhr mittags,** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion einzureichen. Um 9 Uhr früh am 1. Mai 1903 erfolgt die kommissionelle Eröffnung der Offerte, wobei die Herren Offerenten zugegen sein können.

Gleichzeitig mit dem Offerte sind die Bedingnisse BH, Formular Nr. 109, gestempelt und gefertigt, und ein Vadium, jedoch gesondert, in der Höhe von 10 Prozent der ganzen Kaufsumme bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau, und zwar in barem oder in Werteffekten, letztere 10 Prozent unter dem Tageskurse berechnet, zu erlegen.

Die Offerte können auf die ganzen zum Verkaufe bestimmten Mengen oder nur auf Teilquantitäten derselben lauten und sind die Preise loko Wage Materialmagazin in Neu-Sandec zu erstellen.

Die erstandenen Materialien müssen von dem Ersteher binnen längstens 8 Tagen nach erfolgter Verständigung über die Annahme seines Offertes bei der in dem Verständigungsschreiben bezeichneten Kassa bar bezahlt werden und muss die Uebernahme derselben binnen 30 Tagen, vom Datum des Verständigungsschreibens an gerechnet, erfolgen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote durch sechs Wochen, vom Schlusstermine der Offerteinreichung an gerechnet, im Worte zu bleiben.

Es ist Sache der Herren Offerenten, die zum Verkaufe bestimmten Altmaterialen vor Einreichung der Offerte zu besichtigen, indem spätere wegen Qualität der erstandenen Materialien etwa vorgebrachten Reklamationen nicht berücksichtigt werden.

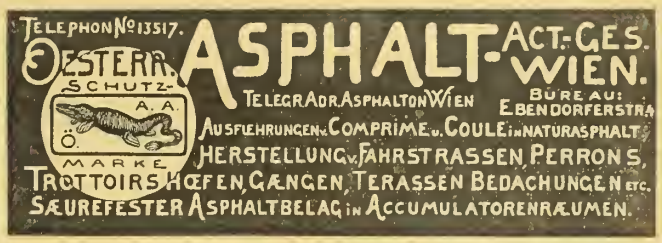
Die bezüglichen Offertformulare, sowie die Verkaufsbedingnisse sind im Bureau für Zugförderungs- und Werkstättendienst der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion erhältlich.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich das Recht vor, die eingelaufenen Offerte rücksichtlich der ganzen offerierten Mengen oder nur auf Teilquantitäten zu berücksichtigen, sowie auch ganz abzulehnen.

Die nicht auf dem vorgeschriebenen Formulare verfassten Offerte, welche den Text des dazu aufgelegten Formulares wörtlich nicht enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 10. April 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.



ROBERT KERN, WIEN

I. Wallfischgasse 12.

BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.

Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.

Alle Sorten schmiedeiserne Röhren und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner gusseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzeuge der Werkzengfabrik Blau & Co.

Lager in Wien, Budapest und Krosno. 719

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH

WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1192	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Güter der Klasse I II oder umgekehrt	Reichenberg S.N.D.V.B.	Sternberg K.F.N.B. und k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 325 Heller b) 290 „	a) 300 Heller b) 290 „	Im Kartierungswege		
1193	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Holz der Pos. H—18, lit. c der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Wörgl	Landeck	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen obliegt dem Absender	vom 1. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es besteht kein direkter Frachtsatz	70 Heller		Im Kartierungswege		
1194	**Südbahn-Gesellschaft**		Eis als Eilgut	Triest S.B.	Cormons transit	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg genannten Artikels pro verwendeten Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen mit direkten internationalen Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und nach italienischen Stationen bestimmt sein	vom 1. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	163 Heller 28 Heller 135 Heller			Kartierung		

Fortlaufende Nummer	1	1195	1196
Die Publikation erfolgt	2	**Südbahn-Gesellschaft**	**Südbahn-Gesellschaft**
von der Namen der	3	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Eisenbahnwagen-Bestandteile, n. zw.: a) in die Klasse A b) „ „ „ B der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, fallend	Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, zu Schiffsbauzwecken der Handelsmarine oder der k. u. k. Kriegsmarine
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) von	5	Györ	Nendek (Station der Lokalbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt und Chodau-Neudek)
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) nach	5	Triest	Triest
Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die betreffenden Transporte müssen zur See nach dem Auslande (ans dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete) zum Exporte gelangen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender. Die Sendungen müssen an ein Schiffsbau-Etablissement oder an die k. u. k. Kriegsmarine adressiert sein und zu Schiffsbauzwecken Verwendung finden
Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 1. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2	Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 3, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	ad a) 320 h ad b) 220 h	Direkter Frachtsatz besteht nicht
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	ad a) 235 h ad b) 196 b	280 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	ad a) 85 h ad b) 24 h	
Art der Durchführung	12	Nach Massgabe der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ (Pos. VIII) im Kartierungs-, bezw. im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	Im Rückvergütungswege gegen Vorlage der im Sinne der Bestimmungen unter Pos. VIII der „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest“ beizubringenden Dokumente innerhalb der dort festgesetzten Frist	
Besondere Bemerkungen	14		Den Bahnverwaltungen bleibt es vorbehalten, sich von der Bestimmung, bezw. Verwendung der an Schiffsbau-Etablissements zur Abgabe gelangenden Sendungen Ueberzeugung zu verschaffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1197	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Ammoniak, schwefelsaures, Guano aller Art, Knochenmehl und Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk)	Mannheim Industriehafen	Bludenz Bregenz Dornbirn Feldkirch Flanrling Flirsch Hard-Fussach Imst Kematen in Tirol Landeck Lindau Rangierbahnhof Lustenau Oetzthal Pians Rankweil Roppen St. Anton Schönwies Silz Telfs Wilten Zirl oder umgekehrt	Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Erfüllung der übrigen Bedingungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. 9), des Tirol-Vorarlberg-Süddeutschen Güterverkehres vom 1. September 1902 Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 0·98 0·83 0·86 0·93 1·21 1·11 0·83 1·16 1·21 1·15 0·79 0·86 1·18 1·13 0·93 1·16 1·10 1·16 1·19 1·21 1·22 1·21		Im Kartierungswege		
1198	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale	Rositz-Seelawek	Hlinsko Slatinan Zdiretz-Krenzberg Pardubitz St.E.G.	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 25 16 30 20		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	besondere Bemerkungen
				von	nach									
1199	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische, und Kokes	M ä h r. - O s t r a n	Wörgl (k.k.öst.Stb.)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der diesfalls geltenden tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, resp. Zellerndorf vom 1. Juni 1899	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 1810	1650	160	Im Kartierungswege		
					Söll-Leukenthal			Kartierungsfrachtsatz laut Kundmachung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 137 ex 1902 unter fortlaufender Post 2473	1810	1650	160			

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
24	Nr. 124 vom 30. Oktober 1902	2135	K. k. österr. Staatsbahnen		Glattwasser und Kühlschiffgallen	Budweis etc.	Pilsen	Sofort	Tarifmässig durchgeführt
25	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3551							

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
23	Nr. 38 vom 2. April 1903	1122	K. k. österr. Staatsbahnen	Beteiligte Verwaltungen	Schwefelkies	Szomolnokbnta (Station der Gölnicztalbahn)	Granica traus., bezw. Szczakowa trans.	Der Text der Spalte 12 ist folgender Weise abzuändern: „Unter Hinweis auf die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 149 ex 1902, unter laufender Nr. 3745, verlautbarte Begünstigung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartierungswege." In die Spalte 14 ist aufzunehmen: „Diese Frachtbegünstigung wird auch im Kartierungswege angewendet, wenn die dieselbe in Anspruch nehmende Partei ein Deposit von K 175.000 in barem oder in für Depositzwecke geeigneten Staatspapieren bei der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest erlegt." Die Wirksamkeit dieser Abänderung beginnt mit dem dritten Tage nach der Veröffentlichung	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
60	Nr. 36 vom 28. März 1903	1069	Oesterr. Nordwestbahn		Rohzucker aus Oesterreich durch das deutsche Zollgebiet	Rositz-Seslawek	Ausslg-Landungsplatz, Lanhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Dresden-Elbkai	In der Ruhrik 14 ist nachzutragen: In Rositz-Seslawek obliegt das Anfladen den Absendern	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 45. **Wien, 21. April 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate Februar 1903. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen im Monate Februar 1903. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Przemyśl nach Sanok.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Emanuel Rindl, behördlich autor. Bauingenieur und Geometer in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Przemyśl über Dubiecko und Dynów nach Sanok im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 31. März 1903. E.-M.-Z. 8598/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahn vom Bahnhofe in Eger nach Franzensbad.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn vom Bahnhofe in Eger durch die Stadt Eger nach Franzensbad im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von neun Monaten erteilt.

Wien, am 31. März 1903. E.-M.-Z. 9100/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn niederer Ordnung von der Station Bubentsch nach Lichtendorf.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Josef Köhler in Prag im Vereine mit dem Ingenieur Heinrich Raynal und dem Fabriksbesitzer M. Z. Kodiček, beide in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf oder elektrischer Kraft zu betreibende Eisenbahn niederer Ordnung von der Station Bubentsch der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft über Scharka, Horomeřitz und Statenitz nach Lichtendorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 31. März 1903. E.-M.-Z. 8803/2.

Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Místni dráha z Mělnika do Mšena“ (Lokalbahn Melnik-Mšeno) mit dem Sitze in Prag.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium den Herren Viktor Vávra, Apotheker und Stadtrat in Melnik, und Dr. Gustav Pöschl, Advokat und Stadtrat in Melnik, die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Místni dráha z Mělnika do Mšena“ (Lokalbahn Melnik-Mšeno) mit dem Sitze in Prag erteilt und die Statuten derselben genehmigt.

Wien, am 3. April 1903. — Z. 13.255. E.-M.-Z. 15.916.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902		Differenz per Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar	
			Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer			
	1903	1902										1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·0	8.031·0	2,260.100	1,559.700	3,095.000	11,513.200	14,608.200	1.818	13,924.296	1.734	+ 4·8	8.034·0	8.031·
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	166.700	175.904	244.908	873.595	1,118.503	1.589	1,107.168	1.572	+ 1·1	704·1	704·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·8	119·8	45.358	32.658	26.290	104.075	130.365	1.088	122.223	1.020	+ 6·7	119·8	119·
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	115.658	225.067	124.459	736.333	860.792	2.249	864.597	2.259	— 0·4	382·7	382·
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	6.573	51.705	5.143	73 028	78.171	1.156	74 721	1.105	+ 4·6	67·6	67·
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	22.000	25.700	12.300	64.200	76.500	1.123	75.530	1.109	+ 1·3	68·1	68·
Hauptbahnen zusammen	9.376·3	9.373·3	3,616.389	2,070.734	3,508.100	13.364.431	16,872.531	1.799	16,168.535	1.725	+ 4·3	9.376·3	9.373·
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	74.020	46.667	57.580	173.330	230.910	591	220.160	513	+ 15·2	390·5	390·
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	4.536	21.507	4.301	26.918	31.219	389	23.080	287	+ 35·5	80·3	80·
Budapester Lokalbahnen	56·6	56·6	234.124	12.036	54.770	5 942	60.712	1.073	56.678	1.001	+ 7·2	56·6	56·
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	67.250	. . . .	12.962	. . .	12.962	1.490	11.792	1.355	+ 10·0	8·7	8·
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	157.216	147	22.041	71	22.112	1.890	20.112	1.719	+ 9·9	11·7	11·
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	3.320	2.163	3.966	9.366	13.332	297	15.478	345	— 16·2	44·9	44·
Holics-Gödinger Lokalbahn . . .	3·4	3·4	1.354	1.832	328	1.585	1.913	563	2.217	652	— 13·7	3·4	3·
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	3.237	1.274	2.304	3.895	6.199	639	4.693	484	+ 32·0	9·7	9·
Marmaroser Salzbahn-Akt.-Ges. .	58·0	58·0	13.286	12.414	3.439	37.210	30.649	528	29.157	503	+ 5·0	58·0	58·
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	5.383	3.759	3.673	20.427	24.100	285	18.855	223	+ 28·0	84·6	84
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	5.187	339	2.828	1.753	4.581	92	6.824	136	— 32·3	50·0	50·
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	30.833	13 997	34.000	68.752	102.752	406	106.120	418	— 2·9	253·6	253
Szatmár-Erdöder Lokalbahn . .	27·7	27·7	12.236	1.691	2.931	3.328	6.259	226	6.109	221	+ 2·2	27·7	27·
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . .	2.100	2.100	368	2.100	368	0	5·7	5·
Ungtalbahn	42·9	42·9	7.000	11.000	4.919	19.370	24.289	566	23.933	559	+ 1·3	42·9	42·
Zágráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·6	19·6	6.903	464	3.310	1.095	4.405	224	3.753	191	+ 17·3	19·6	19
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Eisenbahn-Akt.-Ges. .	64·3	64·3	7.159	1.238	2.828	2.980	5.808	89	11.144	173	— 48·6	64·3	64·
Borossebes-Menyházaer Lokalb. .	21·1	21·1	402	458	220	720	940	44	820	39	+ 12·8	21·1	21·
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Lokalbahn .	27·3	27·3	12.016	2.862	5.086	2.416	7.502	275	7.123	261	+ 5·4	27·3	27·
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	8.868	19.476	8.724	42.436	51.160	415	44.993	365	+ 13·7	123·2	123·
Güns-Steinamanger Vizinalbahn .	17·3	17·3	7.823	911	3.593	2.612	6.205	359	5.136	296	+ 21·3	17·3	17·
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	109·2	109·2	13.170	4.791	6.942	12.516	19.458	178	12.373	113	+ 57·5	109·2	109·
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvatalbahn	70·3	70·3	9.386	4.155	6.509	12.202	18.711	266	16.158	230	+ 15·6	70·3	70
Gölnitzthal-Bahn	33·0	33·0	3.561	9.450	1.770	23.757	25.527	774	21.674	657	+ 17·8	33·0	33
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.180	3.117	642	1.748	2.390	278	2.779	323	— 13·9	8·6	8
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	3.967	1.546	2.141	2.380	4.521	356	4.219	332	+ 7·2	12·7	12
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz	9·1	9·1	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . .	. . .	9·1	9
Poprádtal-Bahn	14·0	14·0	5.108	5.241	2.503	7.393	9.896	707	10.712	765	— 7·6	14·0	14
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.391	1.714	625	1.366	1.991	181	3.251	296	— 38·9	11·0	11
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.-B.	9·3	9·3	2.134	4.639	944	3.040	3.984	428	2.736	294	+ 45·5	9·3	9
Zsolna-Rajecser Lokalbahn . . .	21·3	21·3	5.496	1.549	2.165	2.690	4 855	228	4.732	222	+ 2·7	21·3	21
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	3.262	1.829	3.538	4.315	7.853	100	7.085	90	+ 11·1	78·5	78

Eisenbahnen im Monate Februar 1903.

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1903 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1903 im ganzen (Kronen)	Einnahmen 1903 pro Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1902 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1902 im ganzen (Kronen)	Einnahmen 1902 pro Kilometer (Kronen)	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1902 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar											
													I. Hauptbahnen.
5,594.600	3,309.300	7,496.800	24,521.600	32,018.400	3.985	7,080.204	23,429.309	30,509.513	3.798	+ 4·9	23 910	22.788	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
327.503	437.509	497.538	1,913.997	2,411.535	3.425	502.813	1,880.835	2,383.648	3.385	+ 1·2	20.550	20.310	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
96.470	92.812	56.619	257.901	314.520	2.625	54.757	243.619	298.376	2.494	+ 5·3	15.750	14.964	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
236.196	472.983	258.263	1,568.998	1,827.261	4.775	258.699	1,544.557	1,803.256	4.712	+ 1·3	28.650	28.272	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
12.917	102.407	9.939	148.849	158.788	2.349	9.337	145.790	155.127	2.295	+ 2 3	14 094	13.770	Mohács-Fünfkirchner Bahn
46.300	54.100	25.900	135.300	161.200	2.367	25.053	131.316	159.369	2.340	+ 1·2	14.202	14.040	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
6,313.986	4,469.111	8,345.059	28,546.645	36,891.704	3.935	7,930.863	27,378.426	35,309.289	3.767	+ 4·5	23.610	22.602	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Lokalbahnen.
151.477	87.583	119.670	334.430	454.100	1.163	119.150	301 040	420.190	1.076	+ 8·1	6.978	6.456	Arader u. Csanader E.
8.551	39.344	7.940	49.317	57.257	713	6.471	38.812	45.283	564	+ 26·4	4.278	3.384	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
474.794	25.086	115.238	11.992	127.230	2.247	107.096	11.361	118.457	2.093	+ 7·3	13.482	12.558	Budapester Lokalbahnen
134 188	. . . .	25.544	. . . .	25.544	2.925	25.171	. . . .	25.171	2.893	+ 1·1	17.550	17.358	Budapest-Budafok
319.357	1.107	44.527	535	45.062	3.851	41.174	3	41.177	3.519	+ 9·4	23.106	21.114	Budapest-Szt. Lörincz
7.096	3.862	8.416	14.959	23.375	520	10.935	15.790	26.725	595	— 12·6	3.120	3.570	Eperjes-Bartfeld
2.858	3.208	689	2.857	3.546	1.043	993	3.288	4.281	1 259	— 17·2	6.258	7.554	Holics-Gödinger Lokalbahn
7.183	3.099	5.178	6.903	12.081	1.245	4.320	6.369	10.689	1 102	— 12·9	7.470	6.612	Keszthély—B.-Szt. György
27.166	27.369	6.944	61.772	68.716	1.185	6.577	56.288	62.865	1.084	+ 9·3	7.110	6.504	Marmaroser Salzb. A.-G.
10.375	7.895	7.258	37 365	44.623	527	6.341	27.116	33.457	395	+ 33·5	3.162	2.370	Nagy-Károly—Somkut
10 580	934	5.822	4.848	10.670	213	7.003	7.263	14.266	285	— 25·3	1.278	1.710	Segesvár—Szent-Agota
63.517	29.452	72.403	137.982	210.285	829	73 848	139.090	212.938	840	— 1·3	4.974	5 040	Szamosthal-Bahn
21.426	3.552	6.921	7.008	13.929	503	7.577	6.481	12.258	443	+ 13·5	3.018	2.658	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
. . . .	10 520	. . .	4.200	4.200	737	. . . .	4.200	4.200	737	. . .	4.422	4.422	Terret-Kovásznaer Bahn
15.100	26.100	10.230	39.374	49.604	1.156	10.665	37.421	48.086	1.121	+ 3·2	6.936	6.726	Ungtalbahn
13.193	645	6.390	1.646	8 036	410	6.626	1.624	8.250	421	— 2 6	2.460	2 526	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
15.143	3.302	6.042	7.137	13.179	205	4.164	22.364	26.528	413	— 50·4	1.230	2.478	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Akt.-Ges.
771	1.063	440	1.560	2.000	95	290	1.630	1.920	91	+ 4·4	570	546	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
25.834	5.362	10.798	4.716	15.514	568	11.163	4.306	15.469	566	— 0·4	3.408	3.399	Haraszti-Rácz kever Lokalb.
													In Verwaltung der Budb.
18.825	35.890	18.476	80 410	98.886	803	17.478	73.056	90.534	735	+ 9·2	4.818	4.410	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
14.719	1.752	7.203	5.239	12 442	719	7.091	4.163	11.254	651	+ 10·5	4.314	3.906	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
25 897	14.788	13.554	32.285	45.839	420	12.912	18.228	31.140	285	+ 47·4	2.520	1.710	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
19.354	8.082	13.964	24.083	38.047	541	13.682	16.757	30.439	433	+ 24·9	3.246	2.598	Arvatalbahn
7.489	18.793	3.608	50.038	53 646	1.626	3.283	42.975	46.258	1.402	+ 15·9	9.756	8.412	Gölnitzthal-Bahn
4 567	5.975	1.327	3.301	2.628	538	1.272	4.108	5.380	626	— 14·1	3.228	3.756	Késmark—Szepes-Bélá
7.904	3.273	4.323	5.051	9.374	738	3.865	5.286	9.151	721	+ 2 3	4.428	4.326	Löcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
11 002	10.710	5.453	14 840	20.293	1.449	5.081	15.399	20.480	1.463	— 1·0	8.694	8 778	Poprádtal-Bahn
2.871	3.520	1.305	2.651	3 956	360	1.344	5.007	6.351	577	— 37 6	2.160	3.462	Szepes-Béla—Podoliner B.
4.408	9.282	1.870	5.893	7.763	835	1.432	4.513	5.945	639	+ 30·6	5.100	3.834	Szepes Olaszi-S.Varalja
11.030	2.524	4.407	4.532	8.939	420	4.445	4.039	8.484	397	+ 5·5	2.520	2.382	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
7.610	2.878	7.708	7.644	15.352	196	7.577	6.960	14.537	185	+ 5·9	1 176	1 110	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902		Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·8	129·8	26.900	9.000	18.000	13.200	31.200	240	31.067	239	+ 0·4	129·8	129
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	29.900	6.400	23.300	19.100	42.400	292	42.452	293	— 0·3	145·0	145
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	5.600	1.400	3.600	4.300	7.900	133	8.000	135	— 1.5	59·4	59
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	21.900	4.200	17.300	13.300	30.600	282	30 713	283	— 0·4	108·6	108
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	12 700	2.700	7.100	5.000	15.100	146	12.604	152	— 3·9	82·7	82
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	10.700	2.300	6.300	5.700	12.000	151	11.524	145	+ 4·1	79·5	79
Bihárer Vizinalbahnen	177·7	177·7	25.100	6 400	22.300	21.300	43.600	246	43.126	243	+ 1·2	177·7	177
Boldvatalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	9.100	2.300	4.800	4.300	9.100	157	9.041	156	+ 0·6	57·8	57
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	27.600	15.100	21.500	37.100	58.600	575	58.526	574	+ 0·2	102·0	102
Budapest-Gran Lokalbahn	98·7	98·7	34.200	34.900	17.100	65.000	82.100	832	81.371	824	+ 1·0	98·7	9
Budapest-Lájosmizse Lokalbahn	63·2	63·2	8.900	3.400	8.400	9.000	17.400	275	17 468	276	— 0 4	63·2	63
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	3.200	3.600	1.100	6.100	7.200	303	6.871	289	+ 4·8	23·8	2
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	7.400	1.400	4.000	2.200	6.200	158	6 316	161	— 1·9	39·3	39
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·1	136·1	20.300	6.300	14.000	20.200	34.200	251	34.296	252	— 0 4	136·1	136
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	18.000	4.300	10.100	9.300	19.400	342	19.933	351	— 2·6	56·8	56
Westungar. Lokalbahnen (Transdanub. Vizinalb.-Akt.-Ges.)	340·2	340·2	58.500	34.000	39 200	111.000	150.200	442	150.481	442	0	340·2	340
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	13.500	4.400	10.900	9.600	20.500	193	21.041	198	— 2·5	106·4	106
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.600	1.000	4 500	3.000	7.500	145	7.566	146	— 0·7	51·9	51
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.800	400	1.800	800	2.600	104	2.701	108	— 3·7	25·0	25
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	8.100	3.200	6.100	8.400	14.500	219	14.005	212	+ 3·3	66·1	66
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	24.000	12.700	17.300	35.400	52.700	259	51.989	256	+ 1 2	203·2	203
Gyula-Fehérvár-Zalathna Lokalb.	42·1	42·1	3.500	3.300	3.000	8.200	11.200	266	11.096	264	+ 0·8	42·1	42
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	7.200	1.600	5.100	4.300	9.400	169	9.988	180	— 6·1	55·6	55
Szekler Bahn	35·3	35·3	6.400	2.900	4.700	6.500	11.200	317	11.279	320	— 0·9	35·3	35
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	900	300	600	600	1.200	96	1.220	93	— 2·0	12·5	12
Honter Lokalbahn	40·4	40·4	3.500	1.600	2.300	3.200	5.500	136	5.614	139	— 2·2	40·4	40
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	5.400	2.300	4.400	4.600	9.000	167	9.063	168	— 0·6	54·0	54
Kaposvár-Mocsolád Lokalbahn	26·2	26·2	3.800	1.600	1.800	2.300	4.100	156	4.232	162	— 3·7	26·2	26
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.000	1.100	3.400	2.100	5.500	124	5 571	125	— 0·8	44·4	44
Kaschau-Torna Lokalbahn	59·1	59·1	9.900	6.200	7.400	16.400	23.800	403	23.999	406	— 0·7	59·1	59
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	5.400	500	3.900	1.100	5.000	130	4.821	125	+ 4·0	38·5	38
Kecskemet—Tisza-Ugher Lokalb.	30·3	30·3	4.200	300	2.200	600	2.800	92	2.701	89	+ 3·4	30·3	30
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	7.700	1 600	5.400	4.200	9.000	94	9.716	95	— 1·1	102·1	102
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	8.400	1.000	5.700	1.600	7.300	138	7.082	133	+ 3·8	53·2	53
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.100	1.100	300	900	1.200	64	1.087	58	+ 10·3	18·7	18
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	5.100	600	2.200	1.000	3.200	139	3.103	135	+ 3·0	23·0	2
Körös-Belovár Lokalbahn	97·4	97·4	16.000	4.500	9.900	10.200	20.100	206	19.845	204	+ 1·0	97·4	97
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·5		7.200	1.700	4.700	3.400	8.100	164				49·5	
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	4.200	900	2.300	2.100	4.400	198	4.901	221	— 10·4	22·2	22
Lonjatalbahn	114·3	114·3	10.900	3.300	9.500	7.400	16.900	148	15.712	137	+ 8·0	114·3	114
Losonczvidéker Lokalbahn	28·5	28·5	4.400	2.700	1.900	4.100	6.000	211	6.115	215	+ 1·9	28·5	28
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	23.000	11.400	16.800	31.600	48.400	259	47.628	255	+ 1·6	187·1	187
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	21.500	8.700	14.000	20.800	34.800	305	34.904	306	— 0·3	114·1	114
Máros-Ludás—Bistritz Lokalb	110·3	110·3	5.000	2·000	5.000	6.300	11.300	102	11.184	101	+ 1·0	110·3	110
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	9.800	4.000	6.400	8.200	14.600	452	14.932	462	+ 2·2	32·3	32
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	32.600	12.500	21.500	29.800	51.300	166	50.407	163	+ 1·8	309·8	309
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	4.500	900	1.500	1.100	2.600	170	2.459	161	+ 5·6	15·3	15
Murányal-Bahn	40·9	40·9	6.300	3.600	3.000	10.100	13.100	320	12.804	313	+ 2·2	40·9	40
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	6.200	1.500	4.000	2.800	6.800	239	6.750	238	+ 0 4	28·4	28
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	2.600	300	900	400	1.300	228	1.225	215	+ 6·0	5·7	5
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	9.800	5.200	5.500	8.000	13.500	262	14.087	274	+ 4·4	51·5	1
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	14.000	9.000	10.800	20.500	31.300	268	30.572	262	+ 2·3	116·7	11
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	18.900	4.400	15.500	15.400	30.900	275	29.956	267	+ 3·0	112·4	11

Beförderte		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar: Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
59.700	19.000	40.000	27.900	67.900	523	39.153	27.952	67.105	517	+ 1·2	3.138	3.102	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
64.800	12.200	50.500	36.500	87.000	600	49.737	36.386	86.123	594	+ 1·0	3.600	3 564	Baja-Zombor-Neusatz
11.900	4.000	7.600	12.000	19.600	330	7.682	11 936	19.618	330	. . .	1.980	1.980	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
46.100	8.500	36.400	26.900	63.300	583	36.449	26.187	62.636	577	+ 1·0	3.498	3.462	Bács-Bodrogher Komitatsb
25.200	7.100	14.100	13 000	27.100	328	14.623	12.905	27.528	333	— 1·5	1.968	1.998	Békés-Csanáder Bahn
21.500	4.300	12.700	10 600	23.300	293	12.330	9.995	22 325	281	+ 4·3	1.758	1.686	Bicske—Sárbogárd
54.000	14.200	48.000	47.300	95 300	537	47.357	46.803	94.160	531	+ 1·1	3.222	3.186	Bihárer Vizinalbahnen
18.300	4.700	9.700	8.800	18.500	320	9.191	8 725	17.916	310	+ 3 2	1.920	1.860	Boldvatalbahn
57.300	25.600	44.700	62.900	107.600	1.055	43.840	62.431	106.271	1.042	+ 1·2	6.330	6.252	Brassó-Háromszéker L.B.
73.400	77.300	36.700	143.900	180.600	1.830	36.006	142.171	179.177	1.815	+ 0·8	10.980	10.890	Budapest-Gran Lokalb.
19.600	6.800	18.500	17.800	36.300	574	18.086	17.663	35.749	566	+ 1·4	3.444	3.396	Budapest-Lajosmizse
6.700	7.700	2.300	13.000	15.300	643	2.141	12.537	14.678	617	+ 4·2	3.858	3.702	Csetnektal-Bahn
17.000	3.500	9.200	5 600	14.800	377	9.299	5.151	14.450	368	+ 2·4	2.262	2 208	Debreczin—Nagy-Léta
42.200	14.700	29.100	47.100	76.200	560	28.325	47.045	75.370	554	+ 1·1	3.360	3.324	Debreczin-Füzesabony
38.200	9.300	21.400	20.100	41.500	731	21.438	20.076	41.514	731	. . .	4.386	4.386	Debreczin-Hajdu-Nánás
124.200	72.900	83.200	238.000	321.200	944	82.443	238.078	320.521	942	+ 0·2	5.664	5.652	Westungar. Lokalbahn (Transd. Vizinalb.-A.-G.)
28.900	9.800	23.400	21.400	44.800	422	23.469	21.411	44.880	422	. . .	2.532	2.532	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
10.500	2.100	10.200	6.300	16.500	318	10.165	5.778	15.943	307	+ 3·6	1.908	1.842	Felek-Fogaraser Bahn
7.400	800	3.500	1.600	5.100	204	3.380	1.503	4.483	196	4·1	1.224	1.176	Félegyháza-Majsaer L.B.
17.300	6.300	13.000	16.400	29.400	445	12.542	15.555	28.097	425	+ 4·7	2.670	2.550	Garamberzencze-Léva L.B.
52.200	26.400	37.600	73.500	111.100	547	36.909	72.515	109.424	539	+ 1·5	3.282	3.234	Raab-Veszprém-Uj-Domb.
7.700	7.100	6.600	17.800	24.400	580	6.658	17.522	24.180	574	+ 1·0	3.480	3.444	Gyula-Fehervar-Zalathna
14.800	3.100	10.500	8.400	18.900	340	11.169	8.028	19.197	345	— 1·4	2.040	2.070	Hegyes-Feketeh.-Palanka
13.700	5.300	10.000	11.800	21.800	618	9.960	11.688	21.648	613	+ 0·8	3.708	3.678	Székler Bahn
1.900	600	1.300	1.400	2.700	216	1.313	1.204	2 517	201	+ 7·5	1.296	1.206	Hidegkut-Gyönk-Tamási
7.200	3.300	4.700	6.600	11.300	280	4.344	6.781	11.125	275	+ 1·8	1.680	1.650	Honter Lokalbahn
11.600	5.000	9.400	10.000	19.400	359	8.850	10 204	19.054	353	+ 1·7	2.154	2.118	Kaposvár-Fonyod
8.000	4.000	3.800	5.800	9.600	366	3.639	5.747	9.386	358	+ 2·2	2.196	2.148	Kaposvár-Mocsolad
12.800	2.500	7.300	4.700	12.000	270	7.375	4.398	11.773	265	+ 1·9	1.620	1.590	Karczag-Tiszafüred
21.000	12.900	15.800	34.000	49.800	843	15.139	34.027	49.166	832	+ 1·3	5.058	4.992	Kaschau-Torna
11.400	900	8.000	2 100	10.100	262	7.806	1.872	9.678	251	+ 4·4	1.572	1.506	Kecskemét-Füllöpszállás
8.400	700	4.400	1.400	5.800	191	4.332	1.581	5.913	195	— 2·1	1.146	1.170	Kecskemet-Tisza-Ugher
15.800	3.300	11.100	8.700	19.800	194	10.623	8.734	19.357	190	+ 2.1	1.164	1.140	Kis-Küküllötalbahn
17.800	2.200	12.100	3.500	15.600	293	11.649	3.472	15.121	284	+ 3·2	1.758	1.704	Komorn-Dunaszerdahely
2.200	2.700	600	2.200	2.800	150	780	1.763	2.543	136	+ 10·3	900	816	Komló—Bakócza-Felsöm.
10.000	1.200	4.200	2.200	6.400	278	3.963	2.079	6.042	263	+ 5·7	1.668	1.578	Körmend-Németujvár
33.600	9.200	20.800	20.600	41.400	425	20.356	20.298	40.654	417	+ 1·9	2.550	2.502	Körös-Belovár Lokalb.
14.700	3.500	9.600	7.000	16.600	335	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.010	. . .	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
8.700	1.500	4.800	3.600	8.400	378	4 903	3.671	8.574	386	— 2·1	2.268	2.316	Kun-Szt. Márton-Szentes
23.800	7.700	20.700	17.300	38.000	332	19.951	16.268	36.219	371	+ 4·7	1.992	1.902	Lonjatalbahn
9.300	5.600	4.000	8.500	12.500	439	3.758	8.312	12.070	424	+ 3·5	2.634	2.544	Losoncz-Videkér L.B.
47.000	23.000	34.300	63.600	97.900	523	33.652	62.559	96.211	514	+ 1·8	3.138	3.084	Ungarische Südostbahn
46.300	20.000	30.100	47.700	77 800	682	29.254	48.804	78.058	684	— 0 3	4.092	4.104	Ungar. Nordwestbahn
11.000	4.100	11.000	13.000	24.000	218	10.386	12.812	23.198	210	+ 3·8	1.308	1.260	Máros-Ludás—Bistritz
20.000	6.900	13.000	14.100	27.100	839	12.744	13.978	26.722	827	+ 1·5	5.034	4.962	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
68.200	27.700	45.000	66.100	111.100	359	44.325	65.079	109.404	353	+ 1·7	2.154	2.118	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
7.500	2.200	2.500	2.700	5.200	340	2.488	2.235	4.723	309	+ 10·0	2.040	1.854	Mezötur-Turkeve
13.600	7.300	6.500	20.400	26.900	658	6.026	20.102	26.128	639	+ 3·0	3.948	3.834	Murántalbahn
11.400	2.900	7.400	5.400	12.800	451	6.911	5.260	12.171	429	+ 5·1	2.706	2.574	Nagy-Belicz—Privigye
5.500	600	1.900	900	2.800	491	1.654	835	2.489	437	+ 12·4	2.946	2.622	Hermannstadt—N.-Disznod
19.800	13.300	11.100	20.600	31.700	616	11.136	21.031	32.167	625	— 1·4	3.696	3.750	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
30.200	19.900	23.300	45.300	68.600	588	22.659	44.243	66.902	573	+ 2·6	3.528	3.438	Grosswardein-B.-Vaskoh
39.400	9.700	32.300	34.200	66.500	592	31.259	33.505	64.764	576	+ 2·8	3.552	3.456	Nógráder Komitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate Februar		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902		Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	8.500	3.000	6.700	11.800	18.500	325	18.003	316	+ 2·8	57·0	57
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	24.000	1.500	18.000	5.400	23.400	228	23.524	229	— 0·4	102·6	102
Pancsova-Petrovoszello Lokalb.	33·6	33·6	5.500	2.800	4.700	3.500	8.200	244	8.106	241	+ 1·2	33·6	33
Pápa-Bánhida	93·2	. . .	6.500	4.400	5.200	12.000	17.200	184	. . .	. . .	. . .	93·2	. .
Pápa-Csornaer Lokalbahn	36·4	36·4	7.100	900	3.500	1.500	5.000	137	4.526	124	+ 10·5	36·4	36
Petroszény-Lupény Lokalb.	18·1	18·1	9.100	26.000	3.000	33.500	36.500	2.017	36.782	2.032	— 0·7	18·1	18
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	12.900	2.800	8 500	7.500	16.000	364	15.928	362	+ 0·6	44·0	44
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	9.800	2.700	5.700	6.200	11.900	344	11.720	339	+ 1·5	34·6	34
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	4.500	1.500	2.200	2.700	4 900	132	4.843	131	+ 0·8	37·1	37
Ruma-Klenák Lokalbahn	30·8	30 8	5.700	500	2 900	1.600	4.500	146	4.449	144	+ 1·4	30·8	30
Ruma-Vrdnik Lokalbahn	17·4	17·4	900	3.100	400	2.500	2.900	167	2 765	159	+ 5·0	17·4	17
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	8.000	2.100	4.300	4.900	9.200	195	9.680	206	— 5·3	47·1	47
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	19.000	2.800	9.300	6.800	16.100	224	15.480	215	+ 4·2	72·0	72
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.000	800	4.500	2.300	6.800	172	6.944	175	— 1·7	39·6	39
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	7.200	6.100	7.500	20.400	27.900	463	28.195	468	— 1·1	60·3	60
Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek	134·7	134·7	28 400	3.800	25.800	17.600	43.400	322	43.479	323	— 0·3	134·7	134
Szegzárd-Báttaszék L.-B.	19·2	19·2	6.400	500	2.500	900	3.400	177	3.522	183	— 3·3	19·2	19
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	9.500	800	5.800	1.800	7.600	220	7.389	214	+ 2·8	34·6	34
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	95·7	95·7	14.000	10.100	8 800	22.500	31.300	327	30.424	318	+ 2·8	95·7	95
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	6.300	1.000	3.500	1.700	5.200	97	5.286	99	— 2·0	53·5	53
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	8.900	4 100	10.000	14.000	24.000	223	23.458	218	+ 2·3	107·8	107
Slavonische Lokalbahn	121·1	121·1	14.600	16.400	13 000	35.000	48.000	397	47.286	390	+ 1·8	121·1	121
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	7.400	800	4.400	2.000	6.400	98	6.710	103	— 4·9	65·0	65
Steinamanger-Pinkafeld Lokalb.	52·4	52·4	11.000	3.000	9.200	9.300	18 500	354	17.781	339	+ 4·4	52·4	52
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	4.800	1 800	2.100	700	2.800	133	2.622	125	+ 6·4	21·0	21
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.100	400	2.800	1.000	3.800	124	3.444	113	+ 9·7	30·6	30
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	11.900	1.200	7.000	3.300	10.300	161	9 764	152	+ 5·9	64·1	64
Temesvár-Módos-Temesvár	52·4	52·4	6.900	700	6.500	2.700	9.200	176	8.692	166	+ 6·0	52·4	52
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	11.000	1.700	7.900	4.500	12.400	197	11.757	187	+ 5·3	62·9	62
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	7.400	1.600	3.700	3.400	7 100	127	7.177	129	+ 1·6	55·8	55
Torontáler Lokalbahn	346·9	346·9	46.100	7.100	35.500	27.000	62.500	180	61.630	178	+ 1·1	346·9	346
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	6.800	2.700	3.000	3.900	6.900	218	6.750	214	+ 1·9	31·6	31
Warasdin-Golubovecer Lokalb.	36·5	36·5	5.300	6 500	2.500	7.500	10.000	274	9 616	263	+ 4·2	36·5	36
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	12.800	2.600	9.500	7.500	17.000	201	17.063	202	— 0·5	84·6	84
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.200	3.500	5.700	9.600	15.300	288	15.629	294	— 2·0	53·1	53
Vinkovce-Zupanje Lokalbahn	33·4	33·4	2.800	1.500	1.900	3.400	5.300	159	4.837	145	+ 9·7	33·4	33
Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz Lokalb.	43·1	43·1	5.600	4.800	2.700	12 900	15.600	362	15.807	367	— 1·4	43·1	43
Zsebely-Csákovar-Bókaer Lokalb.	48·3	48·3	7.400	600	3.100	1.100	4.200	87	4.094	85	+ 2·4	48·3	48
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	5.000	5.500	3.400	10.500	13.900	312	13 442	301	+ 3·7	44·6	44
Lokalbahnen zusammen	8.419·8	8.277·1	1,746.508	603.229	972.582	1,457.213	2,429.795	289	2,329.804	281	+ 2·8	8.419·8	8.277
Hauptsumme	17.796·1	17.650·4	4,362.897	2.673.963	4,480.682	14,821.644	19,302.326	1.085	18,498.339	1.048	+ 3·5	17.796·1	17.650

Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen

Eisenbahnen mit

K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	12.494	6 562	8.390	30.791	39.181	373	34.039	324	+12·04	105·0	105
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	69.915	73.251	91.806	519.612	611.418	794	467.093	607	+ 31·0	770·0	770

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	116.555	5.095	7.862	6.089	13.951	2.448	13.475	2.364	+ 4·0	5·7	5
Summe	880·7	880·7	198.964	84.908	108.058	556.492	664.550	755	514.607	584	+ 29·3	880·7	880

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates Februar

Beförderte Personen (Anzahl)	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen 1903 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1903 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1903 im ganzen (Kronen)	Einnahmen 1903 pro Kilometer (Kronen)	Einnahmen 1902 für Personen und Gepäck (Kronen)	Einnahmen 1902 für Güter (Kronen)	Einnahmen 1902 im ganzen (Kronen)	Einnahmen 1902 pro Kilometer (Kronen)	Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1903 (Kronen)	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet 1902 (Kronen)	Benennung der Eisenbahn
17.900	6.100	14.100	23.800	37.900	665	13.637	22.929	36.566	642	+ 3·6	3.990	3.852	Nyiregyháza – M.-Szalka
50.000	3.200	37.500	11.900	49.400	481	36.800	12,030	48 830	476	+ 1·1	2.886	2.856	Ó-Becse—Neusatz—Titel
11.300	5.700	9.700	7.200	16.900	503	9.008	7.247	16.255	484	+ 3·9	3.018	2.904	Pancsova-Petrovoszello
13.300	9.200	10.600	24.900	35.500	381	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.286	. . .	Pápa-Bánhida
15.100	2.400	7.400	4.000	11.400	313	6.724	3.954	10.678	293	+ 6·8	1.878	1.758	Pápa-Csornaer Lokalbahn
18.800	53.400	6.200	68.900	75.100	4.149	5.734	68 827	74.561	4.119	+ 0 7	24.894	24.714	Petroszény-Lupény
27.700	5.700	18.300	15.300	33.600	764	18.974	14.486	33.460	760	+ 0·5	4.584	4.560	Pressburg-Dunaszerdahely
20.100	5.400	11.700	12.400	24.100	697	11 141	12.072	23.213	671	+ 3·9	4.182	4.026	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
9.400	4.200	4.600	7.700	12.300	332	4.533	7.201	11.734	316	+ 5·1	1.992	1.896	Püspökladány – F.-Gyarmat
10.600	1.100	5.400	3.500	8.900	288	5.907	2.784	8.691	282	+ 2·1	1.728	1 692	Ruma-Klenáker Lokalb.
1.800	6.700	800	5.400	6 200	356	992	5.014	6.006	345	+ 3·2	2.136	2.070	Ruma-Vrdnik
17.300	5.400	9.300	12.800	22.100	469	9.433	13.256	22.689	482	— 2·7	2.814	2.892	Somogy-Szobb – Barcs
37.800	9.400	18.500	22.700	41.200	572	18.021	21.839	39 860	554	+ 3·2	3.432	3.324	Oedenburg-Pressburg
16.000	1.900	9.000	5.500	14.500	366	9.114	5.157	14.271	360	+ 1·7	2.196	2.160	Szatmár-Fehérgyarmat
15 500	12.500	16 100	41 900	58.000	962	15.663	42.688	58.351	968	— 0·6	5.772	5.808	Szátmar-Nagybánya
58.800	7.300	53.500	33.600	87.100	647	52.548	33.692	82.240	640	+ 1·1	3.882	3.840	Szeged – Nagy-Kikinda – Nagy-Becskerck
14.600	1.200	5.700	2 100	7.800	406	5.757	1.870	7.627	397	+ 2·3	2.436	2.382	Szegzárd-Báttaszek
19.700	1.500	12.000	3.500	15.500	448	11.696	3.230	14.926	431	+ 3·9	2.688	2 586	Szentes—H.-M.-Vasárhely
30.400	21.800	19.100	48.500	67.600	706	18.466	47.503	65.969	690	+ 2·3	4.236	4.140	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
13.800	2.390	7.700	3.900	11.600	217	7.355	4.416	11.771	220	— 1·4	1.302	1.320	Szigetvár-Kaposvár
18.500	9.400	20.700	32.000	52.700	489	20.087	31.442	51.529	478	+ 2·3	2.934	2.868	Szilágyságer Eisenbahn
29.900	33.100	26.600	70.500	97.100	802	25.849	69.537	95.386	788	+ 1·8	4.812	4.728	Slavonische Lokalbahn
15.700	2.200	9.300	5.200	14.500	223	9.276	5.483	14.759	227	+ 1·8	1.338	1.362	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
23.500	6.800	19.700	21.300	41.000	782	18.904	20 465	39.369	751	+ 4·1	4.692	4.506	Steinamanger-Pinkafeld
10 500	1.900	4.600	1.600	6.200	295	4.618	1.382	6.000	286	+ 3·1	1.770	1.716	Steinamanger-Rum
6.700	1.300	6.000	3.100	9.100	297	5.546	2.700	8.246	269	+ 10·4	1.782	1.614	Temesvár—Buziás
25.300	2.900	14.900	8.100	23.000	359	14.228	7.617	21.845	341	+ 5·3	2.154	2.046	Temesvár–Lippa-Radna
14.300	1.500	13.500	5.700	19.200	366	13.036	4.956	17.992	343	+ 6·7	2.196	2.058	Temesvár-Modos
23.100	3.600	16.600	9.400	26.000	413	16.129	8.487	24.616	391	+ 5·6	2.478	2.346	Temesvár—N.-Szt. Miklos
15.200	3.400	7.600	7.100	14.700	263	7.166	7.088	14.254	255	+ 3·1	1.578	1.530	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
96 500	15.700	74.300	59.500	133.800	386	73.481	58.318	131.799	380	+ 1·6	2 316	2.280	Torontáler Lokalbahn
13.800	6.400	6.100	9.100	15.200	481	6.055	8.515	14.570	461	+ 4·3	2.886	2 766	Ujszász—Jasz-Apáti
11.300	13.200	5.300	15.200	20.500	562	4.887	14.757	19.644	538	+ 4·5	3.372	3.228	Varasdin-Golubovec
27.000	5.000	20.000	14.600	34.600	409	19.271	14.557	33.828	400	+ 2·3	2 454	2.400	Versecz—Kubin-Dunapart
10.700	6.800	11.700	18.700	30.400	573	11.221	18.986	30.207	569	+ 0·7	3.438	3.414	Vinkovce-Brčka
5.800	2.800	4.000	6.800	10.800	323	3.846	6.144	9.990	299	+ 8·0	1.938	1.794	Vinkovce-Zupanje
1.900	9.400	5.700	25.400	31.100	722	5.098	25.496	30.594	710	+ 1·7	4.332	4.260	Zolyom-Brezó—Breznób – Tiszolcz Lokalb.
5.300	1.300	6.400	2.400	8.800	182	6.426	2.275	8.701	180	+ 1·1	1.092	1.080	Zsebely-Csákovár-Bóka
1.000	12.200	7 500	23.400	30.900	693	7.064	22.988	30.052	674	+ 2·8	4.158	4.044	Zsitvatal-Bahn
3.985	1.259.350	2,041.248	3,025.268	5,066.516	602	1,974.544	2,888.220	4,862.764	587	+ 2·6	3.612	3.522	**Lokalbahnen zusammen**
7.971	5,728.461	10,386.307	31,571.913	41,958.220	2.358	9,905.407	30,266.646	40,172.053	2 276	+ 3·6	14.148	13.656	**Hauptsumme**

isenbahnen im Monate Februar 1903.

mpfbetrieb.

4.444	11.594	17.132	54.527	71.659	682	19.532	54.649	74.181	706	— 3 4	4 095	4.239	K. u. k. Militärbahn Banja luka-Doberlin
1.140	141.536	183.831	989.621	1,173.452	1.524	180.275	754.183	934.458	1.214	+ 26·0	9 144	7 284	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

ktrischem Betriebe.

0.944	10.063	16.574	14.127	30.701	5.386	17.717	10.161	27.878	4 891	+ 10·0	32.316	29.346	Stadtbahn in Sarajevo
5.528	163.193	217.537	1,058.275	1,275.812	1.449	217.524	818.993	1,036.517	1.177	+ 23·1	8.694	7.062	**Summe**

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Das Verbot, mittels Eisenbahn (oder auf Schiffen) beförderte Tiere ohne vorausgegangene tierärztliche Beschau auszuladen (§ 10 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35), erstreckt sich auch auf das Umladen.

(Plenarentscheidung vom 2. Dezember 1902, Z. 16.139.)

In dem nach §§ 33 und 292 St.-P.-O. eingeleiteten Verfahren erkannte der Kassationshof zu Recht: Durch das Urteil des Bezirksgerichtes in Cilli vom 29. August 1902, womit Johann G. von der Anklage wegen der Uebertretung des § 45 des Gesetzes vom 24. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 51, gemäss § 259, Z. 3, St.-P.-O. freigesprochen ward, und durch das es bestätigende Erkenntnis des Kreis- als Berufungsgerichtes in Cilli vom 20. Oktober 1902 ist das Gesetz verletzt worden.

Gründe:

Zufolge Kundmachung vom 26. Juni 1901, Z. 22.527, betreffend die Regelung der Viehbeschau in den Eisenbahnstationen des Herzogtums Steiermark, hat die k. k. Statthalterei in Graz auf Grund des § 10 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, und der Durchführungsverordnung hierzu unter anderem sub Z. 5 auch angeordnet, dass Wiederkäuer und Schweine, welche aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Steiermark eingeführt werden, nicht ohne vorausgegangene tierärztliche Beschau ausgeladen werden dürfen. Wegen Zuwiderhandelns gegen diese auf Grund des bezogenen Tierseuchengesetzes erlassene Anordnung der Uebertretung nach § 45 des Gesetzes vom 24. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 51, angeklagt, wurde der Viehhändler Johann G. mit Urteil des Bezirksgerichtes Cilli vom 17. September (richtig 29. August) 1902 von der Anklage gemäss § 259, Z. 3, St.-P.-O. freigesprochen. Das Gericht nahm zwar an, dass der Angeklagte drei Stiere und eine Kuh, welche am 11. August 1902 in Laibach, laut Verladescheines nach Cilli adressiert, aufgegeben worden waren und am 12. August mittels Eisenbahn in Cilli einlangten, daselbst, ohne sie vorher der tierärztlichen Beschau unterziehen zu lassen, aus dem Waggon zwecks Tränkung auf die Beschaurampe herausbefördern liess und sodann nach veranlasster Beschau mit anderen Tieren mittels Eisenbahn nach Graz weitertransportierte. Ein Zuwiderhandeln gegen die Anordnung der Statthalterei fand jedoch der Richter hierin nicht begründet, da die fraglichen Viehstücke laut des in den Viehpässen angeführten Bestimmungsortes zum Transporte nach Graz schon ursprünglich bestimmt waren und die in Cilli erfolgte einfache Umladung der endgültigen Ausladung nicht gleichgestellt werden könne, für welche allein die Statthalterei in ihrer Kundmachung die vorgängige tierärztliche Beschau anordne. Das Urteil des Bezirksgerichtes wurde über Berufung des öffentlichen Anklägers mit Urteil des Kreis- als Berufungsgerichtes Cilli vom 20. Oktober 1902 aus den Gründen der ersten Instanz vollinhaltlich bestätigt.

Allein die beiden Urteile übersehen, dass die Kundmachung der Statthalterei nicht von einer endgültigen Ausladung, sondern von der Ausladung schlechthin spricht, und dass jede Umladung aus der Ausladung — nämlich der Herausbeförderung des Transportgutes aus dem Transportmittel — und der nachherigen neuerlichen Einladung besteht. Die Auslegung, welche in den Urteilen dem Begriffe „Ausladung“ gegeben wird, wäre auch mit der Tendenz der fraglichen Verfügung nicht in Einklang zu bringen, welche offensichtlich darin besteht, der Gefahr, die mit der Berührung von aussen eingeführter, allenfalls kranker Viehstücke mit einheimischem, ansteckungsfähigem Vieh verbunden ist, durch Anordnung der vorherigen tierärztlichen Beschau vorzubeugen, zumal eine solche Gefahr auch mit einem vorübergehenden Herausbefördern aus dem Transportmittel unzweifelhaft verbunden ist. Auch der Inhalt der der Kundmachung der Statthalterei zugrunde liegenden Gesetzesbestimmung spricht gegen die von den Untergerichten versuchte Auslegung der Anordnung, indem § 10 des Gesetzes vom 29. Februar 1880, R.-G.-Bl. Nr. 35, welcher unter Z. 1 die tierärztliche Untersuchung der auf Eisenbahnen und Schiffen beförderten Transporte von Wiederkäuern beim Ein- und Ausladen an den hierzu bestimmten Stationen anordnet, sub Z. 2 die Ausladung der Tiere, Notfälle ausgenommen, nur am Bestimmungsorte gestattet.

Selbst von dem urteilsmässig festgestellten Umstande absehend, dass das fragliche Vieh von Laibach aus nach Cilli adressiert, daher schon ursprünglich hier zur Ausladung bestimmt war, erscheint sohin dem Vorausgeschickten zufolge durch die in der Sache ergangenen Urteile das Gesetz in der Bestimmung des § 45 des Gesetzes vom 24. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 51, verletzt, weshalb gemäss den §§ 33 und 292 St.-P.-O. der von der Generalprokuratur zur Wahrung des Gesetzes erhobenen Nichtigkeitsbeschwerde stattzugeben und wie oben zu erkennen war.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1903, Nr. 2779.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Genehmigung der Verschiebung der in der Huttengasse geplanten Ausweiche der Linie Konz.-Nr. 70 in die Breitenseerstrasse.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien gestellten Ansuchen um Verschiebung der im genehmigten Protokolle vom 19. August 1902 über die politische Begehung der Teilstrecke „von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse, Breitenseerstrasse und Huttengasse bis zur Wernhardtstrasse“ der konzessionierten Linie Nr. 70 der Wiener elektrischen Strassenbahnen in der Huttengasse zwischen km 1·205 und km 1·280 festgesetzten Betriebsausweiche und Haltestelle gleichen Namens in die Breitenseerstrasse und Benennung der in der verlegten Ausweiche zu situierenden Haltestelle mit dem Namen „Kendlergasse“ Folge gegeben. Die im vorzitierten Begehungsprotokolle für die Teilstrecke km 1·205 bis km 1·280 enthaltene Kommissionsbestimmung wurde demgemäss gegenstandslos. [E.-M.-Z. 14.326.]

Mendelbahn (Kaltern-Mendelpass). (Genehmigung des Projektes für den gewölbten Viadukt in km 1·6 der Drahtseilstrecke.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrate der Ueberetscherbahn als Konzessionärin der Mendelbahn vorgelegte Projekt für den gewölbten Viadukt mit zwei Oeffnungen von je 10 m Lichtweite in km 1·6 der Seilbahnstrecke der Mendelbahn unter gleichzeitiger Ausfolgung eines signierten Projektspares genehmigt. [E.-M.-Z. 12.056.]

Lokalbahn Kuttenberg-Zruč. (Detailprojekt: Anberaumung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für die Teilstrecke von km 20 bis zur Endstation Zruč.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Sinne des k. k. Eisenbahnministerial-Erlasses vom 30. November 1902, Z. 47.912, die Vornahme der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellung rücksichtlich der Teilstrecke von km 20 bis zur Endstation Zruč der vom Stadtrate der kgl. Bergstadt Kuttenberg projektierten Lokalbahn Kuttenberg-Zruč für den 21. April 1903 und die drei nächstfolgenden Tage anberaumt.

[E.-M.-Z. 15.218.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Baukonsens für die Ableitung von Drainagewässern über Bahngrund in km 285·2/3 und km 286·9/287·5 der Teilstrecke Oderberg—Petrowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 16.377.]

Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der fertiggestellten Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Benützungskonsens für die gegenständliche Lokalbahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 14.138.]

Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel. (Detailprojekt der Variante für die Teilstrecke km 1·5 bis km 2·1: Anordnung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrate der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft behufs Einleitung der politischen Begebung vorgelegte Detailprojekt für eine Variante der Teilstrecke km 1·5 bis km 2·1 der Lokalbahn Nixdorf-Reichsgreuze nächst Nieder-Einsiedel überprüft und geeignet befunden, den erbetenen Amtshandlungen zur Grundlage zu dienen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Prag, unter Uebermittlung der vorgelegten Operate, beauftragt, für das gegenständliche Variantenprojekt die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen, wobei die genannte k. k. Stattbalterei auch ermächtigt wurde, für das begaugene Projekt bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an den Vertreter der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft ex commissione zu erteilen. Nachdem weiters in der zu kommissionierenden Variantenstrecke die Errichtung einer neuen Verladestelle in Aussicht genommen ist, wurde die k. k. Statthalterei in Prag auch unter einem angewiesen, die Erörterung der Stationsfragen unmittelbar der politischen Begehung vorangehen zu lassen. [E.-M.-Z. 13.827.]

Normalspurige Lokalbahn Lambach-Vorchdorf. (Genehmigung von Unterbau-Objekten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von den Konzessionären der in Bauausfuhrung begriffenen normalspurigen Lokalbahn Lambach-Vorchdorf vorgelegten Mauerwerkspläne für die gewölbten Objekte von 3·5 m, bezw. 4 m Lichtweite in km 5·241 und km 5·830, ferner die Projekte für die 1·5 m weiten offenen Durchlässe mit Holzkonstruktion in km 8·555 und km 8·905, sowie für die Mauerwerksanlagen und die Eisenkonstruktionen der Brücke über die innere Baudach in km 13·342 mit normaler Lage und in km 14·594 mit schiefer Lage gegen die Bahnachse und je 8 m senkrechter Lichtweite, nebst der bei letzterem Objekte projektierten Nivellettehebung, ferners die weiters vorgelegten Projekte für das Mauerwerk und die Eisenkonstruktion der schiefen Baudachbrücke in km 10·2/3 mit 20 m senkrechter Lichtweite, sowie weiters auch die Mauerwerkspläne für die Wimsbachtal-Uebersetzung in km 6·7/8 von 3 m und 20 m Lichtweite und schliesslich die Projekte für den schiefen, gewölbten Durchlass über den Holzbach von 1·5 m senkrechter Lichtweite in km 15·170 unter Vorschreibung einiger Abänderungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 15.945.]

Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Genehmigung des Projektes für die Einschaltung der Personenhaltestelle „Kollnbrunn“ in km 20·0/1.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte Projekt für die Errichtung der in km 20·0/1 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf beantragten Personenhaltestelle „Kollnbrunn“, sowie die damit verbundene Linienänderung im Hinblicke darauf, dass die Wege und Wasserläufe gegenüber dem der politischen Begehung in der Zeit vom 23. bis 28. Juli 1900 unterzogenen Detailprojekte nicht beeinflusst werden und unter der Voraussetzung der Erwerbung des erforderlichen Grundes, ohne vorheriger Kommissionierung dieser Herstellung nach § 18 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.417.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussiger elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung der Teilstrecke Kreuzbrücke—Pokau der Linie Hauptpost—Pokau.) Am 19. März wurde die Teilstrecke Kreuzbrücke—Pokau der Linie Hauptpost—Pokau der Aussiger elektrischen Strassenbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die betreffende Teilstrecke ist nur für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Reihenfolge der Stationen und Haltestellen ist folgende: Kreuzbrücke, Cottage, Hühnersteige, Tannwald, Hochreservoir (fakultativ), Pokau (Endstation). Den Betrieb führt — in analoger Weise wie bei den bereits bestehenden Linien der Aussiger Strassenbahnen — die Oesterr. Union Elektrizitäts-Gesellschaft in Wien, beziehungsweise deren Betriebsleitung in Aussig.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung einer Vorkonzession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass ad Z. 81.964 ex 1902 dem Grossgrundbesitzer Julius Laszkáry und Konsorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine

a) von der Station Balassa-Gyarmat der Lokaleisenbahnen Aszód—Balassa-Gyarmat und Csata—Balassa-Gyarmat abzweigende;
b) eine von der zukünftigen Station Szklabonya abzweigende, bis Felsö-Fehérkat führende Flügelbahn der Linie a), und zwar beide als normalspurige Lokaleisenbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Viehverladestation Bakony-Szombathely.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die Station Bakony-Szombathely der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahn Bánhida—Kisbér—Pápa als Viehverladestation eröffnet wurde.

Ausbau des Lokaleisenbahnnetzes im Laufe des Jahres 1903. Das ungarische Lokaleisenbahnnetz wird durch nachfolgend bezeichnete, im Laufe des Jahres 1903 zum Bau gelangende Linien, deren konzessionsgemässe Finanzierung bereits sichergestellt ist, um 386 km erweitert werden, und zwar durch die im Sinne des G.-A. XXXI ex 1890 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Lokalbahnen zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linien:

1.	Halas—Bács-Almás—Riggicza	72·4 km
2.	Csaprag—Virginmost (Kroatien)	58·0 „
3.	Vácz—Veröcze—Dregely-Palánka	67·0 „
4.	Hódmezö-Vasárhely Makó—Nagy-Szent Miklós	51·6 „
5.	Breznobánya—Vereskö	39·0 „
6.	Kecskemét—Lajosmizse—Jász-Kerekegyháza	32·0 „
7.	Töke-Terebes—Vár	31·0 „
8.	Tapolcza—Keszthely	26·0 „
9.	Felsö-Eör—Felsö-Lövö	9·0 „
	Zusammen	386·0 km

Hiervon wurde die Linie Felsö-Eör—Felsö-Lövö bereits im März 1903 dem Betriebe übergeben [vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 41 ex 1903]); einige andere dieser Linien werden voraussichtlich noch im laufenden Jahre dem Betriebe übergeben werden. Im Jahre 1902 betrug der Zuwachs nur 143 km, und zwar durch Eröffnung der Linien Pápa—Bánhida 93 km und Kun-Szent Miklós—Duna-Pataj 50 km.

Einführung des Betriebes von Motorwagen im Lokalverkehre der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen. Der kgl. ungarische Handelsminister hat, wie „Vasuti és közlekedési közlöny“ berichtet, der Direktion der Arader und Csanáder Eisenbahnen die Bewilligung zur Einführung eines Motorwagenverkehres im Lokalverkehre zwischen Stationen ihres Betriebsnetzes erteilt. Die Direktion verfügt derzeit über zwei Wagen, und zwar einen mit Dampffeuerung (System Dion-Bouton) und einen mit Benzinfeuerung (System Daimler). Ersterer, dessen Anschaffungspreis K 26.000 beträgt, hat ein Eigengewicht von 12 t und eine Maschine von 30 HP. Das Eigengewicht des zweiten Motorwagens, welcher mit einer Maschine von 40 HP ausgerüstet ist und K 36.000 kostet, beträgt 14 t. Beide Wagen können mit einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 60 km pro Stunde verkehren und gestatten bei einer Belastung mit 100 Passagieren ausserdem auch die Anhängung eines Post- und Gepäckswagens. Die definitive Wahl des Systems

und die Anschaffung weiterer Wagen wird erst dann erfolgen, wenn die Höhe der Betriebsspesen nach mehrwöchentlichem Verkehre der vorerwähnten Wagen beider Systeme ermittelt sein wird.

Slavonische Draubahn Eszék—Našic—Uj-Kapela-Batrina. (Nachtrag zur gesellschaftlichen Konzessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart den erflossenen Nachtrag zur Konzessionsurkunde der Slavonischen Draubahn Eszék—Našic—Uj-Kapela-Batrina, welchem zufolge die Erhöhung des ursprünglich mit K 10,600.000 bemessenen gesellschaftlichen Aktienkapitales behufs Vornahme von Investitionen auf K 11,000.000 genehmigt wird.

Ausland.

Schweiz. (Die Eisenbahnen im Jahre 1902.) Dem vom Bundesrate an die Bundesversammlung über die Geschäftsführung im Jahre 1902 erstatteten Berichte zufolge war die Betriebslänge der schweizerischen Bahnen im genannten Jahre folgende:

I. Hauptbahnen.

	Kilometer	
a) Schweizerische	2382·646	
b) Ausländische auf Schweizergebiet	68·794	
		2451·440

II. Nebenbahnen.

a) Normalspurige Adhäsionsbahnen	909·318	
b) Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	271·847	
c) Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen	473·630	
d) Adhäsionshahnen mit Zahnstangenstrecken	179 266	
e) Reine Zahnradbahuen	81·473	
f) Seilbahnen	24·716	
		1940·450
Im ganzen		4391·890

Von der ausgewiesenen Gesamtlänge sind 527·884 km zweispurig. Die mit 2382·646 angegebene Länge der Hauptbahnen verteilt sich wie folgt:

	Kilometer
Schweizerische Bundesbahnen	1251·158
Jura-Simplon-Bahn	786 343
Gotthardbahn	262 690
Bern-Neuenburg-Bahn	42·892
Jura-Neuchâtelois	39·563
	2382·646

An Fahrhetriebsmitteln waren mit Ende des Jahres 1902 im ganzen vorhanden 1060 Lokomotiven (hierunter 21 für elektrischen Betrieb), 2568 Personenwagen mit 169.449 Plätzen (hierunter 870 Wagen mit 30.314 Plätzen für elektrischen Betrieb), 251 Bahnpostwagen, 591 Gepäckswagen und 13.982 Güterwagen. Zugskilometer wurden 30,156.700 und Achskilometer 760,009.362 geleistet.

Afrika. (Eisenhahn vom Kap nach Kairo.) Wie die „Pol. Korr." mitteilt, ist der Bau der afrikanischen Bahn vom Kap nach Kairo nunmehr his zu einer Entfernung von 167 Meilen nördlich von Buluwayo vorgeschritten. Bis zu diesem Punkte ist die Bahn auch dem öffentlichen Verkehre hereits durch einen Frachtzug, der vor kurzem abging, übergeben worden. Ein Hauptvorteil für die Bahn erscheint aus dem Umstande zu erwachseu, dass sie jetzt bis auf eine Entfernung von circa 40 Meilen an die Kohlenfelder von Wankie herangeführt ist. Von dieser Strecke sind auch bereits 15 Meileu in Arbeit genommen.

Verschiedene Mitteilungen.

Kremstalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 14. März fand in Linz unter dem Vorsitze des Direktions-Präsidenten Emil Ritter Dierzer v. Traunthal und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs, Hofrates Karl Graf, die diesjährige (22.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kremstalbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 12 Aktionäre erschienen, welche 113 Stimmen persönlich und 1071 Stimmen im Vollmachtsnamen, im ganzen somit 1184 Stimmen vertraten. Mit 1. November 1902 erfolgte die Uebergabe des Betriebes der Kremstalbahn an die k. k. Staatshahn-Direktion Linz und erfolgt die Betriebsführung ab 1. Jänner 1902 für Rechnung des Staates, der eine Pachtrente zu zahlen hat, welche dermalen der 3proz. Verzinsung und Tilgung des gesellschaftlichen Aktienkapitales gleichkommt. Demzufolge werden die Jänner- und Juli-Coupons der Aktien pro K 200 mit je K 3 eingelöst. Die Generalversammlung genehmigte den Rechenschaftsbericht und die Bilanz und erteilte der Direktion das Absolutorium. Die ausscheidenden Direktionsmitglieder Franz Geyling, Julius Wimmer und der Ersatzmann F. C. Krügner wurden gleichwie der bisherige Revisionsausschuss einstimmig wiedergewählt. In der nachfolgenden konstituierenden Direktionssitzung wurden Emil Ritter v. Dierzer und Dr. Anton Ritter v. Glanz neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 13.847.]

Frequenz des Arbeiterpensionates in Pistyán durch kurbedürftige Krankenkassemitglieder der k. k. Staatsbahnen. Im Jahre 1902 fanden 136 Bedienstete der k. k. Staatsbahnen aus dem Stande der Unterheamten, Diener und Arbeiter im Arbeiterpensionate in Pistyan und ausserdem 3 Beamte anf Kosten der Krankenkasse Aufnahme. Die erwähnten 136 Bediensteten weisen zusammen 3409 Verpflegstage auf. Von den Aufgenommenen wurden 60 Prozent geheilt und 40 Prozent gebessert aus der Behandlung entlassen. Die letztjährige Saison wurde mit 1. April begonnen, endete in der ersten Hälfte Oktober und war in 7 Turnusse zu 28 Tagen eingeteilt.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Das
k. k. **Versteigerungs-Amt**
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe ermässigter Rückfahrkarten zu dem während der Dauer der Sommerfahrordnung an Sonn- und Feiertagen von Neutitschein nach Hotzendorf verkehrenden gemischten Zuge Nr. 2832.

Die im Lokaltarife für die Beförderung von Personen etc. auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von den Abfertigungsstellen der Lokalbahn Hotzendorf-Neutitschein während der Dauer der Sommerfahrordnung an Sonn- und Feiertagen nach Hotzendorf - vorgesehenen ermässigten Rückfahrkarten mit eintägiger Gültigkeit werden im Jahre 1903 zu dem laut Fahrplan der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Mai bis Ende September 1903 von Neutitschein nach Hotzendorf verkehrenden gemischten Zuge Nr. 2832:

Neutitschein ab 1 Uhr 45 Min. nachmittags
Hotzendorf an 2 Uhr 31 Min. nachmittags,

ausgegeben und berechtigen zur Rückfahrt an demselben Tage mit den gemischten Zügen Nr. 2813:

Hotzendorf ab 5 Uhr 59 Min. nachmittags,
Neutitschein an 6 Uhr 37 Min. abends,

und Nr. 2825:

Hotzendorf ab 8 Uhr 25 Min. abends,
Neutitschein an 9 Uhr 5 Min. nachts.

Das übrige ist aus den bezüglichen besonderen Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 18. April 1903. [385]

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarif-Heft III.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 1. Mai 1903 tritt zum obengenannten Tarife der Nachtrag II in Kraft, welcher neue Bestimmungen für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn enthält.

Im Sinne dieser Bestimmungen werden die Fahrpreise im Verkehre einerseits zwischen Stationen der Budapest—Balassagyarmater, bezw. Lévaer und Ersekujvár—Nagybéliczer Strecken der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, anderseits zwischen Stationen der Zsolna—Poprád-Felkaer und Zsolna—Csácza—Zwardoner Strecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bei Fallenlassen des Zsolnaer Schnittpunktes auf Grund der tatsächlichen Entfernung entsprechenden Zonen in der ersten Reihe berechnet, wie dies via Kassa und Ruttka schon bisher geschieht.

Exemplare sind bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 15. April 1903. [386]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
namens der beteiligten Verwaltungen

K. k. priv. Böhmische Kommerzialbahnen.

Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarife, Teil II.

Mit 1. Juni 1903 gelangt der Nachtrag I zum vorstehend bezeichneten Lokalgütertarife zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Berichtigung von Frachtsätzen, eine Aenderung, bezw. Ergänzung einiger Positionen des Abschnittes II (Ergänzung der gemeinsamen Bestimmungen des Tarifes, Teil I), sowie einen neuen Ausnahmetarif (11) für ledig zur Aufgabe gebrachtes lebendes Geflügel bei Beförderung in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn.

Exemplare des Nachtrages I können demnächst bei der Direktion in Wien käuflich bezogen werden.

Wien, am 16. April 1903. [387]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Personenhaltestelle „Simmeringer Hauptstrasse".

Am 1. Mai 1903 wird die zwischen der Station Wien und der bestehenden Haltestelle Stadlauer Brücke-Lusthaus, bezw. zwischen den Stationen Wien und Stadlau der Linie Wien — Brünn gelegene Personenhaltestelle „Simmeringer Hauptstrasse" eröffnet.

Die Abfahrtszeiten jener Personen befördernden Züge, die in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmen, sind aus dem ausgehängten allgemeinen Fahrplanplakate zu ersehen.

Die Ausgabe der Fahrkarten an die einsteigenden Reisenden erfolgt in der genannten Haltestelle am Kassaschalter im Aufnahmsgebäude daselbst.

Die Beförderung von Reisegepäck von dieser Haltestelle findet mit den im Tarife festgesetzten Beschränkungen nur unter Vorbehalt späterer Abfertigung statt und wird solches Reisegepäck bis zum Zeitpunkte der Abfertigung als zum Transporte aufgegeben nicht angesehen.

Wien, am 17. April 1903. [388]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Gütertarif für die Lokalbahnen Schwarzenau-Zwettl (Zwettl-Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.-Zlabings) und Wolframs-Teltsch-Zlabings.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Waidhofen a. d. Th.—Zlabings tritt hinsichtlich des Güterverkehres ein Tarif für die Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl (Zwettl-Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.-Zlabings) und für die Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings in Wirksamkeit.

Durch denselben treten die im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, vom 1. Juli 1902 im 1. Abschnitte der I. Abteilung enthaltenen Tarife 1 j) der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th. und 1 o) der Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings ausser Kraft.

Wien, am 18. April 1903. [389]

Deutsch-Oesterreichisch-Schwedisch-Norwegisch-Finnländischer Personenverkehr.

Druckfehler-Berichtigung von Gepäcksfrachtsätzen.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die folgenden Berichtigungen in dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Aenderungs- und Ergänzungsblatte zum Tarife für den obengenannten Verkehr vorgenommen:

Auf Seite 7, Gepäcksfrachtsatz a):

Karlsbad—Christiania über Warnemünde . . . . . und Karlsbad—Stockholm über Warnemünde und Sassnitz } in Mk. **0·55**

Auf Seite 9, Gepäcksfrachtsatz a):

Stockholm—Karlsbad über Sassnitz und Warnemünde in K **0·50**

Auf Seite 13, Gepäcksfrachtsatz a):

Trelleborg—Karlsbad . . . . . und Christiania—Karlsbad . . . . . } in K **0·50**

Gepäcksfrachtsatz b):

Christiania—Wien . . . . . in K **4·30**

Wien, am 14. April 1903. [390]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Friedland-Hermsdorf und Stationen der schmalspurigen Eisenbahnen Zittau-Hermsdorf und Zittau-Oybin.

Einführung eines Tarifnachtrages I.

Am 1. Mai 1903 tritt der Nachtrag I zum Tarife, Teil II, zu rubriziertem Güterverkehre, enthaltend Ergänzung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen, neue Frachtsätze für Friedland Uebergang und einen neuen Frachtsatz für Baumwolle, roh, gepresst, in Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrages sind bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 15 Pfennig = 20 Heller erhältlich.

Friedland i. B., am 17. April 1903. [391]

Betriebsdirektion der Friedländer Bezirksbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

III. Nachtrag zum Tarife, Teil IV, Heft 1, vom 1. Februar 1899.

Am 1. Mai 1903 tritt der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der Nomenklatur des Abschnittes I, der Reexpeditionstabelle, der Tariftabellen, sowie neue Frachtsätze für Stamm- und Stangenholz etc. enthält.

Exemplare des III. Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 30 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 11. April 1903. [392]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt an Stelle des im Verordnungs-Blatte Nr. 147 vom 14. Dezember 1902 sub Pos. 1256 publizierten Tarifes ein neuer Tarif zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 30 Heller erhältlich.

Wien, am 14. April 1903. [393]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartierungssätzen.

Am 1. Mai 1903 treten die Kartierungssätze nach und von Chlumetz transit für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anderseits in Kraft.

Exemplare dieser Kartierungssätze sind bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 18. April 1903. [394]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Internationaler Rundreiseverkehr mit Italien.

Aufhebung des Tarifes.

Mit 1. Juni 1903 wird der Tarif für den Internationalen Rundreiseverkehr zwischen Italien einerseits und Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz anderseits gänzlich aufgehoben.

Von diesem Tage an findet auch eine Ausgabe der Rundreisebillets für jene Touren, deren Fortbestand bis auf weiteres mit dem Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 25. Dezember 1902, Nr. 147, sub Pos. [1252] publiziert wurde, nicht mehr statt.

Wien, am 15. April 1903. [395]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Personen- und Gepäcksverkehr Innsbruck—Achensee.

Einführung einer Fahrpreis- und Anteilstabelle.

Mit 15. Mai 1903 gelangt eine Fahrpreis- und Anteilstabelle für den direkten Personen- und Gepäcksverkehr zwischen der Station Innsbruck der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Achensee der Achenseebahn anderseits zur Einführung.

Diese Tabelle ist zum Preise von 20 Heller für das Stück bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 17. April 1903. [396]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der Achenseebahn.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 2.

Berichtigung des Tarifes.

Auf Seite 9 des Tarifes, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1901 muss es in der letzten Spalte bei sämtlichen Einlagerungsstationen heissen: „im Verkehre nach den auf Seite 10 bis 11 enthaltenen Empfangsstationen der Gruppe . . . . . .“

Wien, am 16. April 1903. [397]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

18. April. Infolge von Schneeverwehungen wurde in den Strecken Goldenstein—Niederlindewiese, Freudenthal—Kl.-Mohrau, Zwittau—Skutsch, Jägerndorf—Troppau und Niklasdorf—Zuckmantel der Gesamtverkehr, in den Strecken Hannsdorf-Goldenstein, Olmütz—Jägerndorf der Güterverkehr und in der Strecke Kornitz — Gross-Opatowitz der Wagenladungsverkehr bis auf weiteres eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

18. April. Wegen Schneeverwehung wurde in den Strecken Drösing—Zistersdorf, Stauding—Wagstadt, Eckersdorf—Bennisch der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt. In der Strecke Zauchtel—Bautsch kann der Verkehr wegen Schneeverwehung nur bis Wigstadtl aufrecht erhalten werden.

19. April. In der Strecke Drösing—Zistersdorf wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

19. April. In der Strecke Zauchtel—Fulnek wurde wegen Schneeverwehung der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

K. k. priv. Neutitscheiner Lokalbahn.

19. April. Wegen Schneeverwehung wurde auf der Lokalbahn Zauchtel—Neutitschein der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang-Schneebergbahn.

18. April. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Winzendorf—Puchberg a. Sch. der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

16. April. Auf der Linie Bánhida—Kisbér wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Deutschland. (Eisenbahn-Tarifkonferenz in Danzig und in Königsberg i. Pr.) In Danzig haben am 3. und 4. d. M. und in Königsberg i. Pr. vom 6. bis 8. d. M. Beratungen einer besonderen Tarifenquete-Kommission zu Artikel 19 des Deutsch-Russischen Handelsvertrages, betreffend die Tarifermässigungen für das aus Russland mit der Eisenbahn eingeführte, aber nicht sofort seewärts ausgeführte Getreide, stattgefunden. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

— (Breslau-Warschauer-Eisenbahn.) Vor einigen Tagen hat in Kempen eine zahlreich besuchte Versammlung von Kreisinsassen aller Stände stattgefunden, welche u. a. beschloss, eine Eingabe an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten zu richten, in welcher betont wird, dass die Tarifverhältnisse der Bahn im Interesse der ganzen Gegend, welche sie durchläuft, gebieterisch eine baldige Aenderung erheischen; der Minister möge, falls er sich zu einer Zwangsverstaatlichung der Bahn nicht entschliessen könne, auf eine Gleichstellung der Tarife mit denjenigen der benachbarten Staatsbahnen hinwirken. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Aenderung des Rohstofftarifes.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 trat beim Ausnahmetarit Nr. 2 a (Rohstofftarif), Seite 151 des Heftes C, Abschnitt II, an Stelle der derzeitigen Ziffer „6. b) Holzsägespäne (Holzsägemehl)“ nachstehender Wortlaut: „6. b) Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl“.

Der eingeklammerte Zusatz: „Wegen Holzsägemehl zu Streuzwecken siehe Ausnahmetarif Nr. 2 c)“ verbleibt.

— (Ergänzungen.) Auf Seite 189 ist zwischen Selb Stadt und Wolnzach Bahnhof nachzutragen:

„Wasserburg a. Inn Bahnhof
Wasserburg a. Inn Stadt*)“.

Ferner sind den Stationsnamen Selb obere Stadt und Selb Stadt ein *) anzufügen.

— (Einbeziehung der Station Hartmannshof in den Ausnahmetarif für Cement und gebrannten Kalk.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 ab wurde die Station Hartmannshof in den Ausnahmetarif Nr. 16 b und Nr. 17 a mit folgenden Frachtsätzen für 100 kg aufgenommen, und zwar:

1. In den Ausnahmetarif Nr. 16 b für Cement.

Nach	Von Hartmannshof Mark
Asch	0·33
Eger	0·27
Eisenstein trans. (für Oesterreich)	0 51
Franzensbad	0·29
Furth i. Wald trans. (für Oesterreich)	0·28
Kufstein trans. (für Oesterreich)	0·66
Lindau trans. (für Vorarlberg und Schweiz)	0·83
Passau	0 55
Salzburg	0·77
Simbach trans. (für Oesterreich)	0·54

2. In den Ausnahmetarif Nr. 17 a für gebrannten Kalk.

Von	Nach Aschaffenburg	Furth i. Wald trans. (für Oesterreich)	Passau trans. (für Oesterreich)	Eger	Franzensbad
	Mark				
Hartmannshof	0·57	0·34	0·55	0·33	0·35

Auf den Seiten 173 und 174 des Tarifes ist hiervon Vormerkung zu machen.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Grünthal.) Am 20. April d. J. wird die Station Grünthal des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau als Empfangsstation in den Seehafenausnahmetarif N für Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle und von Baumwollengarn aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr. Gütertarif für Genf trans. und Verrières trans. vom 1. Juli 1872. (Rückvergütungen.) Mit sofortiger Wirksamkeit werden für Biersendungen von München Z.B. nach Verrières trans., welche zum Frachtsatze der Klasse A (356 Ctms. für 100 kg direkt) abgefertigt werden, bei Wagenladungen von 5000 kg 32 Ctms. und bei Wagenladungen von 10.000 kg 52 Ctms. für 100 kg bei Vorlage der Frachtbriefe vergütet.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Teil II vom 1. Mai 1897. (Einbeziehung der Station Rottweil.) Mit Wirksamkeit vom 10. April 1903 wurde die Station Rottweil der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen mit nachstehenden Entfernungen in den Tarif einbezogen:

Von	Nach			
	Eger transit	Furth i. W. transit	Passau transit	Simbach transit
	(Bayerische Staatsbahnen)			
	Kilometer			
Rottweil	453	462	482	420

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901. (Kilometerzeiger für die Lokalbahnteilstrecke Ingolstadt—Dolling.) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess folgendes Zirkular an ihre Organe:

Nachstehend wird der Kilometerzeiger für die voraussichtlich im Mai 1903, und zwar zunächst in provisorischer Weise zur Eröffnung gelangende Lokalbahnteilstrecke Ingolstadt—Dolling zur Kenntnis gebracht.

Für den Verkehr der Lokalbahn gelten die Vorschriften und Tarife des Heftes D.

Eisenbahnwagen mit einem grösseren festen Radstand als von 6·7 m können auf der Lokalbahn nicht befördert werden.

Fahrzeuge, die nur auf festen Rampen ver- oder entladen werden können, sind von der Beförderung von und nach Oberhaunstadt, Theissing und Dolling ausgeschlossen.

Lokalbahn Ingolstadt-Dolling.

Von und nach	Ingolstadt Lokalbhf.	Oberhaunstadt	Lenting	Kösching	Theissing	Dolling
	Kilometer					
Ingolstadt Lokalbhf., Station	—	3	6	8	13	16
Oberhaunstadt, Haltestelle .	3	—	3	6	10	13
Lenting, Haltestelle	6	3	—	3	8	11
Kösching, Haltestelle . . .	8	6	3	—	5	8
Theissing, Haltestelle . . .	13	10	8	5	—	3
Dolling, Haltestelle	16	13	11	8	3	—

Französisch-Deutscher Eisenbahn-Gütertarif über Belgien, Teil II, Heft 1 a, vom 1. Juli 1901. (Einführung eines neuen Spezialtarifes für die Ausfuhr von leeren Fahrzeugen etc.) Auf den Linien der französischen Eisenbahnen ist am 1. März 1903 ein neuer Spezialtarif Nr. 328 für die Ausfuhr von leeren Fahrzeugen mit oder ohne mechanischen Antrieb (ausschliesslich Eisenbahn- und Strassenbahnfahrzeuge und Möbelwagen) aus Frankreich als Eilgut und Frachtgut in Kraft getreten, der gegenüber den bisherigen Sätzen Frachtermässigen herbeiführt.

Die Französische Nordbahn hat daher ihre Dienststellen angewiesen, zur Erlangung der billigsten Frachtberechnung bis auf weiteres die in dem Spezialtarife aufgeführten Fahrzeuge in gebrochenem Verkehre auf die französisch-belgischen Grenzstationen abzufertigen.

In der Abfertigung von Fahrzeugen nach Stationen der Französischen Nordbahn tritt keine Aenderung ein.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Februar 1901. (Berichtigungen.) Auf Seite 10 des Nachtrages 2 sind die Frachtsätze der Klasse 7 (Reis, Reismehl etc. etc.) für Lindau—Cuxhaven von Mk. 3·02 auf Mk. 2·99 und für Lindau—Kiel von Mk. 3·02 auf Mk. 3·05 zu berichtigen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I A, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1903. (Neuausgabe.) Das Heft C, Abschnitt I A, des bayerischen Lokaltarifes wurde mit Gültigkeit vom 1. April 1903 neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte an trat das ab 1. Jänner 1900 gültige gleichnamige Tarifheft nebst Nachträgen ausser Kraft.

Das neue Tarifheft C, Abschnitt I A, kann um den Preis von 50 Pfennig für das Stück von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen käuflich bezogen werden.

Kilometerzeiger die für kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. (Aufnahme der Station Seestetten.) Für die Station V. Klasse Seestetten betragen unter anderem die Entfernungen von oder nach Passau 12 km.

Einen vollständigen Kilometerzeiger für Seestetten wird der im Laufe des Sommers zur Ausgabe kommende XXV. Nachtrag zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 enthalten.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901. (Nachtrag II.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1903 gelangte der Nachtrag II zur Einführung.

Derselbe enthält unter anderem:

1. Neue bayerische und badische Stationen;
2. Entfernungen und Frachtsätze für die auf badischem Gebiete gelegenen Stationen der vormaligen Main-Neckarbahn;
3. Ergänzungen der Stations- und Ausnahmetarife.

Die im Main-Neckarbahn-Bayerischen Gütertarife vom 1. Oktober 1901 nebst Nachträgen für die badischen Stationen der Main-Neckarbahn enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze treten hiermit ausser Wirksamkeit.

Eintretende Frachterhöhungen gelten erst ab 1. Juni 1903.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung eines neuen Gütertarifes, Heft 6.) Am 1. Mai 1903 tritt ein neuer Gütertarif — Heft 6 — für den Verkehr zwischen Stationen der Niederländischen Eisenbahnen und der Württembergischen Staatseisenbahnen in Kraft, durch den die nachbezeichneten Tarife und die hierzu erschienenen Nachträge aufgehoben werden:

im Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehre:

Tarifheft VII vom 1. Februar 1884, Ausnahmefrachtsätze für Schilfrohr vom 15. Mai 1899,

im Belgisch-Südwestdeutschen Verkehre:

Tarifheft 7 b vom 1. November 1897 hinsichtlich des Verkehres mit den Stationen Maastricht, Meersen und Roermond der Niederländischen Staatsbahn, Ausnahmetarif für Kohlen vom 1. November 1897 hinsichtlich des Verkehres mit der Station Simpelveld der Niederländischen Staatsbahn.

Es werden dadurch zum Teil Erhöhungen, und zwar hauptsächlich im Ortsverkehre der Niederländischen Seehäfen, herbeigeführt und zugleich die direkten Frachtsätze für einige Stationen der Niederländischen Eisenbahnen und der Württembergischen Staatseisenbahnen ohne Ersatz aufgehoben. Die seitherigen Frachtsätze bleiben jedoch noch bis zum 1. Juni 1903 in Kraft.

Die seit dem 1. Oktober 1902 gültigen Frachtsätze für die Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der Württembergischen Staatseisenbahnen sind in das neue Tarifheft, das von den beteiligten Endbahnen zum Preise von Mk. 2 bezogen werden kann, aufgenommen worden.

— (II. Nachtrag zum gemeinschaftlichen Hefte, Teil II) Am 1. Mai 1903 tritt ein II. Nachtrag zu dem gemeinschaftlichen Heft — Teil II — vom 1. Mai 1901 in Kraft, hauptsächlich Aenderungen der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife enthaltend. Preis 5 Pfg.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitt-Tarif. (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 wurden im Verkehre mit den Vizinalbahnstationen Alling und Bruckdorf die Frachtsätze für Getreide und Mühlenfabrikate des Spezialtarifes I, ferner für Kleie des Spezialtarifes III bei Aufgabe in Wagenladungen um je Mk. 0·06 für 100 kg ermässigt.

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Deutschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
TRIEST, via delle poste 7.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- nnd Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach nnd von allen Richtungen des In- nnd Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition und Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von **Eierkisten, Holzwolle,** Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. n. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagernng, Transitirnngen, Möbeltransport.
Niederlage und Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

GERSTMANN & LINDNER
k. n. k. Hofspeditenre,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von nnd nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten nnd feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inhaber F., B. n. M. Wachtel)
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN nnd BUKOWINA
Rollfuhrnnternehmnng der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707
Schlacken-Cement
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hoflieferanten.
Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.
Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe. Sportcostüme. — Wäscheausstattung.
Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 668
Illustrirte Preislisten frei.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:
Wechselstube des Bankhauses
Schelhammer & Schattera
Gegründet 1832. 697
WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1200	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Dombran	Palota-Ujpest	Minimalquantum 80.000 Tonnen. Die Frachtbriefe müssen an die Adresse der Budapester Gasanstalt lauten und die Kohle zur Gaserzeugung bestimmt sein	vom 1. April 1903 bis Ende November 1903	Heft 1 und 2 des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres, gültig vom 1. September 1897	122 Heller	116 Heller	6 Heller	•	Gegen Vorlage der auf die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeberin lautenden Duplikat-Frachtbriefe, welche bei der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (C IV b) längstens bis Ende Februar 1904 vorzulegen sind	Die Begünstigung kann nach Abschluss eines Vertrages mit den kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und nach Deponierung einer Kaution von zweinunddreissigtausend Kronen bei der Hauptkassa derselben auch im Kartierungswege angewendet werden. Wenn die an die Budapester Gasfabrik adressierten Kohlensendungen in der Station Budapest-Józsefváros durch die Arbeiter des Adressaten ausgeladen, oder wenn solche Kohlensendungen von der Station Budapest-Ferenczváros auf den Eisenbahnwagen unmittelbar in die Gasfabrik überführt und dort durch die Arbeiter der Gasfabrik ausgeladen werden, so wird für diese Leistung auf Grund der vorzulegenden Original-Frachtbriefe der Betrag von 1·0 Heller pro 100 kg rückvergütet.
					Budapest-nyugoti-pályaudvar									
					Budapest-Józsefváros									
					Budapest-Ferenczváros									
				Karwin	Palota-Ujpest									
					Budapest-nyugoti-pályaudvar									
					Budapest-Józsefváros									
					Budapest-Ferenczváros									
									Heller	Heller	Heller			
				Mährisch-Ostrau Ostrauer Kohlenrevier*)	Palota-Ujpest				122	116	6			
					Budapest-nyugoti-pályaudvar				122	116	6			
					Budapest-Józsefváros				130	124	6			
					Budapest-Ferenczváros				130	124	6			

*) Für Sendungen von Hrnschan finden die für das Ostrauer Kohlenrevier zugestandenen Frachtnachlässe auch Anwendung

Fortlaufende Nummer	1	1201	1202
Die Publikation erfolgt — von der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft
Die Publikation erfolgt — und im Namen der	3	beteiligten Verwaltungen	
Das Zugeständnis wird gemacht — für Artikel	4	Eil- und Frachtgüter	Siehe Tabelle
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	5	Ziegel / Kalk der Tarif-Position K—4 / Eisen und Stahl, sowie Maschinen der Tarif-Positionen E—5 und E—6, lit. d	Siehe Tabelle
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	6	Radim / Planan / Kolin St.E.G. / Prag St.E.G. oder Prag Hrabovka transit	Siehe Tabelle
		Nimburg St.E.G.	Siehe Tabelle
Das Zugeständnis wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens: das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 10.000 kg. 5000 kg. pro Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für den Bau des genossenschaftlichen Lagerhauses in Nimburg bestimmt sein. Das Anf- nnd Abladen der Sendungen obliegt den Parteien	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständnis wird gemacht — nnd gilt in der Zeit	8	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezemher 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	9	Lokaltarife	Lokaltarife
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10	Lokaltarif, bezw. Anhang zu demselben	
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	11	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	18 Heller / 20 Heller / Verschieden
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	12	Siehe Tahelle	14 Heller / 15 Heller / 20 Heller / 25 Heller / 44 Heller
Art der Durchführung	13		4 Heller / 5 Heller / Verschieden
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	14	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Besondere Bemerkungen		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, anf welchen die landwirtschaftliche Genossenschaft in Nimburg als Empfänger erscheinen muss, einzusenden his spätestens Ende Februar 1904	

Hronow St.E.G.

Von oder nach		Frachtgut: Eilgut: Eisenbahn	Frachtgut: Eilgut: gewöhnliches	Frachtgut: Eilgut: ermässigtes	Frachtgut: Eilgut: besonders ermässigtes	Frachtgut: Klasse I	Frachtgut: Klasse II	Frachtgut: Wagenladungsklasse A
			Frachtsätze für 100 kg in Hellern					
Bärn-Andersdorf	k.k.St.B.	898	366	294	294	211	179	
Gablonz a. N.	R.G.T.G.	595	279	230	220	181	160	
Gablonz-Brandl	R.G.T.G.	598	282	233	223	184	161	
Hofic	B.C.B.	334	159	129	127	98	92	
Hrabačow	S.Ro.	420	173	139	117	119	111	
Otrokowitz	K.F.N.B.	919	372	300	300	216	183	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1203	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Ermässigte Eilgüter	Mähr.-Neustadt (k.k.St.B.)	Ebersdorf-Markersdorf (B.N.B.) oder umgekehrt	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	528 Heller		Im Kartierungswege		
1204	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Prag [Smichow] (Buschtěhrader Eisenbahn)*)

Smichow (k.k.St.B.)

Von oder nach	Eisenbahn	Eilgut			Frachtgut								
		gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Sperrige Güter	Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A	Wagenladungsklasse B	Wagenladungsklasse C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Heller											
Dentsch-Gabel	A.T.E.	675	290	243	317	241	180	157	133	104	129	111	87

*) Im Verkehre von, bezw. nach Prag (Smichow) B.E.B. loko gelangt ausser der Transportgebühr für Prag [Smichow] (B.E.B.) noch für die Anf-, bezw. Abgabe der betreffenden Sendungen in dem genannten Prager Bahnhofe zugunsten der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine Manipulationsgebühr von 8 Heller für 100 kg zur Einhebung. Die geringste für eine Sendung einzuhebende Manipulationsgebühr beträgt 8 Heller.

Fortlaufende Nummer	1205	1206	1207
Die Publikation erfolgt	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Elsenbahn Wien-Aspang als Betriebführende der Schneebergbahn	Buschtěhrader Eisenbahn
von der und im Namen der	K. k. österr. Staatsbahnen		beteiligten Verwaltungen
Für Artikel	Bier der Pos. B—13 der Güterklassifikatiou des Tarifes, Teil I, Abteilnng B, vom 1. Jänner 1902	Steine der Tarif-Position S—55a	Mahlprodukte aus Getreide
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Pilsen	km 5—km 5·7 der Zahnradstrecke	Böhm.-Leipa (A.T.E. via Aussch
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Teplitz	Puchberg a. Sch.	Wernstadt (L.B.Gr.-P.W.A.)
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgnt und Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen nnd Einhaltnng der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmnngen	Beförderung nur mit leer zurückgehenden Schnee- und Materialzügen. Anf- und Abladen durch die Partei. Einhaltnng der vorgesehenen Tarifbestimmngen	1. Anfgabe als Frachtgnt in beliebigen Mengen. 2. Einhaltnng der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständnis wird gemacht und gilt in der Zeit	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903.	für die Dauer des Betriebes der Zahnradstrecke im Jahre 1903	bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife	Lokalgütertarif	Lokalgütertarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Es bestehen keine direkten Frachtsätze		80 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	120 Heller	12·50 Kronen für jeden Wagen	56 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			24 Heller
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartiernngswege	Im Kartiernngswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1208	Buschtěhrader Eisenbahn		Strassenschotter	Zleditz (B.E.B.)	Annathal-Rothau	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	Heller 16	13	3	Im Rückvergütungswege	Bahnamtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf welchen der Bezirksausschuss in Falkenau a. d. E. als Absender, ein Gemeindeamt als Empfänger und der zur Verfrachtung gelangende Artikel, als zur Beschotterung der Strassen im Rayon der betreffenden Gemeinde bestimmt, angeführt sein muss, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1904 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Die bezüglichen Frachtdokumente werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung
					Bleistadt				13	12	1			
					Chodau (B.E.B.)				13	12	1			
					Eger (B.E.B.)				17	14	3			
					Franzensbad (B.E.B.)				17	14	3			
					Graslitz oberer Bahnhof				18	15	3			
					Graslitz unterer Bahnhof				17	14	3			
					Karlshad(B.E.B.)				18	14	4			
					Klingenthal (B.E.B.)				21	16	5			
					Mostau-Nebanitz				13	12	1			
					Tirschnitz (B.E.B.)				15	13	2			

Fortlaufende Nummer	1209	1210
Die Publikation erfolgt von der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
und im Namen der beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Getreide etc. des Ausnahmetarifes Nr. 2 des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Verschiedene Artikel
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Dresden-Eibkai; Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz; sowie vice versa	verschiedenen Stationen
nach	Chrudim-Stadt	Schönpriesen-Umschlag, Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Eibkai, sowie vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Anfgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bei Erfüllung der für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege gültigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	vom 1. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Pfennig: 121 *); 116 *); 157 **)	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg		
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Gegen Vorlage der im Elbe-Umschlagstarife für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902 im Abschnitte III „Ausnahmetarife im Rückvergütungswege" bezeichneten Dokumente
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg. **) Für Kiele etc. (Ausnahmetarif Nr. 2, B) ermässigt sich dieser Frachtsatz um 14 Pfennig für 100 kg.	Die vollständigen, auf dieses Zugeständnis bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. Mai 1903 zur Einführung kommenden Nachtrage II zum Elbe-Umschlagstarife für Galizien und die Bukowina vom 1. Februar 1902 enthalten

Fortlaufende Nummer	1211	1212
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Kohlen, mineralische, und Koks	Kalk
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	M.-Ostrau	Kruman
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Landskron	Budweis trs.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für mineralische Kohle und Koks in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen	Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI. Die Transporte müssen an die fürstl. Schwarzenbergsche Brauerei in Protiwin adressiert und für den Neubau des Arbeiterwohnhauses, sowie von Stallungen der fürstl. Schwarzenbergschen Brauerei verwendet werden
	vom 1. Juli 1903 bis 30. Juni 1904	vom 31. Jänner bis zum Tage der erlangten Benützungsbewilligung, längstens bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)	
	921	18
	838	11
	85	7
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen zu bewirken ist
Besondere Bemerkungen	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	838	
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	85	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
24	Nr. 96 vom 23. August 1902	1731	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht näher bezeichnet	Spiritus	**Tabelle I.** Stationen in Galizien und der Bukowina	Bielitz (loko und transit) etc.	Es ist nachzutragen: 1. in der Rubrik 5 (nach) unter den Reexpeditionsstationen, als letzte Station, nach Schönau die Station „Znaim Oe.N.W.B." 2. in der Abteilung B, als letzte Relation, und zwar in der Spalte „von" der Rubrik 5, „Holubitz", in der Spalte „nach" der Rubrik 5 „Znaim Oe.N.W.B., ferner in der Rubrik 10, als diesbezüglich angestandener Frachtsatz „58 h"	
						Tabelle II. Jungbunzlau (B.N.B.) etc.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz etc.	In den beiden Spalten der Rubrik 5 ist nachzutragen: (von) „Znaim Oe.N.W.B." nach „Signundsherberg Oe.N.W.B. transit" für Sendungen nach der Schweiz und den badisch-schweizerischen Grenzstationen Basel und Schaffhausen, ferner ist in der Rubrik 10 („zugestandener Frachtsatz") diesbezüglich einzusetzen: „18 h"	
						Tabelle V. Stationen in Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien und der Bukowina	Stationen in Steiermark etc.	In der Rubrik 13 („Bezeichnung der Dokumente etc.) ist unter den im Punkte 2 angeführten Reexpeditionsstationen nach Wesel-Mezimosti nachzutragen: „Znaim (Oe.N.W.B.)."	
25	Nr. 21 vom 19. Februar 1903	774	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Hohlglaswaren, Glasperlen und Glasringe	Reichenau bei Gablonz (S.N.D.V.B.)	Triest und Finme	Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 ist abzuändern in der Rubrik: 10 der für Triest zugestandene Frachtsatz von 359 auf 353 h 11 „ „ ausgewiesene Nachlass vom {43, bezw. 181} „ {49, bezw. 187}" bestehenden Frachtsätze von pro 100 kg	

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./₂, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach anfliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 46. **Wien, 23. April 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 27. März 1903,*) betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, Anwendung findet.

Die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892, Anwendung findet, hat unter Berücksichtigung der seit der Kundmachung vom 12. März 1901, R.-G.-Bl. Nr. 29, beziehungsweise jener vom 17. Februar 1902, R.-G.-Bl. Nr. 43, erfolgten Aenderungen und Ergänzungen zu lauten wie folgt:

Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich und Ungarn.

I. Im Reichsrate vertretene Königreiche und Länder
(einschliesslich Liechtenstein).

A. Sämtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden.

1. K. k. österreichische Staatsbahnen, mit Einschluss der auf fürstlich Liechtensteinschem Gebiete gelegenen Strecke der Linie Feldkirch—Buchs;

dagegen mit Ausschluss:

a) folgender dalmatinischer Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen:
   α) Spalato—Siverić—Knin,
   β) Perković-Slivno—Sebenico;
b) der schmalspurigen Lokalbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murtalbahn).

2. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
3. Böhmische Kommerzialbahnen.
4. Böhmische Nordbahn.
5. Bozen-Meraner Eisenbahn.
6. Buschtěhrader Eisenbahn.
7. Friedländer Bezirksbahnen, bestehend aus den Lokalbahnen:

a) Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf;
b) Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf, und
c) Raspenau-Weissbach.

8. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
9. Kaschau-Oderberger Bahn (auf österreichischem Gebiete betriebene Linien).

*) Enthalten in dem am 16. April 1903 ausgegebenen XXXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 83.

10. Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
11. Neutitscheiner Lokalbahn.
12. Oesterreichische Nordwestbahn.
13. Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
14. Přivoz-Mährisch-Ostrau—Witkowitzer Lokalbahn.
15. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
16. Salzkammergut-Lokalbahn.
17. Südbahn-Gesellschaft (auf österreichischem Gebiete betriebene Linien), mit Ausschluss der Lokalbahnen:

c) Mödling-Hinterbrühl nächst Wien (mit elektrischem Betriebe);
d) Preding-Wieselsdorf—Stainz;
e) Pöltschach-Gonobitz;
f) Kapfenberg-Seebach-Au;
g) Kühnsdorf-Eisenkappel;
h) Ueberetscherbahn (Lokalbahn Bozen-Kaltern).

18. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
19. Stauding-Stramberger Lokalbahn.
20. Eisenbahn Wien-Aspang, mit Ausschluss:

i) der Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg der Schneebergbahn.

21. Die von den kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen von Lawoczne bis zur ungarischen Landesgrenze und von Fehring bis zur ungarischen Landesgrenze, sowie der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft von Marchegg bis zur ungarischen Landesgrenze, endlich die von der Raab (Györ) - Oedenburg (Sopron) - Ebenfurter Bahn betriebene Strecke der im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehenden Wien - Pottendorf - Wiener Neustädter Bahn von Ebenfurt bis zur ungarischen Landesgrenze.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Italienischer Verwaltungen.

Die durch die Italienische Adria-Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Strecken von der italienisch-österreichischen Grenze:

22. bei Cormons bis Cormons,
23. bei Pontebba bis Pontafel in der Richtung aus Italien,
24. bei Peri bis Ala.

Die durch die italienische Eisenbahn-Gesellschaft „Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane“ betriebene Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze:

25. bei Cervignano bis Cervignano.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die durch die kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

26. bei Kiefersfelden bis Kufstein,
27. bei Salzburg bis Salzburg,
28. bei Waldsassen bis Eger,
29. bei Schirnding bis Eger,
30. bei Asch bis Eger.

Die durch die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

31. bei Brambach bis Eger,
32. bei Bärenstein bis Weipert,
33. bei Markersdorf bis Hermsdorf i. B.,
34. bei Moldau bis Moldau,
35. bei Schöna bis Bodenbach,
36. bei Schöna bis Tetschen,
37. bei Neusalza-Spremberg bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Taubenheim,
38. bei Alt- und Neu-Gersdorf bis zur österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach,
39. bei Seifhennersdorf bis Warnsdorf,
40. bei Gross-Schönau bis Warnsdorf,
41. bei Zittau bis Reichenberg.

Die durch die kgl. Preussischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-österreichischen Grenze:

42. bei Grünthal bis Grünthal,
43. bei Neusorge bis Halbstadt,
44. bei Jägerndorf bis Jägerndorf,
45. bei Troppau bis Troppau,
46. bei Oderberg bis Oderberg,
47. bei Goczalkowitz bis Dzieditz,
48. bei Neuberun bis Oświęcim.

III. Russischer Verwaltungen.

Die durch die Verwaltung der Russischen Südwestbahnen in der Richtung aus Russland betriebenen Strecken von der russisch-österreichischen Grenze:

49. bei Radziwilów bis Brody,
50. bei Wołoczysk bis Podwołoczyska,
51. bis Oesterreichisch-Nowosielitza.

C. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen befinden.

52. Gravosa—Landesgrenze bei Uskoplje.
53. Landesgrenze bei Glavska—Landesgrenze bei Nagumanac.
54. Landesgrenze bei Igalo—Zelenika.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von österreichischen Verwaltungen im Auslande betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 101 bis und mit 115.
Italien, Ziffer 108.
Russland, Ziffer 37, 38, 39, 40.
Schweiz, Ziffer 18, 19.

II. Ungarn.

Sämtliche Linien, welche durch die nachbenannten Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Ungarn oder in Oesterreich betrieben werden.

1. Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen und die im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen und Linien anderer Bahnen, mit Ausnahme:
der schmalspurigen Linie Gran-Bresnitz—Schemnitz,
der normalspurigen Lokalbahn Soroksár-Szt. Lörincz und
der schmalspurigen Lokalbahn im Taracztal.
2. Südbahn-Gesellschaft (auf ungarischem Gebiete betriebene Linien) und die im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen.
3. Kaschau-Oderberger Bahn (auf ungarischem Gebiete betriebene Linien) und die im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen und Linien anderer Bahnen, mit Ausnahme:
der schmalspurigen Strecke Gölniczbánya-Schmölnitz der Lokalbahn im Gölnicztal,
der normalspurigen Flügelbahn Tarpatak—Tatra-Lomnicz, und
der Zahnradbahn Csorba-Csorbasee.
4. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn-Gesellschaft und die im Betriebe derselben stehende Lokalbahn Fertövidék.
5. Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen, mit Ausnahme:
der schmalspurigen Lokalbahn Borossebes-Menyháza und der Ersten Alföld er schmalspurigen landwirtschaftlichen Eisenbahn.
6. Eisenbahn im Szamostal und die im Betriebe derselben stehende Lokalbahn Zsibó-Nagybánya.
7. Lokalbahn Keszthely—Balaton-Szt. György.
8. Eisenbahn Mohács-Fünfkirchen.
9. Schmalspurige Lokalbahn Nagy-Karoly—Somkut.
10. Lokalbahn Eperjes-Bartfeld.
11. Slavonische Drautalbahn.
12. Schmalspurige Lokalbahn Schässburg-Szentágota.
13. Lokalbahn Szatmár-Erdöd.
14. Die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen von Mezö-Laborcz bis zur österreichischen Landesgrenze, von Körösmezö bis zur österreichischen Landesgrenze, und die der Kaschau-Oderberger Bahn von Orló bis zur österreichischen Landesgrenze.
15. Die von der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebenen Strecken der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen von Trentschin-Teplitz bis zur österreichischen Landesgrenze am Vlarapass, von Bruck a. L. bis zur österreichischen Landesgrenze und von Skalitz bis zur österreichischen Landesgrenze.
16. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke der Holics-Gödinger Lokalbahn von Holics bis zur österreichischen Landesgrenze.

III. Bosnien-Herzegowina.

1. K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.
2. Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen, mit Ausschluss der Schleppbahn Podlugovi-Vareš, dagegen mit Einschluss der elektrischen Stadtbahn in Sarajevo.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von den bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen in Oesterreich betrieben werden, ist zu vergleichen:
Oesterreich, Ziffer 52, 53, 54.

Deutschland.

A. Von deutschen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

I. Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen.

1. Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.
2. Militär-Eisenbahn.

3. Kgl. Preussische Staatseisenbahnen — einschliesslich der gemeinschaftlich mit ihnen betriebenen grossh. Hessischen Staatseisenbahnen — sowie die unter preussischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, mit Ausschluss:

a) der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn.

4. Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen nebst den von ihnen betriebenen Lokalbahnen Augsburg-Haunstetten; Bad Aibling-Feinbach; Murnau-Oberammergau; Lam-Kötzting, jedoch mit Ausschluss der Lokalbahnen:

b) Augsburg-Gögingen-Pfersee;

c) Augsburger Lokalbahn.

5. Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden sächsischen Privateisenbahnen.

6. Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen.

7. Grossh. Badische Staatseisenbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden badischen Privateisenbahnen.

8. Grossh. Mecklenburgische Staatseisenbahnen, mit Ausschluss:

d) der Doberan-Heiligendammer Eisenbahn.

9. Grossh. Oldenburgische Staatseisenbahnen, mit Ausschluss:

e) der Ocholt-Westersteder Eisenbahn.

II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung.

10. Achern—Ottenhöfener Nebenbahn.
11. Alt-Damm—Kolberger Eisenbahn.
12. Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.
13. Die von der Badischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft betriebenen Nebenbahnen:

a) Bruchsal-Hilsbach-Menzingen;

b) Bühl-Oberbühlertal (Bühlertalbahn);

c) Karlsruhe-Ettlingen-$\frac{\text{Herrenalb}}{\text{Pforzheim}}$ (Albtalbahn);

d) Neckarbischofsheim—Hüffenhardt;

e) Wiesloch-$\frac{\text{Meckesheim}}{\text{Waldangelloch}}$.

14. Die bayerischen von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München betriebenen Lokalbahnen:

a) Fürth-Zirndorf-Cadolzburg;

b) Markt Oberdorf-Füssen;

c) München-Wolfratshausen-Bichl;

d) Murnau—Garmisch-Partenkirchen;

e) Sonthofen-Oberstdorf;

f) Stadtamhof-Donaustauf.

15. Bentheimer Kreisbahn.
16. Braunschweigische Landeseisenbahn.
17. Braunschweig-Schöniger Eisenbahn.
18. Breslau-Warschauer Eisenbahn.
19. Brōltal-Eisenbahn.
20. Broltal-Eisenbahn.
21. Cōln-Bonner Kreisbahnen.
22. Crefelder Eisenbahn.
23. Cronberger Eisenbahn.
24. Dahme-Uckroer Eisenbahn.
25. Deggendorf-Mettener Lokalbahn.
26. Dessau-Wörlitzer Eisenbahn.
27. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.
28. Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn.
29. Eisern-Siegener Eisenbahn.
30. Ermstalbahn (Metzingen-Urach).
31. Eutin-Lübecker Eisenbahn.
32. Filderbahn.
33. Frankfurter Verbindungsbahn (Frankfurt a. M.).
34. Georgs-Marienhütte-Eisenbahn.
35. Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn.
36. Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.
37. Gotteszell-Viechtacher Lokalbahn.
38. Greifswald-Grimmener Eisenbahn.
39. Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.
40. Haltingen-Kanderner Nebenbahn.
41. Hildesheim-Preiner Kreiseisenbahn.
42. Hoyaer Eisenbahn (Hoya-Eystrup).
43. Kahl-Schöllkrippener Lokalbahn.

44. Kaysersberger Talbahn, einschliesslich der Bahn Colmar-Winzenheim.
45. Kerkerbachbahn.
46. Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.
47. Königsberg-Cranzer Eisenbahn.
48. Kreis Altenaer Schmalspurbahn.
49. Kremmen—Neu-Ruppin—Wittstocker Eisenbahn.
50. Krozingen-Staufen-Sulzburger Nebenbahn.
51. Lahrer Strassenbahn.
52. Lausitzer Eisenbahn (Rauscha-Freiwaldau; Muskau-Teuplitz-Sommerfeld; Hansdorf-Priebus).
53. Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.
54. Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn).
55. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth).
56. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
57. Meckenbeuren-Tettnanger Eisenbahn.
58. Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.
59. Meppen-Haselünner Eisenbahn.
60. Möckmühl-Dörzbacher Nebenbahn.
61. Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.
62. Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn.
63. Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.
64. Neuhaldenslebener Eisenbahn.
65. Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.
66. Niederlausitzer Eisenbahn.
67. Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.
68. Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.
69. Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn.
70. Ostpreussische Südbahn, einschliesslich der Fischhausen-Palmnickener Eisenbahn.
71. Paulinenaue—Neu-Ruppiner Eisenbahn.
72. Peine-Ilseder Eisenbahn.
73. Pfälzische Eisenbahnen.
74. Prignitzer Eisenbahn.
75. Reinickendorf—Liebenwalde—Gross-Schönebecker Eisenbahn.
76. Rhein-Ettenheimmünsterer Lokalbahn.
77. Rhene-Diemelthal-Eisenbahn (Bredelar-Martenberg).
78. Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.
79. Rosheim-St. Naborer Nebenbahn.
80. Ruppiner Kreisbahn.
81. Röthenbach b. L.-Weiler Lokalbahn.
82. Schaftlach-Gmund-Tegernseer Lokalbahn.
83. Stargard-Cüstriner Eisenbahn, einschliesslich der Glasow-Berlinchener Eisenbahn.
84. Stendal-Tangermünder Eisenbahn.
85. Stralsund-Triebseer Eisenbahn.
86. Strassburger Strassenbahnen.
87. Die von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Nebenbahnen:

a) Bregtalbahn (Furtwangen-Hüfingen);
b) Kaiserstuhlbahn;
c) Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn;
d) Osthofen-Westhofener Eisenbahn;
e) Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn;
f) Sprendlingen-Fürfelder Eisenbahn;
g) Worms-Offsteiner Eisenbahn und
h) Zell-Todtnauer Eisenbahn.

88. Süd-Harz-Eisenbahn.
89. Teutoburgerwald-Eisenbahn.
90. Die unter der Betriebsverwaltung thüringischer Nebenbahnen stehenden Linien:

a) Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn;
b) Eisenberg-Crossener Eisenbahn;
c) Greussen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn;
d) Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn;
e) Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn und
f) Ruhlaer Eisenbahn (Wutha-Ruhla).

91. Türkheim-Wörishofener Lokalbahn.
92. Vorwohle-Emerthaler Eisenbahn.
93. Westfälische Landeseisenbahn.
94. Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

95. Die von der Direktion der württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Nebenbahnen:
a) Amstetten-Laichingen;
b) Ebingen-Onstmettingen;
c) Nürtingen-Neuffen.

96. Die von der Direktion der württembergischen Lokaleisenbahnen betriebenen Nebenbahnen:
a) Aalen-Ballmertshofen;
b) Reutlingen-Gönningen.

97. Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe ausserdeutscher Eisenbahn-Verwaltungen befinden.

I. Russischer Verwaltungen.

98. Die von der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Eydtkuhnen bis Eydtkuhnen.

99. Die von den Süd-Westbahnen betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Prostken bis Prostken.

100. Die von den Weichselbahnen betriebene Strecke von der russisch-deutschen Grenze bei Illowo bis Illowo.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

101. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Myslowitz bis Myslowitz.

102. Die von der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Wichstadtl bis Mittelwalde.

103. Die von der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Mittelsteine bis Mittelsteine.

Die von der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

104. bei Liebau bis Liebau,
105. bei Seidenberg bis Seidenberg.

106. Die von der Böhmischen Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-deutschen Grenze bei Ebersbach bis Ebersbach.

Die von der Buschtěhrader Eisenbahn betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

107. bei Reitzenhain bis Reitzenhain,
108. bei Klingenthal bis Klingenthal.

Die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-deutschen Grenze:

109. bei Hennersdorf bis Ziegenhals,
110. bei Niklasdorf bis Ziegenhals,
111. bei Heinersdorf bis Heinersdorf,
112. bei Furth i. W. bis Furth i. W,
113. bei Passau bis Passau,
114. bei Braunau bis Simbach,
115. bei Lochau bis Lindau.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von den Schweizerischen Bundesbahnen betriebenen Strecken von der schweizerisch-deutschen Grenze:

116. bei Konstanz bis Konstanz,
117. bei Rielasingen bis Singen,
118. bei Waldshut bis Waldshut,
119. bei Lottstetten bis zur deutsch-schweizerischen Grenze bei Altenburg-Rheinau.

IV. Französischer Verwaltungen.

Die den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen gehörigen, von der Französischen Ostbahn mitbetriebenen Strecken von der französisch-deutschen Grenze:

120. bei Altmünsterol bis Altmünsterol.
121. bei Avricourt bis Deutsch-Avricourt,
122. bei Chambrey bis Chambrey,
123. bei Novéant bis Novéant,
124. bei Amanweiler bis Amanweiler,
125. bei Fentsch bis Fentsch.

V. Niederländischer Verwaltungen.

126. Die von der Nordbrabant-Deutschen Bahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gennep bis Wesel.

127. Die von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft betriebene und von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Kranenburg bis Kleve.

128. Die von der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der niederländisch-deutschen Grenze:

a) bei Elten bis Welle;
b) bei Herzogenrath bis Herzogenrath;
c) bei Aachen bis Aachen;*)
d) bei Dalheim bis Dalheim;**)
e) bei Gronau bis Gronau.*)

129. Die von der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen betriebene und von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft mitbetriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Elten bis Emmerich.

130. Die von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebene und von der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gildehaus bis Salzbergen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von deutschen Verwaltungen im Auslande betrieben sind, ist zu vergleichen:

Oesterreich, Ziffer 26 bis und mit 48.
Dänemark, Ziffer 3.
Frankreich, Ziffer 19, 20, 21, 22, 23, 24.
Luxemburg, Ziffer 2. 3.
Niederlande, Ziffer 6, 7, 8, 9, 10, 11.
Russland, Ziffer 31, 32, 33, 34, 35, 36.
Schweiz, Ziffer 20, 21, 22, 23, 24, 24.

Belgien.

A. Von belgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Belgische Staatsbahnverwaltung.
2. Belgische Nordbahn.
3. Gent—Terneuzen.
4. Mecheln—Terneuzen.
5. Westflandrische Eisenbahn.
6. Eisenbahn von Chimay.
7. Termonde—St. Nicolas.
8. Hasselt—Maeseyk.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Französischer Verwaltungen.

Die von der Französischen Nordbahn betriebenen Strecken von der belgisch-französischen Grenze:

9. bei Comines bis Comines,
10. bei Halluin bis Menin.

II. Luxemburgischer Verwaltungen.

11. Die von der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn betriebene Strecke von der belgisch-luxemburgischen Grenze bei Rodange bis Athus.

Anmerkung: Betreffend die Bahnstrecken, welche von belgischen Verwaltungen im Auslande betrieben sind, ist zu vergleichen:

Frankreich, Ziffer 15, 16, 17, 18.
Niederlande, Ziffer 12, 13.

Dänemark.

A. Von dänischen Verwaltungen betriebene Strecken.

1. Die Dänischen Staatsbahnen, einschliesslich die von denselben betriebenen Dampffährenverbindungen:

a) über den Limfjord (Oddesund Nord—Oddesund Syd und Nykjöbing Morsö—Glyngöre);
b) über den kleinen [lille] Belt (Fredericia—Strib);
c) über den grossen [store] Belt (Nyborg—Korsör);
d) über den Oeresund (Helsingör—Helsingborg und Kopenhagen [Kjöbenhavn]—Malmö);
e) über den Masnedsund (Masnedö—Orehoved);

aber mit Ausschluss:

der von der südfünenschen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Staatsbahnstrecke Nyborg—Faaborg und der Dampfschiffstrecke Korsör—Kiel.

2. Folgende unter Staatsverwaltung stehende Privateisenbahnstrecken:

a) Orehoved—Gjedser;
b) Aalestrup—Viborg;
c) Soró—Vedde.

---

*) Die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen besorgt nur den Zugsdienst in beiden Richtungen.

**) Auf dieser Strecke besorgt die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen nur den Zugsdienst in der Richtung von den Niederlanden nach Deutschland und umgekehrt, die Preussische Staatseisenbahn auf der niederländischen Strecke bei Dalheim bis Vlodrop (Liste: Niederlande B 11) in der Richtung von Dalheim nach den Niederlanden.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe auswärtiger Eisenbahnverwaltungen befinden.

Deutscher Verwaltungen.

3. Die von den kgl. Preussischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-dänischen Grenze bei Farris bis Vamdrup.

Frankreich.

A. Von französischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

Die Linien von allgemeiner Bedeutung.

1. Der Nordbahn.
2. Der Ostbahn, einschliesslich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linien von Monthermé nach Monthermé, Brigne-Meuse nach Brigne-aux-Bois, Carignan nach Messempré, Charmes nach Rambervillers, Avricourt nach Blamont und Cirey, Saint-Dizier nach Vassy, Vassy nach Doulevant-le-Château.
3. Der Westbahn.
4. Der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, einschliesslich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Linie des alten Hafens in Marseille und derjenigen von Arles nach Saint-Louis.
5. Der Orléansbahn, einschliesslich der unter den gleichen Bedingungen wie das Hauptnetz betriebenen Lokalbahnen der Sarthe.
6. Der Südbahn.
7. Der Staatsbahnen, einschliesslich der für Rechnung der Konzessionäre betriebenen Lokalbahnen von Ligré-Rivière nach Richelieu und von Barbezieux nach Châteauneuf.
8. Der beiden Ringbahnen von Paris, einschliesslich der strategischen Linie von Valenton nach Massy-Palaiseau.
9. Der Gesellschaft für Departemental-Eisenbahnen.
10. Der Eisenbahngesellschaft von Somain nach Anzin und bis zur belgischen Grenze.
11. Der Gesellschaft des Médoc.

Die Linien von lokaler Bedeutung:

12. Der Gesellschaft für Departemental-Eisenbahnen.
13. Von Marlieux nach Châtillon-sur-Chalaronne.
14. Von Castelnau nach Margaux und von Pauillac nach Port des Pilotes (Gesellschaft des Médoc).

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Belgischer Verwaltungen.

15. Die von der belgischen Staatsbahnverwaltung betriebene Strecke von der belgisch-französischen Grenze bei Doische bis Givet.
16. Die von der Belgischen Nordbahn betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Heer-Agimont bis Givet.
17. Die von der Westflandrischen Eisenbahngesellschaft betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Abeele bis Hazebrouck.
18. Die von der Eisenbahngesellschaft von Chimay betriebene Strecke von der französisch-belgischen Grenze bei Momignies bis Anor.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die der Französischen Ostbahn gehörigen, von den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mitbetriebenen Strecken von der deutsch-französischen Grenze:

19. bei Altmünsterol bis Petit-Croix,
20. bei Deutsch-Avricourt bis Igney-Avricourt,
21. bei Chambrey bis Moncel,
22. bei Novéant bis Pagny-sur-Moselle,
23. bei Amanweiler bis Batilly,
24. bei Fentsch bis Audun-le-Roman.

III. Schweizerischer Verwaltungen.

Die von der Jura-Simplonbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

25. bei Delle bis Delle,
26. bei Vallorbe bis Pontarlier,
27. bei Verrières bis Pontarlier.

IV. Italienischer Verwaltungen.

28. Die von der italienischen Gesellschaft des Netzes der Mittelmeerbahnen betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Modane bis Modane.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von französischen Verwaltungen im Auslande betrieben sind, ist zu vergleichen:

Deutschland, Ziffer 120, 121, 122, 123, 124, 125.
Belgien, Ziffer 9, 10.
Italien, Ziffer 6.
Schweiz, Ziffer 26, 27, 28, 29.

Italien.

A. Von italienischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Sämtliche von der Gesellschaft des Netzes der Mittelmeerbahnen betriebenen Linien.

2. Sämtliche von der Gesellschaft des adriatischen Netzes betriebenen Linien, mit Ausnahme der Linien:

a) Bologna—S. Felice;
b) Foggia—Lucera;
c) Foggia—Manfredonia;
d) Brescia—Iseo.

3. Sämtliche von der Gesellschaft des sizilianischen Netzes betriebenen Linien, einschliesslich der Strecke über die Meerenge von Messina.

4. Die von der Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane betriebenen Linien:

a) Padova—Bassano;
b) Vicenza—Treviso;
c) Vicenza—Schio;
d) Cividale—Portogruaro;
e) Parma—Suzzara;
f) Bologna S. V.—Portomaggiore;
g) Budrio—Massalombarda;
h) Arezzo—Pratovecchio Stia;
i) Conegliano—Vittorio und
k) S. Giorgio di Nogaro bis zur italienisch-österreichischen Grenze bei Cervignano.

5. Die Nord-Mailand-Eisenbahnen in Mailand, nämlich:

l) Mailand—Bovisa—Seveso S. Pietro—Merone Pontenuovo (Gemeinschaftsbahnhof der Linie Como—Lecco, adriatisches Netz)—Incino-Erba, mit Abzweigungen von Bovisa nach Mailand—Librera (Mittelmeernetz) und von Seveso S. Pietro nach Camnago (Gemeinschaftsbahnhof der Linie Chiasso—Mailand des Mittelmeer- und adriatischen Netzes);
m) Mailand—Bovisa—Saronno;
n) Saronno—Malnate—Varese Nord—Laveno Nord, mit Abzweigung von Varese Nord nach Varese und von Laveno Nord nach Laveno Mombello (Mittelmeernetz);
o) Saronno—Grandate;
p) Como Lago Nord—Camerlata—Grandate—Malnate, mit Abzweigung von Camerlata nach Albate Camerlata (Mittelmeer- und adriatisches Netz);
q) Novara Nord—Busto Arsizio Nord—Saronno—Seregno (Gemeinschaftsbahnhof der Linie Chiasso—Mailand des Mittelmeer- und adriatischen Netzes), mit Abzweigungen von Novara Nord nach Novara (Mittelmeernetz) und von Busto Arsizio Nord nach Busto Arsizio (Mittelmeernetz).

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Französischer Verwaltungen.

6. Die von der französischen Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebene Strecke von der italienisch-französischen Grenze bei Ventimiglia bis Ventimiglia.

II. Schweizerischer Verwaltungen.

7. Die von der Gotthardbahn betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Pino bis Luino.

III. Oesterreichischer Verwaltungen.

8. Die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen in der Richtung nach Italien mitbetriebene Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontafel bis Pontebba.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von italienischen Verwaltungen im Auslande betrieben sind, ist zu vergleichen:
Oesterreich, Ziffer 22, 23, 24, 25.
Frankreich, Ziffer 28.
Schweiz, Ziffer 30.

Luxemburg.

A. Von luxemburgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Prinz Heinrich-Bahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

Deutscher Verwaltungen.

2. Die von den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebenen sämtlichen Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.

3. Die von den kgl. Preussischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-luxemburgischen Grenze bei Ulflingen bis Ulflingen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von luxemburgischen Verwaltungen im Auslande betrieben sind, ist zu vergleichen:
Belgien, Ziffer 11.

Niederlande.

A. Von niederländischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen.
2. Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.
3. Niederländische Central-Eisenbahn-Gesellschaft.
4. Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
5. Nord-Friesische Lokalbahn-Gesellschaft.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

6. Die von den grossh. Oldenburgischen Staatsbahnen betriebene Strecke von der deutsch-niederländischen Grenze bei Neuschanz bis Neuschanz.

Die von den kgl. Preussischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-niederländischen Grenze:

7. bei Borken bis Winterswyk,
8. bei Bocholt bis Winterswyk,
9. bei Straelen bis Venlo,
10. bei Kaldenkirchen bis Venlo,
11. bei Dalheim bis Vlodrop.

II. Belgischer Verwaltungen.

12. Die von der Mecheln-Terneuzen-Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei La Clinge bis Terneuzen.

13. Die von der Gent-Terneuzen-Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der belgisch-niederländischen Grenze bei Selzaete bis Terneuzen.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von niederländischen Verwaltungen im Auslande betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 126, 127, 128, 129, 130.

Russland.

A. Vom Staate betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Nicolaibahn (mit Zweigbahn nach dem Hafen und den Eisenbahnen von Nowotorschok und Rjew-Wjasma).
2. St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn.
3. Baltische Eisenbahnen (mit Ausnahme der 2. Sektion) und Pskow-Riga.
4. Moskau-Brester Eisenbahn.
5. Moskau-Kursk, Moskau-Nijninowgorod und Muromer Eisenbahnen.
6. Sysran-Wjasma-Eisenbahn.
7. Catherine-Eisenbahn.
8. Riga-Orel-Eisenbahn (mit der Riga-Tuckumer Eisenbahn).
9. Libau-Romny-Eisenbahn.
10. Weichselbahnen.
11. Charkow-Nicolajew-Eisenbahn.
12. Kursk-Charkow-Sebastopoler Eisenbahn.
13. Samara-Zlatouster Eisenbahn.
14. Polessier Eisenbahnen.
15. Südwestbahnen.
16. Perm-Eisenbahn.
17. Sibirische Eisenbahnen.
18. Transkaukasische Eisenbahnen.

B. Von Privatverwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

19. Warschau-Wien-Eisenbahn.
20. Wladikaukaser Eisenbahn.
21. Lodser Eisenbahn.
22. Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn.
23. Moskau-Kasan-Eisenbahn.
24. Moskau-Jaroslaw-Archangel-Eisenbahn.
25. Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn.
26. Rjasan-Uralsk-Eisenbahn.
27. Südostbahnen.
28. Belgorod-Ssumy-Eisenbahn.
29. Die Lokalbahnen:
    Pernau-Reval mit den Linien:
    Walk—Pernau,
    Moisekull—Fellin,
    Fellin—Reval-Hafen,
    Allenkull—Weissenstein.
    Swjenzjany;

Südbahnen mit den Linien:
Rudniza—Olwiopol,
Dochno—Tschetschelnik,
Berschad—Berschad-Fabrik,
Choschtschewato—Mogiljanski-Fabrik,
Shitomir—Gaiworon,
Cholonewskaja—Ssemka,
Woronowizy—Winniza.

30. Die Lokalbahn Nowozybkow.

C. Grenzstrecken, welche sich im Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Deutscher Verwaltungen.

Die von den kgl. Preussischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-russischen Grenze:

31. bei Eydtkuhnen bis Wirballen,
32. bei Ottloschin bis Alexandrowo,
33. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Rechte Oderufer-Eisenbahn),
34. bei Schoppinitz bis Sosnowice (Linie der früheren Oberschlesischen Eisenbahn),
35. Die von der Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Prostken bis Grajewo.
36. Die von der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke von der deutsch-russischen Grenze bei Illowo bis Mlawa.

II. Oesterreichischer Verwaltungen.

37. Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn betriebene Strecke von der österreichisch-russischen Grenze bei Szczakowa bis Granica.

Die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen in der Richtung nach Russland betriebenen Strecken von der österreichisch-russischen Grenze:

38. bei Brody bis Radziwilów,
39. bei Podwołoczyska bis Wołoczysk,
40. bei Nowosielitza bis Nowosielitza.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von russischen Verwaltungen im Auslande betrieben sind, ist zu vergleichen:
Deutschland, Ziffer 98, 99, 100.
Oesterreich, Ziffer 49, 50, 51.

Schweiz.

A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

1. Schweizerische Bundesbahnen.
2. Gotthardbahn.
3. Jura-Simplonbahn, ausschliesslich der von ihr betriebenen Seilbahn Cossonay Bahnhof J.S.-Cossonay Stadt*
4. Neuenburger Jurabahn.
5. Emmentalbahn.
6. Langentalbahn-Huttwilbahn.
7. Tösstalbahn.
8. Schweizerische Seetalbahn.
9. Schweizerische Südostbahn.
10. Rorschach-Heidenbahn.
11. Sihltalbahn.
12. Thunerseebahn.
13. Oensingen-Balstalbahn.
14. Bern-Neuenburgbahn (direkte Linie).
15. Freiburg-Murtenbahn.
16. Schmalspurige Eisenbahn Yverdon-St. Croix.
17. Schmalspurige Rhätische Bahn.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

I. Oesterreichischer Verwaltungen.

Die von den k. k. österreichischen Staatsbahnen betriebenen Strecken von der österreichisch-schweizerischen Grenze:

18. bei Buchs bis Buchs,
19. bei St. Margrethen bis St. Margrethen.

II. Deutscher Verwaltungen.

Die von den grossh. Badischen Staatseisenbahnen betriebenen Strecken von der deutsch-schweizerischen Grenze:

20. bei Gottmadingen bis zur schweizerisch-deutschen Grenze bei Wilchingen.
21. bei Stetten bis Basel Badische Bahn,
22. bei Leopoldshöhe bis Basel Badische Bahn,

23. bei Grenzach bis Basel Badische Bahn,

24. Die von den grossh. Badischen Staatseisenbahnen mitbetriebene Verbindungsbahn zwischen Basel Badische Bahn und Basel Schweizerische Bundesbahn.

25. Die von den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebene Strecke von der deutsch-schweizerischen Grenze bei St. Ludwig bis Basel Schweizerische Bundesbahn.

III. Französischer Verwaltungen.

Die von der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betriebenen Strecken von der französisch-schweizerischen Grenze:

26. bei St. Gingolph bis Bouveret,

27. bei Chêne-Bourg bis Genf-Eaux-Vives,

28. bei La Plaine bis Genf-Cornavin,

29. bei Col-des-Roches bis Locle.

IV. Italienischer Verwaltungen.

30. Die von den italienischen Gesellschaften des Mittelmeer- und des Adriatischen Netzes betriebene Strecke von der italienisch-schweizerischen Grenze bei Chiasso bis Chiasso.

Anmerkung. Betreffend die Bahnstrecken, welche von schweizerischen Verwaltungen im Auslande betrieben sind, ist zu vergleichen:

Deutschland, Ziffer 116, 117, 118, 119.
Frankreich, Ziffer 25, 26, 27.
Italien, Ziffer 7.

Wittek m. p.

Genehmigung der Aenderung der Statuten des k. k. priv. Oesterreichischen Kreditinstitutes für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium und dem k. k. Eisenbahnministerium die nach den Beschlüssen der Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft „k. k. priv. Oesterreichisches Kreditinstitut für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten“ in Wien vom 30. April 1902 und 14. Juli 1902 erfolgten Aenderungen der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 6. April 1903. — Z. 14.670. E.-M.-Z. 17.026.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn-Böhmisch Leipa—Steinschönau. (Detailprojekt einer Wasserbeschaffungsanlage für die Station Steinschönau: Anberaumung der politischen Begehung und wasserrechtlichen Verhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Sinne des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 24. März 1903, Z. 12.274, rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projektes einer Wasserbeschaffungsanlage für die Station Steinschönau der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau die politische Begehung und wasserrechtliche Verhandlung für den 4. Mai 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 17.623.]

Lokalbahn Grobelno-Rohitsch-Landesgrenze. (Variantenprojekt für die Teilstrecke km 22·118 bis km 23·800: Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, rücksichtlich des von dem Konzessionäre vorgelegten Variantenprojektes für die Teilstrecke von km 22·118 bis km 23·800 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Grobelno-Rohitsch-Landesgrenze im Sinne der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, beziehungsweise vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die politische Begehung durchzuführen. Unter einem wurde die k. k. Statthalterei in Graz auch ermächtigt, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 14.789.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Buschtěhrader Eisenbahn. (Aktivierung des Schlafwagenverkehres Wien—Karlsbad und Wien—Prag.) Ab 1. Mai werden bei den Schnellzügen Nr. 5/n St.E.G. und Nr. 29 B.E.B., bezw. Nr. 30 B.E.B. und Nr. 8/n St.E.G. in den Relationen Wien—Karlsbad über Brünn—Prag und Wien—Prag über Brünn besondere Schlafwagen in Verkehr gesetzt. Für die Benützung dieser Schlafwagen sind ausser den tarifmässigen Schnellzugsfahrpreisen für die I. Klasse, bezw. II. Klasse noch die mit besonderer Kundmachung (Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 43 vom 16. April, S. 1126) festgesetzten Gebühren zu entrichten.

Südbahn-Gesellschaft. (Aktivierung des Rollfuhrdienstes in der Station Görz S.B.) Ab 1. Mai bis auf Widerruf werden auf Grund des § 68 des Betriebsreglements alle in der Station Görz S.B. anlangenden oder zur Aufgabe zum Bahntransporte daselbst bestimmten Eil- und Frachtgüter nach Massgabe des mit besonderer Kundmachung (Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 44, S. 1157) verlautbarten Tarifes und sonstigen Bestimmungen durch die Firma Antonio Villat in Görz den Adressaten ohne vorherige Avisierung zugestellt, bezw. auf Verlangen der Aufgeber aus den Wohnungen etc. derselben abgeholt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 1. April 1903, Z. 70.049 ex 1902, der Firma Emil und Leopold Deutsch und Michael Erdélyi, Eisenbahn-Bauunternehmung in Szeged, für eine von der Station Szeged-Theiss Umschlagplatz ausgehende und diese unter Benützung entsprechender Strassenzüge der städtischen Gemarkung mit der Hauptstation Szeged der Linie Budapest—Szeged—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende Strassenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass, Z. 3446 ex 1903, der Firma Részvény társaság villomos és közlekedési vállalatok szamára (Aktiengesellschaft für elektrische Unternehmungen und Verkehrsanlagen) für eine von der Station Hódmezö-Vásárhely der Linie Nagyvárad—Hódmezö-Vásárhely—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Lokaleisenbahn Hódmezö-Vásárhely—Szentes—Szolnok abzweigende und mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der städtischen Gemarkung bis zu den Lagerplätzen der städtischen Ziegelwerke führende normalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass, Z. 3448 ex 1903, dem Advokaten Dr. Josef Ormay und Konsorten in Rozsahegy für eine von der Station Rozsahegy (Rosenberg) der Hauptlinie (Oderberg—) Csácza—Rózsahegy—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, im Bereiche des Komitates Liptó über Fehérpatak und die Gemarkung der Gemeinde Oszada bis zum Kur- und Badeorte Koritnicza führende normalspurige Lokaleisenbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass, Z. 4384 ex 1903, der Direktion der derzeit noch mit Dampfkraft betriebenen Strassenbahnen im Bereiche der kgl. Freistadt Nagyvárad (Grosswardein) für eine von einem geeigneten Punkte ihres innerstädtischen Betriebsnetzes abzweigende und dieses mit Benützung entsprechender Strasseuzüge von Nagyvárad in der Station Ösi mit der Linie Nagyvárad—Ösi—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Lokaleisenbahn Nagy-várad-Ösi-Dévaványa-Gyóma verbindende normalspurige Strassen-, eventuell Lokaleisenbahu mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

Erträgnisse der ungarischen Vizinal-(Lokal-)Eisenbahnen im Jahre 1901. Dem im „P. L." veröffentlichten Auszuge aus dem statistischen Jahrbuche pro 1901 des kgl. ungar. Handelsministeriums zufolge lassen sich die Lokalbahnen Ungarns in Hinsicht auf deren Betriebsführung in zwei Hauptgruppen scheiden, und zwar: A. Selbständige Vizinalbahnen, B. Im Betriebe fremder Bahnen stehende Vizinalbahnen.

Die Erträgnisse derselben gestalteten sich im Jahre 1901 wie folgt: Selbständige Vizinalbahnen K 3,494.961; im Betriebe fremder Bahnen stehende Vizinalbahnen K 13,735.321. Zusammen K 17,230.282.

Das tatsächliche Kapital dieser Bahnen betrug im Jahre 1901: Selbständige Vizinalbahnen K 83,468.907; im Betriebe fremder Bahnen stehende Vizinalbahnen K 510,549.489. Zusammen K 594,018.396.

Auf Grund der oben bezifferten Betriebsüberschüsse und der hier angegebenen Kapitalsbeträge ergibt sich folgendes Erträgnis in Prozenten: Selbständige Lokalbahnen 4·18 Prozent; im Betriebe fremder Bahnen stehende Vizinalbahnen 2·69 Prozent. Im Durchschnitt 2·90 Prozent.

Ausland.

Schweiz. (Gültigkeitsdauer der Eisenbahnfahrkarten.) Der schweizerische Bundesrat hat eine Abänderung des Art. 9 des „Eisenbahntransportreglements" beschlossen, so dass dessen Absatz 4 künftig in der Hauptsache folgende Fassung erhält:

„Für die Gültigkeitsdauer des Billets gelten folgende Bestimmungen:

a) Die Personenbillets für einfache Fahrt haben nur für den Tag ihrer Ausgabe Gültigkeit; eine Ausnahme hiervon machen die Billets nach Stationen, welche mehr als 200 km von der Ausgabestation entfernt sind; diese Billets haben Gültigkeit für den Tag der Ausgabe und bis Mitternacht des folgenden Tages.

b) Neben den einfachen Billets werden, soweit ein Bedürfnis dafür vorliegt, auch direkte Billets für Hin- und Rückfahrt (Retourbillet) ausgegeben. Diese Billets haben 10 Tage Gültigkeit. Der Tag der Ausgabe ist als erster ganzer Tag in der Gültigkeitsdauer inbegriffen; diese erlischt also um Mitternacht des 10. Tages."

Die wesentlichste Verkehrserleichterung, welche hierdurch vom 1. Mai ab geboten wird, besteht darin, dass auch die Rückfahrkarten für kleine Entfernungen bis zu 10 km eine Gültigkeitsdauer von 10 Tagen erhalten, während diese bisher auf drei Tage beschränkt war. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Melpomene" nach Kobè.) Dieser Dampfer von 1854 Tonnen Gehalt ist am 27. Februar 1903 mit 15 Passagieren und 1709 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 1194 Tonnen Zucker, nebst 7621 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 3 der Kobè-Linie, von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren u. a.: nach Port Said 490 kg, nach Aden 123.879 kg (worunter 87.450 kg Zucker), nebst 3740 Stück Holz, nach Hodeidah 22.270 kg (worunter 20.500 kg Zucker); nach Massaua 14.303 kg (worunter 12.000 kg Zucker), nach Zanzibar 2500 kg Zucker, nach Djibouti 6600 kg Zucker, nach Karachi 28.462 kg, nach Bombay 141.792 kg (worunter 23.062 kg Zucker) nebst 3881 Stück Holz, nach Bassorah 17.318 kg (worunter 10.280 kg Zucker), nach Bushire 8089 kg Zündhölzchen, nach Muscat 4894 kg Baumwollwaren, nach Bunder Abbas 10.250 kg Zucker, nach Colombo 13.851 kg, nach Calcutta 4281 kg, nach Singapore 209.032 kg (worunter 153.750 kg Zucker), nach Soerabaya 54.759 kg, nach Batavia 5402 kg, nach Samarang 50.169 kg, nach Bangkok 1570 kg, nach Macassar 5152 kg, nach Palembang 1368 kg Papier, nach Manila 8303 kg, nach Cheribon 1882 kg, nach Hongkong 127.100 kg (worunter 123.000 kg Zucker), nach Hongkong or. Shanghae 10.377 kg Stahl, nach Tientsin 1267 kg, nach Shanghae 55.125 kg (worunter 830 kg Zucker), nach Yokohama 469.114 kg (worunter 437.050 kg Zucker), nach Yokohama or. Kobè 51.500 kg Zucker und nach Kobè 257.300 kg Zucker. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,065.296.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2320 Tonnen Gehalt ist am 3. März 1903 mit 14 Passagieren und 1236 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 3 der Bombay-Eillinie von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren u. a. nach: Port Said 110.389 kg (worunter 6840 kg Zuckor), nach Aden 126.796 kg (worunter 112.335 kg Zucker), nach Hodeidah 13.439 kg, nach Massaua 7640 kg, nach Mombassa 4456 kg Glasperlen, nach Zanzibar 3440 kg, nach Bombay 740.420 kg (worunter 128.125 kg Zucker), nach Bagdad 22.542 kg, nach Bassorah 98.151 kg (worunter 41.120 kg Zucker), nach Bushire 64.885 kg (worunter 56.559 kg Zucker), nach Shanghae 1554 kg, nach Cochin 8528 kg, nach Mongalore 3112 kg, nach Calicut 4430 kg und nach Bunder Abbas 24.043 kg Zucker. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,161.267.

— (Abfahrt des Dampfers „China nach Kobè.) Dieser Dampfer von 3855 Tonnen Gehalt ist am 6. März 1903 mit 7 Passagieren und 1729 Gewichtstonneu faktischer Ladung, worunter 796 Tonnen Zucker, nebst 2770 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 4 der Kobè-Linie von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren u. a.: nach Port Said 6897 kg nebst 2770 Stück Holz, nach Soerabaya 33.000 kg Erdwachs, nach Suez 110 kg Mauufakturwaren, nach Gedda 14.344 kg, nach Aden 66.026 kg (worunter 64.327 kg Zucker), nach Colombo 80.696 kg, nach Penang 74.314 kg (worunter 20.500 kg Zucker), nach Penang or. Singapore 81.900 kg Zement, nach Singapore 383.536 kg (wornnter 307.500 kg Zucker), nach Soerabaya 57.048 kg, nach Samarang 61.386 kg, nach Oleh-leh 1756 kg, nach Batavia 9462 kg, nach Amboina 3416 kg Mehl, nach Mauila 27.468 kg, nach Bangkok 1382 kg, nach Hongkong 312.029 kg (worunter 150.648 kg Zucker), nach Yokohama 153.048 kg (wornnter 20.600 kg Zucker), nach Kobè 277.727 kg (worunter 154.500 kg Zucker) und nach Kobè option Yokohama 78.270 kg Zucker. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 921.435.

Oesterreichische Elbestrecke. (Im Jahre 1902 für die Elbe ausgestellte Schiffs- und Schifferpatente, sowie Anzahl und Gattung der mit Schluss des Jahres 1902 im Elbeverkehre verwendeten österreichischen Elbeschiffe.) Den von der Statthalterei in Prag diesfalls verfassten statistischen Nachweisungen ist nachstehendes zu entnehmen:

Schiffspatente für Dampfschiffe wurden im Jahre 1902 im ganzen 4 (1901: 19) ausgestellt (Aussig 2, Tetschen 2); die Tragfähigkeit dieser Fahrzeuge betrug zusammen 4246 q (1901: 22.480 q).

Schiffspatente für eiserne Segelschiffe wurden im ganzen 19 (1901: 79) ausgestellt (Aussig 13, Tetschen 6); die Tragfähigkeit dieser Fahrzeuge betrug zusammen 116.263 q (1901: 430.830 q). Für hölzerne Segelschiffe wurden 344 (1901: 400) Schiffspatente ausgestellt (Aussig 204, Tetschen 140); die Tragfähigkeit dieser Fahrzeuge betrug zusammen 839.709 q (1901: 1,158.915 q).

Schifferpatente für Dampfschiffe wurden im Jahre 1902 9 (1901: 6), und zwar von dem Statthalterei-Departement für Wasserbau, erteilt; Schifferpatente für Segelschiffe wurden im Berichtsjahre erteilt: von der Bezirkshauptmannschaft Aussig 6, von der Bezirkshauptmannschaft Tetschen 16, im ganzen daher 22 (1901: 28).

Entziehungen von Schiffs- oder Schifferpatenten kamen im Berichtsjahre nicht vor.

Was die Anzahl und Gattung der mit Schluss des Jahres 1902 im Elbeverkehre verwendeten österreichischen Elbeschiffe — mit Ausnahme der Fahrzeuge der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft — und deren Tragfähigkeit betrifft, so wurden verwendet im Bezirke Aussig 3 Dampfer mit einer Tragfähigkeit von 477 q.

Eiserne Segelschiffe wurden verwendet: im Bezirke Raudnitz 1 mit einer Tragfähigkeit von 6330 q; im Bezirke Leitmeritz 1 mit einer Tragfähigkeit von 6320 q; im Bezirke Aussig 6 mit einer Tragfähigkeit von 29.374 q; im Bezirke Tetschen 8 mit einer Tragfähigkeit von 42.000 q.

Hölzerne Segelschiffe wurden verwendet: im Bezirke Melnik 15 mit einer Tragfähigkeit von 15.400 q; im Bezirke Raudnitz 4 mit einer Tragfähigkeit von 6170 q; im Bezirke Leitmeritz 3 mit einer Tragfähigkeit von 13.810 q; im Bezirke Aussig 14 mit einer Tragfähigkeit von 60.350 q; im Bezirke Tetschen 29 mit einer Tragfähigkeit von 126.339 q.

Im ganzen standen daher mit Schluss des Jahres 1902 in Verwendung: 3 Dampfer mit einer Gesamttragfähigkeit von 477 q; 16 eiserne Segelschiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 84.024 q und 65 hölzerne Segelschiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 222.069 q.

Bei dieser Zusammenstellung sind — wie schon bemerkt — die Fahrzeuge der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nicht mitberücksichtigt.

Verschiedene Mitteilungen.

Verlosungen.

Am 1. April:

Bosnisch-herzegowinische Eisenbahn-Landesanleihe v. J. 1898 und v. J. 1902 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Oktober).

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4proz. Goldprioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Neutitscheiner Lokalbahn. 5proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Oktober).

Am 7. April:

Böhmische Nordbahn. 4proz. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Am 15. April:

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 proz. Prioritätsaktien und Obligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5proz. und 4proz. Prioritäten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5proz. Silberprioritäten vom Jahre 1872.

Oesterr. Nordwestbahn. 5proz. Prioritätsobligationen lit. B.

Südbahn-Gesellschaft. 4 proz. Prioritäten, Serie E und W.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5proz. Prioritäten, I. Em. K 15·—, II. Em. Frcs. 12·50, 4proz. Prioritäten, Stücke zu fl. 1000 K 40·—, zu fl. 200 K 8·—.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten. Stücke zu Mk. 10.000 Mk. 200·—, zu Mk. 400 Mk. 8·—.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5proz. Silber-Prioritätsobligationen v. J. 1872 K 15·—, 4proz. Silberprioritäten v. J. 1887, garantierte und nichtgarantierte, für je fl. 100 Kapital K 4·—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritätsobligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, K 10·80, steuertrei, K 12·—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5proz. Prioritätsobligationen lit. B K 10·—.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5proz. Prioritäten I. und II. Em. Mk. 10·—, 4proz. Em. 1883 Stücke zu Mk. 2000 Mk. 40·—, Stücke zu Mk. 400 Mk. 8·—; 3proz., Em. 1895, Stücke zu Mk. 10.000 Mk. 150·—, Stücke zu Mk. 2000 Mk. 30·—, Stücke zu Mk. 1000 Mk. 15·—, Stücke zu Mk. 200 Mk. 3·—.

Südbahn-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten Em. 1885, Stücke zu Mk. 2000 Mk. 40·—, zu Mk. 400 Mk. 8·—; Em. 1900, Stücke zu Frcs. 500 Frcs. 10·—.

Eisenbahn-Verkehrsanstalt. 4½ proz. Prioritäten. Für je K 400 Kapital K 9·—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Aktien K 10·— und Superdividende.

Dividenden.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Ab 1. Juli K 28·—.

Internationale Waggonleih-Aktiengesellschaft K 40·—.

Lokalbahn Mori-Arco-Riva. Ab 16. April für die Prioritätsaktie lit. A K 16·—, für die Prioritätsaktie lit. B K 20·—, für die Stammaktie K 18·—.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Oesterr. Lokaleisenbahn-Gesellschaft. 3proz. Prioritätsobligationen. Mit Rücksicht auf die am 1. Mai 1903 eintretende Fälligkeit der Talons dieser Schuldverschreibungen à K 10.000, 5000, 2000 und 200 werden vom 1. Mai 1903 angefangen neue Couponsbogen ausgegeben.

Generalversammlungen.

Im Monate April:

24. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn. (Ausserordentliche Generalversammlung.)
24. (Teplitz) Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft.
25. (Wien.) Kreditinstitut für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten.
25. (Wien.) Maschinen- und Waggonbaufabriks-Aktiengesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.
25. (Brünn.) Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft.
26. (Zell a. Z.) Zillertalbahn.
27. (Wien.) Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.
27. (Linz) Mühlkreisbahn-Gesellschaft.
27. (Gmunden.) Gmundener Elektrizitäts-Gesellschaft.
28. (Wien.) Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.
30. (Wien.) Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Im Monate Mai:

6. (Brünn.) Gesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen.
7. (Teplitz.) Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
14. (Prag.) Buschtěhrader Eisenbahn.
27. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den mit dem Titel eines Sektionsrates bekleideten Oberinspektor der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen Josef Freiherrn v. Beess-Chrostin von den Funktionen des landesfürstlichen Kommissärs bei den Aktiengesellschaften Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn und Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs, sowie von der Funktion des Stellvertreters des landesfürstlichen Kommissärs bei der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation enthoben.

Gleichzeitig wurden ernannt:

Der Ministerialvizesekretär im Eisenbahnministerium Heinrich Hirt zum landesfürstlichen Kommissär bei der Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft;

der Ministerialvizesekretär im Eisenbahnministerium Tullius Krauss zum landesfürstlichen Kommissär bei der Aktiengesellschaft Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrplanänderung ab 1. Mai 1903.

Am 1. Mai 1903 werden auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, dann auf den im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehendenden Lokalbahnen Saitz-Tscheitsch-Göding, Mutenitz-Gaya, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, Holics-Göding, Lundenburg-Landesgrenze—Kutti, Lundenburg-Eisgrub, Stramberg-Wernsdorf und auf der Lokalbahn Auspitz nachstehende wesentliche Aenderungen des Fahrplanes eintreten:

Wien—Krakau.

Der Schnéllzug Nr. 1 wird von Wien statt um 12 U. 25 M. schon um 12 U. 15 M. nachm. abgehen und in Krakau wie bisher um 8 U. 18 M. abends eintreffen.

In Oderberg wird der anschliessende Schnellzug der kgl. Preussischen Staatsbahnen Nr. 2 erst um 7 U. 40 M. abends abgehen, in Breslau um 10 U. 53 M. nachts und in Berlin-Friedrichstrasse um 5 U. 27 M. früh eintreffen.

Ferner wird auch der Anschluss an den neuen Personenzug der kgl. Preussischen Staatsbahnen Nummer 216/230 hergestellt, welcher von Oderberg um 6 U. 10 M. abends abgehen, in Breslau um 10 U. 32 M. nachts und in Berlin-Friedrichstrasse um 8 U. 14 M. früh eintreffen wird.

Der Schnellzug Nr. 3 A wird von Wien statt um 9 U. 20 M. schon um 9 U. 10 M. nachts mit Wagen I., II. und III. Klasse nach Oderberg abgehen.

In Prerau wird demselben ein Durchgangswagen I./II. Klasse, welcher in den Monaten Mai und September von Prag und in den Monaten Juni, Juli und August von Karlsbad nach Podwołoczyska verkehrt, angestellt.

Der Schnellzug Nr. 3 wird von Wien statt um 10 U. 25 M. schon um 10 U. 5 M. nachts abgehen und in Krakau um 6 U. 19 M. früh eintreffen.

Der Schnellzug Nr. 4, Abfahrt von Krakau um 10 U. nachts, wird in Wien um 6 U. 15 M. früh eintreffen. Mit diesem Zuge wird auch der Durchgangswagen I./II. Klasse von Podwołoczyska nach Prag, bezw. Karlsbad befördert.

Der Durchgangswagen Troppau—Wien wird ab Schönbrunn nicht mehr mit diesem Zuge, sondern mit dem Schnellzuge Nr. 4 A nach Wien, Ankunft 7 U. 2 M. früh, befördert.

In Dzieditz wird ein günstiger Anschluss an den Schnellzug Nr. 9, bezw. Personenzug Nr. 921, Abfahrt von Gleiwitz um 8 U. 56 M. abends, Abfahrt von Kattowitz um 10 U. 5 M. nachts, nach Wien vermittelt.

Der Schnellzug Nr. 4 A wird von Oderberg statt um 1 U. 30 M. um 1 U. 28 M. nachts abgehen, in Schönbrunn den Durchgangswagen Troppau—Wien aufnehmen und in Wien um 7 U. 2 M. früh eintreffen.

Der Schnellzug Nr. 5 wird von Wien statt um 8 U. schon um 7 U. 50 M. früh abgehen und in Krakau um 2 U. 43 M. nachm. eintreffen.

Bei Benützung des anschliessenden Kurierzuges Nr. 9 von Shmerinka nach Odessa erfolgt die Ankunft in Odessa schon um 5 U. 35 M. nachm.

Der Schnellzug Nr. 6 wird von Krakau wie bisher um 2 U. 31 M. nachm. abgehen und in Wien erst um 9 U. 40 M. nachts eintreffen.

Bei Benützung des anschliessenden Kurierzuges Nr. 10 von Odessa bis Shmerinka erfolgt die Abfahrt von Odessa um 12 U. 15 M. nachm.

Der Schnellzug Nr. 7/807 wird von Wien statt um 8 U. 10 M. schon um 8 U. früh abgehen und in Brünn um 10 U. 37 M. vorm. eintreffen.

In Lundenburg wird dieser Zug keinen Anschluss nach Zellerndorf und Grussbach-Schönau herstellen.

Der Schnellzug Nr. 808/8 wird von Brünn statt um 7 U. 41 M. um 7 U. 43 M. abends abgehen und in Wien um 10 U. 15 M. nachts eintreffen.

Der Schnellzug Nr. 9/809 wird von Wien statt um 2 U. 30 M. um 2 U. 25 M. nachm. nach Brünn abgehen.

Der Schnellzug Nr. 810/10 wird von Brünn statt um 11 U. 54 M. um 11 U. 56 M. vorm. abgehen, in Lundenburg auch Anschluss an den neuen Zug Nr. 4510 von Kutti, bezw. Tyrnau herstellen und in Wien um 2 U. 40 M. nachm. eintreffen.

Der Personenzug Nr. 13 wird von Wien statt um 10 U. 45 M. um 10 U. 40 M. vorm. abgehen, auch in der Personenhaltestelle Bernhardsthal 1 Minute anhalten, in Lundenburg Anschluss an den neuen Zug Nr. 4510 von Kutti und Tyrnau herstellen und in Prerau um 3 U. 14 M. nachm. eintreffen.

Der Personenzug Nr. 14, Abfahrt von Prerau um 12 U. 36 M. nachm. nach Wien, wird auch in der Haltestelle Rabensburg 1 Minute anhalten.

Der Personenzug Nr. 15 wird von Wien statt um 8 U. 23 M. um 8 U. 15 M. früh abgehen, auch in der Haltestelle Rabensburg 1 Minute anhalten, in Lundenburg Anschluss an den neuen Zug Nr. 4515 nach Kutti und Tyrnau, ferner in Oderberg an den neuen Zug Nr. 216/230 der kgl. Preussischen Staatsbahnen nach Breslau und Berlin herstellen und in Krakau wie bisher um 10 U. 9 nachts eintreffen.

Der Personenzug Nr. 16, Abfahrt von Krakau 5 U. 29 M. früh, wird in Oświęcim auch Anschluss an den neuen gemischten Zug Nr. 1061 der k. k. österr. Staatsbahnen nach Skawina, ferner in Gänserndorf an den Personenzug Nr. 516 von Marchegg und Budapest nach Wien herstellen.

Der Personenzug Nr. 17 wird von Wien statt um 7 U. schon um 6 U. 55 M. abends nach Krakau abgehen und in Oświęcim auch den Anschluss an den neuen gemischten Zug Nr. 1061 der k. k. österr. Staatsbahnen nach Skawina herstellen.

Der Personenzug Nr. 18, Abfahrt von Krakau um 2 U. nachm. nach Wien, wird in Oderberg auch Anschluss an den Schnellzug Nr. 2 der kgl. Preussischen Staatsbahnen, Ankunft Berlin-Friedrichstrasse 5 U. 27 M. früh, vermitteln.

Der Personenzug Nr. 19 wird von Wien statt um 1 U. 10 M. um 1 U. 5 M. nachm. nach Lundenburg abgehen.

Der Personenzug Nr. 524/24, Abfahrt von Marchegg um 4 U. 54 M. nachm., wird in Wien um 6 U. 18 M. abends eintreffen.

Der Personenzug Nr. 25/825, Abfahrt von Wien um 6 U. 20 M. früh nach Brünn, wird auch in der Personenhaltestelle Süssenbrunn einen Aufenthalt nehmen.

Der Personenzug Nr. 27/827 wird von Wien statt um 6 U. 25 M. um 6 U. 20 M. abends nach Brünn abgehen.

In Gänserndorf wird der Anschluss an den Personenzug Nr. 516 von Marchegg, sowie auch an den Schnellzug Nr. 106 der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von Budapest hergestellt.

Der Personenzug Nr. 29 wird von Wien um 4 U. 45 M. nachm. abgehen und in Prerau um 10 U. 25 M. nachts eintreffen.

Der Personenzug Nr. 32, Abfahrt von Krakau 9 U. 20 M. vorm. nach Lundenburg, wird in Oderberg auch einen Anschluss an den Personenzug Nr. 273/213, Abfahrt Breslau 8 U. 40 früh, erhalten.

Der Personenzug Nr. 36 wird von Oderberg statt um 11 U. 10 M. um 11 U. 15 M. vorm. abgehen, in Oderberg mit dem Personenzuge Nr. 16 der Kaschau-Oderberger Bahn eine günstige Verbindung von Kaschau und von Budapest via Schönbrunn nach Troppau, Jägerndorf und Ziegenhals vermitteln.

Der Personenzug Nr. 39 wird von Prerau um 5 U. 27 M. früh abgehen und in Oderberg um 8 U. 6 M. früh eintreffen.

Vom 1. Mai bis Ende September 1903 werden die Personenzüge Nr. 43, Abfahrt von Trzebinia um 11 U. 5 M. nachts, Ankunft in Krakau um 12 U. 1 M. nachts, und Nr. 44, Abfahrt von Krakau um 3 U. 10 M. nachm., Ankunft in Trzebinia um 4 U. 14 M. nachm., wieder verkehren.

Gänserndorf—Marchegg.

Der Personenzug Nr. 520/20 wird im Anschlusse an den Personenzug Nr. 118 der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von Marchegg statt um 5 U. 17 M. um 5 U. 10 M. früh nach Wien-Nordbahnhof abgehen.

Der Personenzug Nr. 528 (neue Nummer 516) wird in Marchegg mit dem Schnellzuge Nr. 106, Abfahrt von Budapest um 1 U. 45 M. nachm., in Verbindung gebracht, von Marchegg statt um 7 U. 25 M. um 6 U. 5 M. abends abgehen, in Gänserndorf auch den Anschluss an den Personenzug Nr. 27/827 nach Zistersdorf, Neusiedl-D., Eisgrub und Brünn herstellen.

Hierdurch wird eine neue Verbindung von Budapest nach Brünn mit einer Fahrdauer von 8 Stunden 45 Minuten geschaffen.

Lundenburg—Zellerndorf.

Der gemischte Zug Nr. 602, Abfahrt von Zellerndorf um 9 U. 20 M. vorm., wird in Lundenburg um 1 U. 34 nachm. eintreffen.

Der gemischte Zug Nr. 618, Abfahrt von Zellerndorf um 6 U. 50 M. abends, wird in Lundenburg um 10 U. 38 M. nachts eintreffen.

Der gemischte Zug Nr. 607 (neue Nummer 625) wird von Lundenburg statt 9 U. 50 M. schon um 8 U. 50 M. früh abgehen und in Neusiedl-D. statt um 11 U. 39 M. um 10 U. 15 M. vorm. eintreffen.

Der biser in Lundenburg bestandene Anschluss an den Schnellzug Nr. 7 von Wien wird aufgelassen; dagegen werden die Verbindungen zu den Zügen Nr. 25 von Wien, Nr. 30 von Prerau, Olmütz und Sternberg, Nr. 830 von Brünn, Pohrlitz, Auspitz und Nr. 4522 von Kutti nach Neusiedl-Dürnholz verbessert.

Die Abfahrt von Neusiedl-Dürnholz wird um 1 U. 40 M. nachm. und die Ankunft in Zellerndorf um 4 U. 40 M. nachm. erfolgen.

Der gemischte Zug Nr. 627 wird von Lundenburg statt um 9 U. 13 M. um 9 U. nachts nach Neusiedl-D. abgehen.

Lundenburg—Brünn.

Der Schnellzug Nr. 801 wird von Lundenburg statt um 2 U. schon um 1 U. 55 M. nachm. nach Brünn abgehen.

Der Schnellzug Nr. 803 wird von Lundenburg statt um 11 U. 53 M. schon um 11 U. 40 M. nachts nach Brünn abgehen.

Der Personenzug Nr. 814 wird von Brünn statt um 12 U. 55 M. um 12 U. 50 M. nachm. nach Lundenburg, bezw. Wien abgehen.

Der Personenzug Nr. 818 wird von Brünn um 11 U. 50 M. nachts nach Lundenburg, bezw. Wien abgehen und auch in der Personenhaltestelle Rakwitz anhalten.

Brünn—Prerau.

Der Schnellzug Nr. 905 wird von Brünn um 8 U. 16 M. früh nach Prerau abgehen, auch in Sokolnitz 1 Minute anhalten und in Prerau um 10 U. 30 M. vorm. ankommen.

Der Schnellzug Nr. 908, Abfahrt von Prerau um 5 U. 15 M. nachm. nach Brünn, wird auch in Sokolnitz anhalten.

Der Personenzug Nr. 910, Abfahrt von Prerau um 9 U. 12 M. vorm. nach Brünn, wird auch in Lultsch anhalten.

Der Personenzug Nr. 927 wird von Brünn statt um 10 U. 50 M. um 10 U. 45 M. nachts abgehen, wegen Aufrechterhaltung des Anschlusses an den Schnellzug Nr. 3 beschleunigt, in Holubitz, sowie in den Personenhaltestellen Hoschtitz und Niemtschitz nicht mehr anhalten und in Prerau um 1 U. 13 M. nachts eintreffen.

Nezamislitz—Sternberg.

Der Personenzug Nr. 1009, Abfahrt von Nezamislitz um 6 U. 57 M. abends nach Sternberg, wird auch in der Personenhaltestelle Blatze anhalten.

Der Personenzug Nr. 1010, Abfahrt von Sternberg um 7 U. 20 M. früh, wird von Olmütz statt um 8 U. 27 M. um 8 U. 17 M. früh nach Nezamislitz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1018, Abfahrt von Sternberg um 5 U. 8 M. nach Nezamislitz, wird via Sternberg die Verbindung von Breslau, Glatz und Wichstadtl-Lichtenau herstellen.

Der Personenzug Nr. 1020 wird von Sternberg statt um 4 U. 10 M. schon um 3 U. 50 M. früh nach Olmütz abgehen und einen neuen Anschluss an den Personenzug Nr. 1511 der k. k. österr. Staatsbahnen nach Ziegenhals herstellen.

Der Personenzug Nr. 1021 wird von Prossnitz um 4 U. 30 M. nachm. abgehen, auch Anschluss an den neuen gemischten Zug Nr. 653 der k. k. österr. Staatsbahnen von Kosteletz vermitteln und in Olmütz um 5 U. 22 M. nachmittags eintreffen.

Der Personenzug Nr. 1023 wird von Prossnitz um 6 U. 53 M. früh abgehen, den Anschluss an

den Personenzug Nr. 611 der k. k. österr. Staatsbahnen von Triebitz herstellen, beschleunigt und in Olmütz um 7 U. 30 M. früh eintreffen.

Die Abfahrt von Olmütz wird um 8 U. 55 M. früh, die Ankunft in Sternberg um 9 U. 20 M. vorm. stattfinden und die Verbindung mit dem Personenzuge Nr. 17 nach Wichstadtl-Lichtenau, Glatz und Breslau hergestellt.

Prerau—Olmütz.

Der Personenzug Nr. 1101 wird von Prerau um 3 U. 45 M. nachm. nach Olmütz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1103 wird von Prerau um 1 U. 30 M. nachts nach Olmütz abgehen.

Der Personenzug Nr. 1104 wird von Olmütz um 12 U. 12 M. nachts nach Prerau abgehen, einen direkten Wagen I./II. Klasse von Prag — in den Monaten Mai und September — und in den Monaten Juni, Juli und August von Karlsbad nach Podwołoczyska führen.

Der Personenzug Nr. 1125, Abfahrt von Prerau um 3 U. 30 M. früh nach Olmütz, wird einen direkten Wagen I./II. Klasse in den Monaten Mai und September von Podwołoczyska nach Prag und in den Monaten Juni, Juli und August nach Karlsbad führen.

Der Personenzug Nr. 1130 wird von Olmütz um 4 U. 38 M. früh nach Prerau abgehen.

Der Personenzug Nr. 1132 wird von Olmütz um 4 U. 2 nachm. nach Prerau abgehen.

Schönbrunn—Troppau.

Der Personenzug Nr. 1239 wird von Schönbrunn um 7 U. 45 M. früh nach Troppau abgehen.

Dzieditz—Bielitz—Saybusch-Ż.

Der Personenzug Nr. 1318 wird von Saybusch-Ż. um 4 U. 2 M. nachm. nach Dzieditz abgehen.

Szczakowa—Granica.

Der Personenzug Nr. 1531, Abfahrt von Szczakowa um 5 U. 10 M. nachm. nach Granica, wird auch Anschluss an den neuen Personenzug Nr. 26 der Weichselbahn nach Iwangorod herstellen.

Krakau—Podgórze-Bonarka.

Die gemischten Züge Nr. 1604 (Abfahrt von Podgórze-Bonarka um 9 U. 8 M. nachts nach Krakau) und Nr. 1631 (Abfahrt von Krakau um 7 U. 35 M. abends nach Podgórze-Bonarka) werden vom 1. Mai 1903 angefangen nicht verkehren.

Wien—Floridsdorf.

Der Personenzug Nr. 1725 wird von Wien um 7 U. 30 M. früh nach Floridsdorf abgehen und auch Lokalreisende in der II./III. Klasse befördern.

Der Personenzug Nr. 1727 wird von Wien um 12 U. mittags nach Floridsdorf abgehen.

Der Personenzug Nr. 1730, Abfahrt von Floridsdorf um 12 U. mittags, Ankunft in Wien um 12 U. 13 M. nachm., wird vom 1. Mai 1903 angefangen zur Beförderung von Lokalreisenden in der II./III. Klasse täglich verkehren.

Mit den nur an Werktagen verkehrenden Arbeiterzügen Nr. 1755 (Abfahrt von Wien um 6 U. 35 M. früh nach Leopoldau) und Nr. 1756 (Abfahrt von Leopoldau um 5 U. 24 M. nachm. nach Wien) werden auch andere Lokalreisende in Wagen II. und III. Klasse befördert.

Kojetein—Bielitz.

Der Personenzug Nr. 2213 wird von Kojetein um 2 U. 28 M. nachm. nach Bielitz abgehen.

Der Personenzug Nr. 2226 wird von Friedek-Mistek um 4 U. 50 M. früh nach Krasna abgehen.

Lokalbahn Wsetin—Mähr.-Weisskichen.

Der gemischte Zug Nr. 2615 wird von Krasna statt um 1 U. 10 M., schon um 11 U. 55 M. vorm. nach Mähr.-Weisskirchen abgehen.

Lokalbahn Hotzendorf-Neutitschein.

Der gemischte Zug Nr. 2826 wird von Neutitschein um 5 U. 25 M. früh nach Hotzendorf abgehen.

Lokalbahn Drösing-Zistersdorf.

Der gemischte Zug Nr. 2913 wird von Drösing um 12 U. 15 M. nachm., der gemischte Zug Nr. 2925 um 8 U. 5 M früh und der gemischte Zug Nr. 2927 um 8 U. 10 M. abends nach Zistersdorf abgehen.

Lokalbahn Strassnitz-Rohatetz.

Der gemischte Zug Nr. 3018 wird von Strassnitz um 7 U. 13 M. abends nach Rohatetz abgehen.

Lokalbahn Stauding-Wagstadt.

Der gemischte Zug Nr. 3212 wird von Wagstadt um 6 U. 30 M. früh nach Stauding abgehen.

Lokalbahn Zauchtel-Bautsch.

Der gemischte Zug Nr. 3312 wird von Bautsch um 4 U. 30 M. früh nach Zauchtel abgehen.

Lokalbahn Zauchtel-Fulnek.

Der gemischte Zug Nr. 3412 wird von Fulnek um 6 U. 5 M. früh, der gemischte Zug Nr. 3418 um 8 U. 15 M. abends und der gemischte Zug Nr. 3432 um 2 U. 45 M. nachm. nach Zauchtel abgehen.

Lokalbahn Troppau-Bennisch.

Der gemischte Zug Nr. 3502 wird von Bennisch um 6 U. 20 M. früh nach Troppau abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 3517 wird von Troppau statt um 5 U. 35 M., erst um 6 U. 10 M. früh nach Bennisch abgehen.

Lokalbahn Kojetein-Tobitschau.

Der gemischte Zug Nr. 3925 wird von Kojetein um 2 U. 25 M. nachm. nach Tobitschau abgehen.

Lokalbahn Petrowitz-Karwin.

Der gemischte Zug Nr. 4225 wird von Petrowitz um 9 U. 20 M. vorm. nach Karwin abgehen.

Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding.

Der gemischte Zug Nr. 4129 wird von Tscheitsch um 6 U. 6 M. abends nach Göding abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 4132 wird von Göding um 7 U. 58 M. abends nach Tscheitsch abgehen.

Lokalbahn Mutenitz-Gaya.

Der gemischte Zug Nr. 4419 wird von Mutenitz um 8 U. 42 M. abends nach Gaya abgehen.

Lokalbahn Lundenburg-Landesgrenze-Kutti.

Vom 1. Mai 1903 angefangen werden eingeführt:

Der gemischte Zug Nr. 4510, Abfahrt von Kutti um 11 U. 45 M. vorm. zum Anschlusse an den

Personenzug Nr. 5712 von Tyrnau, Ankunft in Lundenburg um 12 U. 36 M. nachm. mit Anschluss au den Personenzug Nr. 13 nach Prerau, Olmütz und Sternberg und Nr. 1 nach Krakau, an den Schnellzug Nr. 10 nach Wien und an den Schnellzug Nr. 801 nach Brünn.

Der gemischte Zug Nr. 4515, Abfahrt von Lundenburg um 10 U. 40 M. vorm. zum Anschlusse an die Personenzüge Nr. 830 von Brünn, Nr. 30 von Prerau und Olmütz und Nr. 15 von Wien, Ankunft in Kutti um 11 U. 29 M. vorm. mit Anschluss an den Personenzug Nr. 5713 nach Tyrnau.

Der gemischte Zug Nr. 4520 wird von Kutti um 8 U. 25 M. abends nach Lundenburg abgehen.

Der gemischte Zug Nr. 4529 wird von Lundenburg um 7 U. 16 M. abends nach Kutti abgehen.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Der Personenzug Nr. 2139 wird von Mähr.-Ostrau um 7 U. 54 M. früh nach Friedek-Mistek abgehen.

In der Sommersaison werden an Sonn- und Feiertagen vom 1. Mai bis Ende September folgende Züge verkehren:

Von Wien nach Prerau, Olmütz und Sternberg die Sonder-Personenzüge Nr. 45/1145/1045, Abfahrt von Wien um 6 U. 32 M. früh, Ankunft in Sternberg um 2 U. 25 M. nachm.

In der Gegenrichtung die Sonder-Personenzüge Nr. 1046/1146/46, Abfahrt von Sternberg um 2 U. 43 M. nachm., Ankunft in Wien um 9 U. 20 M. nachts.

Von Nezamislitz nach Kojetein der Personenzug Nr. 937, Abfahrt von Nezamislitz um 5 U. 30 M. früh, Ankunft in Kojetein um 5 U. 53 M. früh, im Anschlusse an den von Kojetein nach Bistritz a. H. verkehrenden Personenzug Nr. 2237.

Zwischen Schönbrunn und Troppau die Personenzüge Nr. 1243, Abfahrt von Schönbrunn um 8 U. 15 M. abends nach Troppau, und Nr. 1240, Abfahrt von Troppau um 7 U. 5 U. abends nach Schönbrunn.

Von Kattowitz nach Dzieditz und Saybusch-Ż., sowie auch retour werden an Sonn- und Feiertagen (ausgenommen am 15. August und 8. September) folgende Sonder-Personenzüge verkehren:

Abfahrt von Kattowitz um 6 U. 5 M. früh, weiter als Personenzug Nr. 1333, Abfahrt von Dzieditz um 7 U. 17 M. früh, Ankunft in Saybusch-Ż. um 8 U. 38 M. früh.

In der Gegenrichtung der Zug Nr. 1334, Abfahrt von Saybusch-Ż. um 7 U. 3 M. abends, Abfahrt von Dzieditz um 8 U. 24 M. abends, Ankunft in Kattowitz um 9 U. 33 M. nachts.

Der Personenzug Nr. 1335, Abfahrt von Bielitz um 2 U. 30 M. nachm. nach Saybusch-Ż., wird vom 1. Mai bis Ende September an Sonn- und Feiertagen (ausgenommen am 15. August und 8. September) verkehren.

Von Friedek-Mistek nach M.-Ostrau der Personenzug Nr. 2140, Abfahrt von Friedek-M. um 10 U. 1 M. nachts, Ankunft M.-Ostrau um 10 U. 53 M. nachts.

Von Krasna nach Bistritz a. H. und retour der Personenzug Nr. 2226, Abfahrt von Krasna um 6 U. 55 M. früh, Ankunft in Bistritz a. H. um 8 U. früh.

Der Personenzug Nr. 2225, Abfahrt Bistritz a. H. um 6 U. 52 M. abends, Ankunft in Krasna um 7 U. 55 M. abends.

Von Kojetein nach Bistritz a. H. und retour die Personenzüge Nr. 2237, Abfahrt Kojetein um 6 U. früh nach Bistritz a. H. und Nr. 2238, Abfahrt Bistritz a. H. um 5 U. 20 M. nachm. nach Kojetein.

Von Ernsdorf nach Bielitz: der Personenzug Nr. 2239, Abfahrt Ernsdorf um 8 U. 40 M. abends, Ankunft Bielitz um 9 U. 3 M. nachts, verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen in den Monaten Juni, Juli und August.

Von Golleschau nach Ustron und retour: die gemischten Züge Nr. 2729, Abfahrt Golleschau um 6 U. 10 M. früh, und Nr. 2741, Abfahrt Golleschau um 3 U. 8 M. nachm.

Die gemischten Züge Nr. 2724, Abfahrt Ustron um 5 U. 40 M. früh, und Nr. 2728, Abfahrt Ustron um 3 U. 31 M. nachm.

Von Neutitschein nach Hotzendorf und retour: die gemischten Züge Nr. 2832, Abfahrt Neutitschein um 1 U. 45 M. nachm. nach Hotzendorf, und Nr. 2833, Abfahrt Hotzendorf um 3 U. 10 M. nachm. nach Neutitschein.

Von Bennisch nach Troppau der gemischte Zug Nr. 3534, Abfahrt Bennisch um 7 U. 45 M. abends, Ankunft Troppau um 9 U. 32 M. nachts.

Von Stramberg nach Wernsdorf und retour: die gemischten Züge Nr. 4715, Abfahrt Stramberg 2 U. 15 M. nachm., Ankunft Wernsdorf um 2 U. 38 M. nachm., und Nr. 4732, Abfahrt Wernsdorf um 2 U. 54 M. nachm., Ankunft Stramberg um 3 U. 17 M. nachm.

Die gemischten Züge Nr. 4725, Abfahrt Stramberg um 8 U. 5 M. abends, Ankunft Wernsdorf 8 U. 28 M. abends, und Nr. 4716, Abfahrt Wernsdorf 8 U. 42 M. abends, Ankunft Stramberg 9 U. 5 M. nachts.

Näheres ist aus den affichierten Fahrplanplakaten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und der Lokalbahnen Saitz-Tscheitsch-Göding, Mutenitz-Gaya, Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, Lundenburg-Landesgrenze-Kutti, Lundenburg-Eisgrub, Göding-Holics, Stramberg-Wernsdorf und Lokalbahn Auspitz, gültig vom 1. Mai 1903 angefangen, zu entnehmen.

Wien, am 11. April 1903. [398]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Herabsetzung der Zuschlagsgebühren für die Benützung des Schlafwagens.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1903 werden die Zuschlagsgebühren für die Benützung des Schlafwagens in der I. Klasse rücksichtlich der Strecke Krakau—Czernowitz von K 12·50 auf K 10·50 und rücksichtlich der Teilstrecken Lemberg—Czernowitz und Krakau—Lemberg von K 10·— auf K 9·— herabgesetzt.

Rücksichtlich der II. Klasse bleiben für die genannten Strecken die bisherigen Zuschlagsgebühren auch weiterhin aufrecht.

Krakau, am 19. April 1903. [399]

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau
namens der beteiligten k. k. Staatsbahn-Direktionen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Herabsetzung des Ausnahmetarifes II a im Verkehre zwischen den Stationen Terlan, bezw. Siebeneich und Bozen-Gries.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 wird im Verkehre zwischen den Stationen Terlan, bezw. Siebeneich (letzteren Falls nach Eröffnung dieser Station) und Bozen-Gries der bisherige Frachtsatz des Ausnahmetarifes II a) (Brennholz) des ab 1. Jänner 1903 gültigen Lokalgütertarifes der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn von 16 Heller auf 12 Heller für 100 kg herabgesetzt.

Wien, am 18. April 1903. [400]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung eines Stationstarifes.

Mit 1. Mai 1903 gelangt für die Verkehrsbeziehung Sebusein—Aussig folgender Stationstarif für einfache Fahrkarten zur Einführung:

Für Personenzüge			Für Züge mit ermässigten Preisen	
I.	II.	III.	II.	III.
Klasse			Klasse	
Heller einschliesslich 12 Prozent Fahrkartensteuer				
130	90	46	70	36

Wien, am 11. April 1903. [401]

Güterverkehr Illowo transito mit Galizien und der Bukowina über Granica—Warschau.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 19. Mai a. St./1. Juni n. St. 1903 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 18. November a. St./1. Dezember n. St. 1901 gültigen Tarife des in der Ueberschrift bezeichneten Verkehres zur Einführung:

Derselbe enthält:

1. Aenderung des Titelblattes.
2. Aenderung des Vorwortes.
3. Aenderungen zu „B. Besondere Bestimmungen".
4. Aenderung von Frachtsätzen von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.
5. Einbeziehung und Streichung von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.
6. Frachtsätze für Stationen der rumänischen Eisenbahnen.
7. Aenderung der Nachweisung der Anstossfrachten für die deutschen Strecken ab Illowo.
8. Aenderung des Kilometerzeigers.
9. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 20 Heller oder 17 Pfennig pro Stück zu beziehen.

Wien, am 17. April 1903. [402]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

Verlängerung der Gültigkeit des I. Nachtrages zum Tarife für den Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Güterverkehr.

Der I. Nachtrag zum Tarife für den Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischen Güterverkehr vom 1. November 1902, welcher gemäss der Kundmachungen in Nr. 7 vom 15. Jänner 1903 [50] und in Nr. 29 vom 10. März 1903 [228] dieses Blattes auch für den Verkehr zwischen Genf transit, Verrières transit und Delle transit einerseits und den Stationen Bodenbach (k.k.St.B. und St.E.G.), Moldau (k.k.St.B.), Reichenberg (A.T.E. und S.N.D.V.B.), Tetschen (B.N.B. und Oe.N.W.B.), sowie Weipert (B.K.B.) anderseits im Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehre Anwendung findet, bleibt entgegen dem am Tarifnachtrage befindlichen Aufdrucke über den 30. April 1903, und zwar bis auf weiteres in Kraft.

Wien, am 20. April 1903. [403]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Stationen Königswart-Sangerberg und Sedlitz-Škvořetitz.

Vom 1. Mai 1903 an wird die bisherige Bezeichnung der auf der Strecke Wien—Eger gelegenen Station Königswart-Sangerberg in Königswart und der auf der Lokalbahnstrecke Strakonitz—Březnitz gelegenen Station Sedlitz-Škvořetitz in Sedlitz bei Blatna abgeändert.

Pilsen, im April 1903. [404]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Lokalbahn Stammersdorf-Auerstal.

Eröffnung der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal.

Am 26. April 1903 gelangt die Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal mit den Stationen Stammersdorf, Hagenbrunn, Enzersfeld, Gross-Ebersdorf, Eibesbrunn, Pillichsdorf, Gross-Engersdorf, Bockfliess, Auersthal und den Haltestellen Post-Rendezvous und Obersdorf-Lokalbahn zur Eröffnung.

Die Stationen sind für den Gesamtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr bestimmt. Explodierbare Güter werden nicht befördert.

Die für den Betrieb der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Sonderbestimmungen und Tarife sind beim niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte in Wien, I. Herrengasse 13, und bei der betriebführenden Verwaltung der Lokalbahn, der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Komp. in Wien, I. Pestalozzigasse 6, sowie in den Stationen der Lokalbahn um den Preis von K 1 erhältlich. Der Uebergangsverkehr für Güter auf fremde Bahnen erfolgt über die Station Floridsdorf-Jedlesee der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Wien, am 17. April 1903. [405]

Das niederösterr. Landeseisenbahnamt.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung eines direkten Fahrpreises.

Mit 15. Mai 1903 gelangt zwischen Oderberg einerseits und Chabówka über Dzieditz—Saybusch-Zywiec anderseits in beiden Verkehrsrichtungen der direkte Personenzugsfahrpreis III. Klasse von K 5·— zur Einführung.

Wien, am 20. April 1903. [406]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil IV, Heft 1, für Holztransporte.

In Abänderung der Kundmachung [377] in Nr. 44 vom 18. April 1903 dieses Blattes wird bekanntgegeben, dass der obenbezeichnete Tarif mit 1. Mai 1903 in seinem vollen Umfange — also auch für den Verkehr mit den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Mainz, Frankfurt am Main und St. Johann-Saarbrückeu — in Kraft tritt.

Wien, am 20. April 1903. [407]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Deutsch-Englischer Personen- und Gepäcksverkehr.
(Tarif, Teil II, Heft G.)

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 tritt ein neuer Tarif für den Oesterreichisch-Deutsch-Englischen Personen- und Gepäcksverkehr über Hoek van Holland—Harwich und Vlissingen—Queenboro zur Einführung.

Hierdurch wird der vom 1. Jänner 1897 ab gültige Tarif für den Oesterreichisch - Ungarisch - Deutsch-Englischen Eisenbahn-Personen- und Gepäcksverkehr, Teil II, Heft G, aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von K 1·50 erhältlich.

Wien, am 17. April 1903. [408]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ermässigte Sonn- und Feiertags-Rückfahrkarten.

Für die in der Zeit vom 10. Mai bis einschliesslich 8. September 1903 an jedem Sonn- und Feiertage von Wien Südbahnhof nach Mürzzuschlag und zurück verkehrenden Vergnügungszüge gelangen besonders ermässigte Rückfahrkarten zur Ausgabe, deren Preise ohne Unterschied der Ein- und Aussteigestation

K 6·60 in der II. Klasse und
K 4·30 in der III. Klasse

betragen.

Ferner werden in der Zeit vom 10. Mai bis einschliesslich 8. September 1903 in den Stationen der Strecke Graz—Mixnitz und in der Station Leoben bei den zwischen Graz und Wien verkehrenden Zügen Nr. 9 und 12, bezw. bei den Zügen Nr. 1121 und 1118 (der Linie Bruck a. M.—Leoben) an jedem Sonn- und Feiertage besonders ermässigte Rückfahrkarten zur Fahrt nach Semmering und zurück zum Preise von

K 6·60 in der II. Klasse und
K 4·30 in der III. Klasse

ausgegeben.

Diese Rückfahrkarten sind nur am Tage der Ausgabe gültig.

Fahrtunterbrechungen sind mit diesen Karten nicht zulässig.

Wien, am 16. April 1903. [409]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz.

Einführung des Nachtrages I zum Lokalgütertarife (Teil II) der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz.

Mit 1. Juni 1903 gelangt der Nachtrag I zu dem vorstehend bezeichneten Lokalgütertarife (Teil II) zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält ausser einer Aenderung, bezw. Ergänzung des Abschnittes II (Ergänzung der gemeinsamen Bestimmungen des Tarifes, Teil I, Abteilung B) neue Einheitssätze und Frachtsätze für ledig zur Aufgabe gelangendes lebendes Geflügel bei Beförderung in Geflügel- oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn.

Exemplare des Nachtrages I können demnächst vom gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, käuflich bezogen werden.

Wien, am 21. April 1903. [410]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

20. April. Infolge von Schneeverwehungen wurde in den Strecken Bolęcin—Jaworzno, Trzebinia—Skawce, Skawina—Oświęcim, Haugsdorf-Weidenau—Stadt Weidenau, Röwersdorf—Hotzenplotz, Bärn-Andersdorf—Hof i. M., Barzdorf—Jauernig, Hannsdorf—Grulich—Wichstadtl-Lichtenau, Grulich—M.-Schildberg, Kriegsdorf—Römerstadt, Sternberg—Hannsdorf, Hannsdorf—Goldenstein der Gesamtverkehr eingestellt.

20. April. Wegen Schneeverwebung wurde in der Strecke Vöcklabruck—Kammer der Gesamtverkehr eingestellt.

21. April. In der Strecke Vöcklabruck—Kammer wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

19. April. Infolge von Schneeverwehungen wurde in den Strecken Bielitz—Friedek, Dzieditz—Bielitz—Saybusch, Wigstadtl—Bautsch, Odrau—Wigstadtl, Troppau—Bennisch, Petrowitz—Karwin, Hotzendorf—Neutitschein, Wernsdorf—Stramberg, Bielitz—Kalwarya und Golleschau—Ustron der Gesamtverkehr und in der Strecke Krasna—Friedek der Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt.

20. April. In den Strecken Dzieditz—Bielitz und Troppau—Eckersdorf wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

21. April. In den Strecken Zauchtel—Fulnek, Bielitz—Saybusch, Petrowitz—Karwin und Odrau—Wigstadtl wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

19. April. Wegen anhaltenden Schneesturmes und bedeutender Schneeverwehungen wurde in den Strecken Rumburg—Nixdorf, Röhrsdorf—Zwickau, Kuttenthal—Unter-Cetno—Mscheno und Böhm.-Kamnitz—Steinschönau der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

20. April. In den Strecken Böhm.-Kamnitz—Steinschönau und Röhrsdorf—Zwickau wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Böhmische Kommerzialbahnen.

20. April. Wegen Schneeverwehung wurde in den Strecken Kopidlno — Bakov, Jičin — Nimburg, Königgrätz — Wostroměř, Sadova-Dohalic—Smiřic der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt.

20. April. In der Strecke Nimburg — Kopidlno — Bakov wurde mit den Zügen Nr. 403 und 207 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang-Schneebergbahn.

20. April. In der Strecke Winzendorf—Puchberg a. Sch. wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

20. April. Wegen Bergrutschung zwischen den Stationen Légrád und Zákány wurde in der Strecke Nagy-Kanizsa—Barcs der Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt. Der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr wird mittels umsteigen, bezw. übertragen aufrecht erhalten.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Aktionäre zur

38. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, welche **Mittwoch den 27. Mai 1903,** um 10 Uhr vormittags, in Wien, **im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25,** stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1902.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1902 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrates, betreffend die Verwendung des Reingewinnes nnd Einlösung der am 1. Juli 1903 fälligen Aktiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsrats-Mitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1903.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Aktien bis längstens Montag den 27. April 1903, mittags 12 Uhr, in Wien, entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodencreditanstalt deponieren und unter einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponierten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittels Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponierten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1903.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrat beehrt sich die Herren Aktionäre zur

52. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, welche Dienstag den 26. Mai 1903, um 10 Uhr vormittags, in Wien, **im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstrasse 25,** stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1902;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1902 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates, betreffend die Einlösung des am 1. Juli d. J. fälligen Aktiencoupons;
4. Wahl von Verwaltungsratsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1903.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien samt den nicht fälligen Coupons längstens bis Dienstag den 12. Mai d. J., 12 Uhr mittags, in Wien, entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodencreditanstalt deponieren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponierten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1903.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Hüttig's Grassamen-Mischungen

für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.

Specialofferte und Kataloge zu Diensten.

Samenhandlung P. Hüttig

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc. 723

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. **Bei Vorlage mehrerer auf ein und** dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls **nur** K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1213	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Klasse C	Chrast	Pardubitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	Heller 21	Heller 18	Heller 3	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das Bürgermeisteramt in Pardubitz als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904	Die Steine müssen zur Pflasterung und Herstellung der Strassen in Pardubitz bestimmt sein
				Slatinan					17	14	3			
				Skutsch					28	24	4			
			Steine des Spezialtarifes 3	Slatinan					14	12	2			
1214	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Salz der Pos. 8—7a der Güterklassifikation des Tarif-Teil I	Ebensee	Chrast Stadt	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 296		Im Kartierungswege		
					Chrudim Stadt					296				
1215	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bier der Pos. 8—13 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Bielitz	Neumarkt in Galizien (Nowy Targ)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Besorgung des Auf- und Abladens durch den Versender, resp. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	119 Heller		Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	1216	1217
Die Publikation erfolgt: von der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
Die Publikation erfolgt: und im Namen der	beteiligten Verwaltungen	
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Maschinenteile (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirtschaftliche) von Eisen oder Stahl	Lokomotive und Eisenbahnwagen, verladen, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen-, Extra- und Brückenhölzer, Bauholz und sonstiges Baumaterial, Eisenkonstruktionen, Ladentensilien, Schmier- und Putzmaterial
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Warmbrunn	Stationen der Strecken Wien—Marburg, Marburg—Franzensfeste und Kufstein—Roveredo
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Payerbach Reichenau	M o r i
Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 10 A des sub Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung ad a) mindestens 5.000 kg ad b) „ 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Die Transporte müssen für Regiezwecke der Lokalbahn Mori-Arco-Riva bestimmt und an Organe dieser Bahn adressiert sein
Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 1. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 3	Lokaltarif
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 293 Markpfennig b) 275 „	a) Bei Beförderung als Eilgut 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km. b) Bei Beförderung als Frachtgut 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km für Quantitäten unter 10.000 kg, insofern sich die Frachtberechnung ad c) nicht billiger stellt. c) Bei Beförderung als Frachtgut 0·31 Heller pro 100 kg und 1 km bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen. Eine Manipulationsgebühr wird nicht angerechnet. Bei Anwendung des Frachtsatzes ad c) hat das Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen. Als Minimalgebühr muss in allen Fällen ein Frachtsatz von 12 Heller pro 100 kg entrichtet werden
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1218	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Reviers, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Revier	M.-Ostrau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Mai 1903 bis Ende April 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 990 988	924 924	66 64	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezeichneten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
61	Nr. 38 vom 2. April 1903	1114	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Holzzellstoff	Zartlesdorf	Eisenberg a. M. Pelsdorf	Die Frachtsätze in Rubrik 10 werden wie folgt berichtigt: Im Verkehre nach Eisenberg a. M. von 198 h auf 193 h, im Verkehre nach Pelsdorf von 192 h auf 152 h	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

...ISENBAHN-
GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 47. **Wien, 25. April 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. April 1903, womit für den Monat Mai 1903 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Mai 1903 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Payerbach nach Hainfeld mit Abzweigungen nach Nasswald, St. Aegyd am Neuwalde und nach Gutenstein.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Wilhelm Grafen Kolowrat-Krakowsky in Wien die mit dem Erlasse vom 24. März 1902, Z. 9336/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 39 vom 8. April 1902), auf die Dauer eines Jahres erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahnlinie niederer Ordnung von der Station Payerbach der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft über Schwarzau im Gebirge, Klein-Zell und Salzerbad nach Hainfeld mit mehreren Abzweigungen, und zwar:

1. von einem geeigneten Punkte der genannten Linie nach Nasswald,
2. von einem geeigneten Punkte der erstgenannten Linie nach St. Aegyd am Neuwalde und
3. von einem geeigneten Punkte der erstgenannten Linie nach Gutenstein

unter den in dem angeführten Erlasse bezeichneten Bedingungen und Modalitäten auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 28. März 1903.

E.-M.-Z. 12.572/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Bischoflack nach Eisnern.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem aus dem Gewerksbesitzer August Novak in Eisnern, dem k. k. Oberlandesgerichtsrat i. P. und Gutsbesitzer Karl Ritter v. Strahl in Altlack und dem k. k. Notar Niko Leuček in Bischoflack bestehenden Konsortium die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampfkraft zu betreibende Lokalbahn von der Station Bischoflack der k. k. Staatsbahnlinie Tarvis—Laibach über Altlack, Prapotno, Bukowza, Scheule, Doleinawas, Selzach, Studenim und Tscheschenza nach Eisnern im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 13. April 1903.

E.-M.-Z. 8339/2.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Klosterneuburg auf den Kahlenberg und auf den Leopoldsberg mit einer Abzweigung nach Hütteldorf-Hacking.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Karl Paulitschky in Wien die mit dem Erlasse vom 17. April 1902, Z. 10.168/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 48 vom 29. April 1902), auf die Dauer eines Jahres erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Elektrizität oder eventuell mit Dampfkraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Klosterneuburg über Weidling, Unter-Weidlingbach und den Kobenzl auf die Höhe des Kahlenberges und von da auf den Leopoldsberg mit einer Abzweigung über Ober-Sievering, Neustift am Walde, Neuwaldegg und den Schottenhof bis zur Stadtbahnstation Hütteldorf-Hacking unter den im angeführten Erlasse bezeichneten Bedingungen und Modalitäten auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 30. März 1903. E.-M.-Z. 13.470/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 221. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. April übermittelte der Herr Eisenbahnminister einen Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Weizelsdorf nach Ober-Ferlach.

In derselben Sitzung wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

Seitens

der Abgeordneten Krempa und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Erweiterung der Bahnhöfe in Zbydniów und Tarnobrzeg;

der Abgeordneten Stein und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Einführung einer vierten Wagenklasse auf den Eisenbahnen oder die Gewährung von Fahrtermässigungen für die landwirtschaftliche Bevölkerung;

der Abgeordneten Holanský und Genossen an den Herrn Handelsminister, betreffend die Einreihung des Schiffsbaugewerbes unter die konzessionierten und den Befähigungsnachweis erfordernden Gewerbe;

der Abgeordneten Kaiser und Genossen an den Herrn Finanzminister, betreffend den Salzmangel bei den Verschleissstellen der österreichischen Staatsbahnen in Schlesien.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Genehmigung des Normale für die Verteilung des Oberbaumateriales in den Geleisen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte Normale für die Verteilung des Oberbaumateriales in den Geleisen der im Bau befindlichen Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf genehmigt. [E.-M.-Z. 14.749.]

Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. (Genehmigung des Projektes für die Einschaltung einer Rampe in km 7·2/3.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom niederösterreichischen Landeseisenbahnamte vorgelegte Projekt für die Einschaltung einer Rampe, 2·5 m breit, in km 7·2/3 der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal (an der Grenze der Gemeinden Hagenbrunn und Gross-Ebersdorf) unter Rückschluss eines signierten Projektspares zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 13.217.]

Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Ein-Einsiedel. (Detailprojekte für Unter- und Hochbau, sowie für die Stationsanlagen in Ober- und Nieder-Einsiedel.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrate der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegten Detailprojekte für das Normalprofil für den Unterbau, sowie für die gedeckten Bahndurchlässe in km 0·3/4, 1·5/6, 1·8/9, 2·1/2, 2·5/6, 2·7/8, 2·8/9, 3·0/1, 3·9/10, 4·7/8, 5·1/2 und 5·8/9, ferner für den gewölbten Bahndurchlass in km 0·8/9, für die offenen Bahndurchlässe mit hölzernem Ueberbau in km 2·0/1, 3·5/6 und 5·0/1, für die Mauerwerksanlage des offenen Bahndurchlasses mit eisernem Ueberbau in km 5·1/2, für die Ueberfahrtsbrücken mit Holzkonstruktion in km 0 1/22, 0·5/6 und 4·1/2, für die Mauerwerksanlage der eisernen Ueberfahrtsbrücke in km 1·3/4 und für die gedeckten Wegdurchlässe in km 5·1/2 und 5·8/9 der projektierten Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel zur Ausführung genehmigt. Die gleichzeitig mitvorgelegten Situationspläne für die Stationen in Ober- und Nieder-Einsiedel wurden gleichfalls unter Vorschreibung einiger Aenderungen genehmigt. Die weiters in Vorlage gebrachten Hochbaupläne wurden unter einem an die k. k. Statthalterei in Prag zur Begutachtung im Sinne des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, mit der Ermächtigung geleitet, im Falle eines anstandslosen Befundes den Baukonsens für dieselben unter Ausfolgung eines signierten Pares der Projektspläne im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 4444.]

Projektierte Lokalbahn Złoczów-Sassów-Usznia. (Generelles Projekt: Anberaumung der Fortsetzung der am 19. Juni 1902 vertagten Trassenrevision und Stationskommission.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat im Sinne der Eisenbahnministerial-Erlässe vom 30. Jänner 1903, Z. 73.785, und vom 27. März 1903, Z. 13.774, die Vornahme der Fortsetzung der am 19. Juni 1902 vertagten Trassenrevision und Stationskommission der projektierten normalspurigen Lokalbahn Złoczów-Sassów-Usznia gemäss den Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Ministerialverordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der §§ 3 und 10 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für den 5. und 6. Mai 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 16.727.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

19. April. Wegen Schneeverwehung wurde in den Strecken Niederlindewiese—Heinersdorf und Niederlindewiese—Ziegenhals der Gesamtverkehr eingestellt.

21. April. In der Strecke Sternberg—Hannsdorf wurde mit dem Zuge Nr. 16, in der Strecke Hannsdorf—Nieder-Lindewiese mit dem Zuge Nr. 15, in der Strecke Nieder-Lindewiese—Heinersdorf mit dem Zuge Nr. 815, in der Strecke Barzdorf—Jauernig mit dem Zuge Nr. 1056, in der Strecke Hannsdorf—Grulich mit dem Zuge Nr. 313, in der Strecke Grulich—Wichstadtl—Lichtenau mit dem Zuge Nr. 313, in der Strecke Bärn-Andersdorf—Hof i. M. mit dem Zuge Nr. 2053, in der Strecke Kornitz—Gross-Opatowitz mit dem Zuge Nr. 753, in der Strecke Niklasdorf-Zuckmantel mit dem Zuge Nr. 1152, in der Strecke Haugsdorf-Weidenau—Stadt Weidenau mit dem Zuge Nr. 956 und in der Strecke Kriegsdorf—Römerstadt mit dem Zuge Nr. 1657 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

21. April. In der Strecke Nieder-Lindewiese—Ziegenhals wurde mit den Zügen Nr. 15 und 12 der Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr, in der Strecke Jägerndorf—Olmütz mit den Zügen Nr. 1578/1577 der Güterzugsverkehr wieder aufgenommen.

21. April. In der Strecke Oświęcim—Skawina wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

22. April. in der Strecke Nieder-Lindewiese—Ziegenhals wurde mit dem Zuge Nr. 71 der Güterverkehr, in der Strecke Freudenthal—Kl.-Mohrau mit dem Zuge Nr. 1454, in der Strecke Polička—Skutsch mit dem Zuge Nr. 1253 und in der Strecke Grulich—M.-Schildberg mit dem Zuge Nr. 553 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

22. April. In der Strecke Trzebinia—Skawce und in der Strecke Bolęcin—Jaworzno wurde mit dem Zuge Nr. 6352 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

22. April. In den Strecken Jägerndorf—Troppau und Röwersdorf—Hotzenplotz wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

23. April. In der Strecke Zwittau St.E.G.—Polička wurde mit dem Zuge Nr. 1253 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

21. April. In der Strecke Stauding—Wagstadt wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

22. April. In den Strecken Hotzendorf—Neutitschein, Bielitz—Teschen, Golleschau—Ustron, Wernsdorf—Stramberg und Eckersdorf—Bennisch wurde der Gesamtverkehr, und in der Strecke Krasna—Friedek der Güterverkehr wieder aufgenommen.

23. April. In der Strecke Bielitz—Kalwarya und auf der Lokalbahn Zauchtel-Bautsch wurde der Gesamtverkehr wieder eröffnet.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

21. April. In den Strecken Rumburg—Nixdorf, Kuttenthal—Unter-Cetno—Mscheno wurde der Gesamtverkehr am 21. April, mittags, wieder aufgenommen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

22. April. In der Strecke Légrád—Zákany wurde der Güterverkehr wieder aufgenommen.

Böhmische Kommerzialbahnen.

21. April. In den Strecken Königgrätz—Wostroměř, Sadova-Dohalic—Smiřic wurde mit den Zügen Nr. 4 und 103 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

19. April. Wegen Schneeverwebung wurde in den Strecken Boikowitz—Vlarapass, Chotzen—Leitomischl, Rudelsdorf—Landskron und Halbstadt—Mittelsteine der Gesamtverkehr eingestellt.

20. April. Auf der Lokalbahn Chotzen-Leitomischl wurde mit dem Zuge Nr. 2003 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

20. April. Auf der Lokalbahn Rudelsdorf-Landskron wurde mit dem Zuge Nr. 1802 und in der Strecke Halbstadt—Mittelsteine mit dem Zuge Nr. 1005 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

21. April. In der Strecke Boikowitz—Vlarapass wurde mit dem Zuge Nr. 2709 der Personenverkehr mittels Umsteigens an der Unterbrechungsstelle Hrádek-Slavičin wieder aufgenommen.

Oesterr. Nordwestbahn.

19. April. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Loschowitz—Wernstadt der Lokalbahn Gr.-Priesen—Wernstadt-Auscha und auf der Lokalbahn Melnik-Mscheno der Gesamtverkehr eingestellt.

20. April. Auf der Lokalbahnstrecke Loschowitz—Wernstadt wurde mit dem Zuge Nr. 7104 und auf der Lokalbahn Melnik—Mscheno mit dem Zuge Nr. 7406 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

19. April. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Josefstadt—Alt-Paka der Gesamtverkehr eingestellt.

20. April. In der Strecke Josefstadt—Alt-Paka wurde mit dem Zuge Nr. 311 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

22. April. In der Strecke Csömödér—Redics der Linie Kis-Czell—Csakathurn wurde wegen Hochwasser der Güterverkehr eingestellt; Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr mit Kolli bis zum Gewichte von 50 kg wird mittels umsteigen, bezw. übertragen aufrecht erhalten.

Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. (Eröffnung.) Am 26. April gelangt die Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal mit den Stationen Stammersdorf, Hagenbrunn, Enzersfeld, Gross-Ebersdorf, Eibesbrunn, Pillichsdorf, Gross-Engersdorf, Bockfliess, Auersthal und den Haltestellen Post-Rendezvous und Obersdorf-Lokalbahn zur Eröffnung. Die Stationen sind für den Gesamtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr bestimmt. Explodierbare Güter werden nicht befördert. Den Betrieb der Lokalbahn wird die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Komp. in Wien führen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass, Z. 6491 ex 1903, der Budapester Firma „Közgazdasági Bánkrésyvény Tarsasag“ (Landwirtschaftsbank-Aktiengesellschaft) für eine von der Station Baja der Lokalbahnen Szabadka (Maria Theresiopel)-Baja und Baja-Zombor-Ujvidek (Neusatz), und von der Donau-Dampfschiffahrtsstation Baja abzweigende, im Bereiche des Komitates Pest-Pillis-Solt-Kiskun führende,

a) einerseits den Bahnhof der vorbenannten Eisenbahnlinien mit Benützung entsprechender Strassenzüge inner- und ausserhalb von Baja mit dem Donauumladungsplatze Baja verbindende, mit elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn;

b) anderseits längs dem Donauufer die Linia a) über Szt. István, Csanád, Sükösd, Nádudvár, Hajos und Miske in der Station Kalocsa mit der Linie Kis-Körös—Kalocsa und der Donau-Dampfschiffahrtsstation Kalocsa verbindende, und

c) eine von Kalocsa aus die Linien b) und a) über Ulszód, Szt. Benedek-Ujlak und die Gemarkung der Gemeinde Ordás in der Station Duna-Pataj mit der Lokalbahn Duna-Pataj—Kun-Szt. Miklós—Tass verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass, Z. 2251, dem Leopold Kronberger und Konsorten im Vereine mit der Eisenhahnunternehmung Paul Ráhinek in Paks für eine von der Endstation Paks der Lokalbahn Bicske—Alcsuth—Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)—Adony-Szabolcs—Paks und der gleichnamigen Donau-Dampfschiffahrtsstation ausgehende und diese in der Station Tolna-Mösz mit der Lokalhahn Sárbogárd—Tolna-Mösz—Szegyárd—Báttaszék verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass ad Z. 79.258 ex 1902 der Direktion der Brassó-Háromszéker Lokalbahngesellschaft für eine von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Noa und Elágazás ihrer Linie Hoszufalu—Brassó-Föter (Kronstadt-Hauptplatz) ausgehende, über die Gemarkung der Stadt Noa bis Brassó-Porond-Tér führende normalspurige Lokalbahn mit Dampf-, eventuell elektrischem Betrieb auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Preussen. (Kgl. Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Halle a. S.: Eröffnung der Kleinbahn Bergwitz-Kemberg.) Am 10. Februar ist die 6·14 km lange, an die Station Bergwitz des obigen Direktionsbezirkes anschliessende, vollspurige Kleinhahn von Bergwitz nach Kemberg dem Personen- und Güterverkehre mit den daran befindlichen Stationen Kleinbahnhof Bergwitz, Haltepunkt Bergwitz Dorf, Haltestelle Reuden und Bahnhof Kemherg übergeben worden.

Frankreich. (Längen der Eisenbahnen ersten Ranges am 1. Jänner 1903.) Dem Ausweise des „Journal Officiel“ zufolge, hatte das Gesamtuetz der französischen Hauptbahnen mit Inhegriff der von deren Direktionen betriebenen Linien zweiten Ranges eine Länge von 37.494 km. Von diesen entfallen auf:

1.	Staatsbahnen	2.916 km
2.	Ostbahn	4.922 „
3.	Südbahn	3.622 „
4.	Nordhahn	3.765 „
5.	Paris—Orléans	7.281 „
6.	Westbahn	5.742 „
7.	Paris—Lyon—Mediterranée (Mittelmeerbahn)	9.246 „
	Zusammen	37.494 km

Im Laufe des Jahres 1903 werden 358 km und nach Ablauf desselben 1273 km für den Bau sichergestellte Linien dem Verkehre übergehen werden.

— (Einführung eines Motoromnibusverkehres zwischen Mentone, Monte-Carlo und Nizza.) Die Direktion der Eisenhahn Paris—Lyon—Mediterranée hat im Interesse der Entlastung ihrer Linie Marseille—Nizza—Monte-Carlo—Mentone—Vintimiglia zwischen Mentone und Nizza einen Motoromnibusverkehr eingeführt. Die Dynamos der mit Elektrizität betriebenen Wagen (System Lombard-Guérin), welche mit einer Normalfahrgeschwindigkeit von 30 km pro Stunde verkehren, werden von der gesellschaftlichen Stromerzeugungs-Zentralstation in Nizza aus gespeist.

— (Herstellung einer Endstation des Netzes der Französischen Staatsbahnen im Weichbilde von Paris.) Dem „Journal des Transports“ zufolge hat der Senat den Ausbau der Linie Chartres—Paris genehmigt. Die neue, als erstklassige Bahn zu erhauende doppelgeleisige Linie wird in der entsprechend zu erweiternden Kopfstation der Westbahn-Gesellschaft (Gare Montparnasse) mit peagemässiger Benützung der dreigeleisigen Teilstrecke Versailles—Paris der Westbahn einmünden. Durch diesen Ausbau der Linie Chartres—Paris wird

der Verkehr des Staatsbahnnetzes vom Uebergange auf die bereits überlastete Teilstrecke Chartres—Paris der Westbahn-Gesellschaft emanzipiert werden.

Frankreich. (Einführung einer neuen Type von Schnellzugslokomotiven auf den Linien der Hauptbahn Paris—Orléans.) Die Direktion des Eisenbahnnetzes Paris—Orléans hat in den Werkstätten der Maschinenfabrik in Belfort sechs Schnellzugslokomotiven mit besonderer Leistungsfähigkeit erbauen lassen, deren Gewicht einschliesslich des Tenders 75 t — gegenüber jenem von 45 t ihrer bisher mächtigsten Maschinen — beträgt. Mit diesen Lokomotiven wird nicht nur eine Fahrgeschwindigkeit von 125 km pro Stunde erzielt, sondern auch die Belastungsfähigkeit der Züge wesentlich erhöht. Als spezielle Neuerung im Systeme ist hervorzuheben, dass der Antriebshebel an der linken Seite der Maschine angebracht wurde, da bei den von Schnellzügen befahrenen, durchwegs doppelgeleisigen Linien des Netzes sämtliche Signalisierungsapparate der Stationen nächst dem linksseitigen Schienenstrange angebracht sind, ferner dass der Sandstreuer nicht direkt durch Dampfkraft, sondern durch komprimierte Luft in Funktion gesetzt wird. [„J. d. T."]

England. (Motorwagen auf der englischen Nordostbahn.) Wie die „Nordd. Allgem. Ztg." mitteilt, sind gegenwärtig auf der 5 km langen Strecke zwischen Osthartlepool und Westhartlepool, Motorwagen in Betrieb gesetzt worden. Die Nordostbahn-Gesellschaft beabsichtigt, dadurch häufigere Fahrgelegenheiten zu schaffen, um dem starken Wettbewerbe, welchen ihr die Strassenbahnen machen, zu begegnen. Zur Verwendung kommen zunächst zwei 16 m lange Wagen, welche mit Napierschen Petroleummotoren von je 85 PS ausgerüstet sind. Die Wagen fassen 52 Reisende und entwickeln eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km in der Stunde.

Russland. (Schlafwagenverkehr auf der Sibirischen Eisenbahn.) Wie der „B. B.-C." mitteilt, ist zwischen der russischen Regierung und der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft ein Vertrag auf 12 Jahre abgeschlossen worden, nach welchem die Gesellschaft vom 1. Mai 1903 an fünfmal wöchentlich und vom 1. Mai 1904 an täglich in die Züge der Sibirischen Eisenbahn ab Moskau bis zu den Endstationen je einen Schlafwagen und einen Speisewagen einstellt. Ferner ist die Gesellschaft verpflichtet, wöchentlich einmal einen Luxuszug ab Moskau zu stellen.

Amerika. (Umwandlung der mit Dampf betriebenen Schmalspurbahn von Cincinnati nach Georgetown auf elektrischen Betrieb.) Die 63 km lange Schmalspurbahn mit Dampfbetrieb von Cincinnati nach Georgetown (im Staate Ohio) ist in eine vollspurige elektrische Bahn umgewandelt worden.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Tägliche Schiffsverbindung von Wien nach Budapest und Ausgabe kombinierter Tour- und Retourkarten zwischen Wien—Bupapest oder umgekehrt.) Ab 3. April werden kombinierte Tour- und Retourkarten zwischen Wien—Budapest zur Ausgabe gebracht. Diese Tour- und Retourkarten haben vierzehntägige Gültigkeit, gerechnet vom Tage der Abstempelung in Wien, bezw. in Budapest und berechtigen sowohl auf der Schiffs- als auf der Bahnstrecke zur einmaligen Fahrtunterbrechung innerhalb der Gültigkeitsdauer gegen Anmeldung beim Stationsvorstande der Unterbrechungsstation. Die Fahrpreise betragen: I. Platz Schiff und I. Klasse Bahn Schnellzug K 37, I. Platz Schiff und II. Klasse Bahn Schnellzug K 28, I. Platz Schiff und I. Klasse Bahn Personenzug K 30, I. Platz Schiff und II. Klasse Bahn Personenzug K 23, II. Platz Schiff und III. Klasse Bahn Personenzug K 14·50, III. Platz Schiff und III. Klasse Bahn Personenzug K 12·50. Beim Uebersteigen von einer niederen Wagen- (Schiffs-) Klasse in eine höhere, bezw. bei Benützung einer höheren Zugsgattung, als der am Billet angegebenen, ist die tarifmässig entfallende Preisdifferenz nach den Bestimmungen der Lokaltarife der betreffenden Verwaltung nachzuzahlen. Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, für welche besondere Plätze nicht beansprucht werden, fahren gebührenfrei. Einzelne Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre geniessen keine Ermässigung. Zwei Kinder unter zehn Jahren können mit einer kombinierten Tour- und Retourkarte fahren. Dem Reisenden steht es frei, auf der Fahrt von Budapest nach Wien entweder die Linie Budapest—Bruck a. d. Leitha oder die Linie Budapest—Marchegg zu benützen. Express- und Luxuszüge können ab Budapest mit Fahrkarten I. Klasse Schnellzug gegen Aufzahlung benützt werden. 25 kg Freigepäck wird nur auf der Schiffsstrecke gewährt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 22. bis 28. April 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

22. April, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

23. „ *) um 8 Uhr früh (Rildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

24. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

25. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Kapitän V. Bennssi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

28. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Selene", Kapitän E. Camus, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

22. April, Dampfer „Almissa", Kapitän V. Benussi,
23. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } um
27. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mandich } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

23. April, um 11½ Uhr vorm. (Rildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

23. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Helios", Kapitän C. Gilovich, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Retbymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salouich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeb und Batum.

26. April, um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B, Dampfer „Jupiter", Kapitän P. Marassi, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vatby.

28. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Rildampfer), Dampfer „Carinthia", Kapitän G. Damianovich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medna, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

30. „ um 11½ Uhr vorm. (Rildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gntmann, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. April, um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Trieste", Kapitän E. Mecozzi, [von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

3. Mai, um 4 Uhr nachmittags (direkt nach Bombay),**) Dampfer „Imperator", Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

12. „ um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Tirol", Kapitän G. Gilhuber, [von Fiume†) am 8. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Marq. Bacquehem", Kapitän T. Rassevich, [von Fiume†) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sangbai, Yokohama und Kobe

Ost-Afrika.

25. April, Dampfer „Africa", Kapitän P. Badessich, [von Fiume†) am 21. April] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

Brasilien.

5. Mai, Dampfer „India", Kapitän R. Signoreili, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nach Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Raum vorhanden wäre, nach Vervollständigung der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Vindobona" von Kobè.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 2. März 1903 mit 10 Passagieren und 2750 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 680 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 9 der Kobè-Linie von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Kobè 3800 kg (wovon 2000 kg für das Ausland); aus Yokohama 1800 kg Perlmutter; aus Hongkong 14.700 kg; aus Canton 72.875 kg Quassia (wovon 20.375 kg für das Ausland); aus Shanghae 65.553 kg (wovon 28.290 kg für das Ausland); aus Penang 60.960 kg Pfeffer (wovon 5640 kg für das Ausland); aus Singapore 787.220 kg (wovon 178.440 kg für das Ausland); aus Batavia 118.130 kg (wovon 94.010 kg für das Ausland); aus Soerabaya 250 kg Häute; aus Malabar 25.375 kg (wovon 20.300 kg für das Ausland); aus Macassar 6300 kg Kaffee; aus Bombay 1,038.555 kg (wovon 124.042 kg für das Ausland); aus Karachi 507.091 kg (wovon 200.514 kg für das Ausland); aus Aden 24.511 kg (wovon 6190 kg für das Ausland); aus Suez 6177 kg und aus Port Said 16.463 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 3,070.698.

— (Ankunft des Dampfers „India" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 1797 Tonnen Gehalt ist am 10. März 1903 mit 8 Passagieren 2510 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 55 Tonnen nach Fiume und 590 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 9 der Calcutta-Linie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Calcutta 2,180.318 kg (wovon 32.152 kg für Fiume und 386.244 kg für das Ausland); aus Madras 201.000 kg (wovon 200.000 kg für das Ausland); aus Colombo 113.386 kg (wovon 20.300 kg für Fiume und 3320 kg für das Ausland); aus Suez 14.567 kg Gummi und aus Port Said 950 kg Indigo (für Fiume). Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,005.694.

— (Ankunft des Dampfers „Tirol" von Bombay.) Dieser Dampfer von 1747 Tonnen Gehalt ist am 12. März 1903 mit 63 Passagieren und 2167 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 80 Tonnen nach Fiume und 582 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in Extrafahrt von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Kobè 152.800 kg (wovon 10.000 kg für Fiume); aus Hongkong 38.943 kg (wovon 8943 kg für das Ausland); aus Shanghai 584.874 kg (wovon 182.895 kg für das Ausland); aus Singapore 158.320 kg (wovon 6640 kg für das Ausland); aus Tientsin 3440 kg (für das Ausland); aus Malahar 124.614 kg (wovon 50.150 kg für Fiume und 23.575 kg für das Ausland); aus Bombay 326.500 kg (wovon 41.850 kg für das Ausland) und aus Karachi 777.897 kg (wovon 20.350 kg für Fiume und 314.500 kg für das Ausland). Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,332.386.

— (Ankunft des Dampfers „Silesia" von Kobè.) Dieser Dampfer von 3343 Tonnen Gehalt ist am 14. März 1903 ohne Passagiere mit 4936 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 534 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 10 der Kobè-Linie von Kobè in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Kobè 4,118.920 kg (wovon 22.060 kg für das Ausland); aus Yokohama 36.000 kg Fischtran; aus Hongkong 6500 kg (wovon 5240 kg für das Ausland); aus Canton 33.250 kg Quassia; aus Rangoon 406.000 kg Reis (für das Ausland); aus Soerabaya 6089 kg Häute; aus Singapore 176.400 kg (wovon 101.040 kg für das Ausland); aus Penang 10.080 kg Pfeffer; aus Colombo 2717 kg; aus Aden 56.773 kg und aus Port Said 83.328 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,195.112.

— (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 2640 Tonnen Gehalt ist am 12. März 1903 mit 22 Passagieren und 1276 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 319 Tonnen Zucker, nebst 1099 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 4 der Bombay-Eillinie mit Verlängerung nach Calcutta, von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren u. a.: nach Port Said 18.190 kg; nach Suez 3808 kg (worunter 1194 kg Zucker); nach Gedda 15.623 kg; nach Aden 77.087 kg (worunter 66.120 kg Zucker) nebst 1039 Stück Holz; nach Gedda 1460 kg Zündhölzchen; nach Hodeidah 22.280 kg Zucker; nach Massaua 8500 kg Zucker; nach Bombay 248.592 kg (worunter 51.250 kg Zucker); nach Bassorah 15.278 kg; nach Bagdad 13.477 kg; nach Colombo 187.029 kg (worunter 169.500 kg Zucker); nach Rangoon 188.222 kg; nach Calcutta 358.359 kg und nach Madras 114.992 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,315.878.

Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Indienststellung des Radschleppdampfers „Kaiser Wilhelm II.") Die Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat Ende März 1902 einen neuen grossen Radschleppdampfer „Kaiser Wilhelm II" in Dienst gestellt, welcher sich als das grösste unter allen in der Elbeschiffahrt bis jetzt verwendeten Fahrzeugen darstellt und die bisherigen Elbefahrzeuge sowohl an Abmessungen als an Leistungsfähigkeit weitaus übertrifft.

Der neue Dampfer misst 72 m Länge zwischen den Steven, 9 m Breite im Hauptspannt, 18·7 m Breite über den Radkästen und hat — mit einer Ladung von 20 t Kohlen an Bord — einen Tiefgang von 1 m. Der Dampfer vermag in angehängten Schleppkähnen circa 120.000 q (600 Waggonladungen) zu schleppen. Die Wasserverdrängung beträgt über 600 t.

Die Hauptmaschine des Schiffes ist eine schrägliegende Dreizylindermaschine mit dreifacher Expansion und Jopsteuerung; dieselbe vermag eine Leistung bis zu 1200 indizierten Pferdestärken zu entwickeln. Die Dampfbeschaffung erfolgt in zwei liegenden zylindrischen Schiffskesseln von je 179 m² Heizfläche und 13·2 Atmosphären Betriebsüberdruck. Ausser der Hauptmaschine befinden sich noch vier kleinere Dampfmaschinen an Bord, u. zw. eine Dampfsteuermaschine, eine Dampfankerwinde, eine Dampfgangspillmaschine und eine Dampfdynamomaschine zu Beleuchtungszwecken.

Das Schiff wurde von der Dresdener Maschinenfabriks- und Schiffswerft-Aktiengesellschaft erbaut und ist vorläufig zum Betriebe auf der Unterelbe zwischen Hamburg und Magdeburg bestimmt.

Mit Einschluss des Dampfers „Kaiser Wilhelm II." besteht der gegenwärtige Schiffspark der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aus 20 Radschleppdampfern, 10 Eilfrachtdampfern, 7 Kettendampfern für die von Melnik bis Schandau reichende, 110 km lange Schleppkette; dann aus 11 Schrauhendampfern und 84 Leichterschiffen für den Dienst im Hamburger und Lübecker Hafengebiete, schliesslich aus 1 Dampfbagger, 10 schimmenden Dampfwinden und 132 Frachtschiffen, worunter die neueren meist grossen Kalibers sind, mit 20—25.000 q Ladefähigkeit.

Donauschiffahrt in Braila 1902. Im Jahre 1902 sind in Braila 816 Seedampfer von 1,252.909 t Gehalt eingelaufen, gegen 755 Seedampfer mit 950.228 t im Jahre 1901, ausgelaufen sind 797 Seedampfer mit 1,090.625 t, gegen 747 mit 938.045 t im Vorjahre.

Es zeigt sich also im Einlaufe ein Mehr von 61 Seedampfern mit 302.681 t und im Auslaufe von 50 Seedampfern mit 152 580 t.

Von dem Mehreinlaufe entfallen auf die britische Flagge 29 Dampfer mit 160.160 t, auf die deutsche 7 Dampfer mit 19.236 t, auf die italienische 3 Dampfer mit 3407 t, auf die holländische 1 Dampfer mit 4914 t, auf die griechische 64 Dampfer mit 80.529 t, auf die dänische 2 Dampfer mit 3206 t, auf die schwedische 2 Dampfer mit 3450 t und auf die belgische 4 Dampfer mit 7766 t.

Unter österreichisch-ungarischer Flagge liefen 104 Seedampfer mit 168.090 t ein, gegen 108 Seedampfer mit 156.069 t im Jahre 1901; es ergibt sich somit in der Anzahl der ein- und ausgelaufenen Dampfer österreichisch-ungarischer Flagge ein Minus von 4 Dampfern, im Tonnengehalte hingegen ein Plus von 10.021 t.

Ein Minus im Schiffsverkehre mit dem Brailaer Hafen zeigte sich ausserdem bei folgenden Flaggen: der französischen mit 2 Dampfern und 2225 t, der türkischen mit 3 Dampfern und 4550 t, der russischen mit 30 Dampfern und 5532 t, der spanischen mit 11 Dampfern und 18.857 t und der rumänischen mit 6 Dampfern und 9211 t.

Segelschiffe sind ein- und ausgelaufen 22 mit 4177 t, gegen 22 mit 4460 t im Jahre 1901.

Die unerwartet eingetretene heftige Kälte brachte die Donau in der Nacht vom 5. auf den 6. Dezember des Jahres 1902 innerhalb weniger Stunden zum Zufrieren, so dass 19 grosse Seedampfer, 16 Remorköre, 180 Schlepper, sowie 60 andere grössere Flussfahrzeuge im Bereiche des Brailaer Hafens vom Eise eingeschlossen wurden, was den Schiffsreedern, Kaufleuten und besonders den verschiedenen Versicherungsgesellschaften bedeutenden Schaden brachte. Die Anzahl sämtlicher auf der Strecke Turn-Severin bis Sulina eingefrorenen Schlepper wurde auf 300 geschätzt. Sobald der Frost etwas nachliess, d. i. am 14.—15. Dezember, wurde die Bergung der im Brailaer Hafen eingefrorenen Fahrzeuge in Angriff genommen. Vier starke Remorköre arbeiteten als Eisbrecher wirkend und es gelang ihnen, einen grossen Teil der Fahrzeuge teils ganz in Sicherheit, teils an gegen den Eisstoss geschütztere Stellen des Donauufers zu bringen. Neueintretender Frost machte diesen Bergungsarbeiten aber ein zu frühes Ende. Später wurde mit Dynamit ein Kanal von circa 5 km ins Eis gesprengt und auf diese Weise auch die übrigen gefährdeten Schlepper in Sicherheit gebracht. Gesunken sind infolge des Eisdruckes 3 Schlepper. Die österreichisch-ungarischen Fahrzeuge konnten alle geborgen werden.

„Adria", kgl. Ungarische Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. März d. J. fand in Budapest die diesjährige Generalversammlung der „Adria", kgl. Ungarische Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft statt. Dem Berichte der Direktion zufolge hat das Geschäftsjahr 1902, an dessen Ergebnissen bereits das erhöhte Aktienkapital beteiligt ist, mit einem Reingewinne von K 1,663.970·43 abgeschlossen, so dass nach Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnvortrages von K 224.601·56 der Generalversammlung zusammen K 1,888.571·99 zur Verfügung stehen. Der Gesamtverkehr des Berichtsjahres beträgt 895.028 t, gegen 700.045 t des Jahres 1901, was einer Steigerung von circa 28 Prozent entspricht. Hiervon entfallen: auf den Import 50.559 t gegen 52.305 t im Jahre 1901, auf den Export 303.072 t gegen 251.672 t im Jahre 1901, auf den Zwischenhafenverkehr 541.397 t gegen 396.068 t im Jahre 1901. Sonach hat der Import gegen das Jahr 1901 eine Verminderung von 1746 t, das ist 3·3 Prozent erfahren, während der Export eine Steigerung von 51.400 t, das ist 36·6 Prozent aufzuweisen hat. Bezüglich der Gewinnverteilung hat die Generalversammlung, entsprechend dem Antrage der Direktion, beschlossen, 5 Prozent des diesjährigen Reingewinnes von K 1,663.970·43, das ist K 83.198·52 dem Reservefonds zuzuführen und K 500.000 zur fünfprozentigen Verzinsung des Aktienkapitales zu verwenden. Von den nach Abzug dieser Beträge verbleibenden K 1,080.771·91 erhält die Direktion eine zehnprozentige Tantième mit K 108.077·19. Es verbleiben somit noch K 972.694·72 und zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1901 mit K 224.601·56 zusammen daher K 1,197.296·28, von welchen weitere K 1,000.000 als Superdividende auszubezahlen sind, so dass mit Hinzurechnung des obigen Betrages von K 500.000 zur Einlösung des 1902er Coupons K 1,500.000, das sind K 30 pro Aktie verwendet werden. Es sind sodann noch K 38.141·76 dem Pensionsinstitute zu überweisen, dem Reservefonds der Betrag von K 108.801·48 zu überlassen und K 32.421 dem Assekuranz-Reservefonds zuzuweisen. Der noch verbleibende Rest von K 17.932·04 wird auf neue Rechnung vorgetragen. — Nach Kenntnisnahme und Genehmigung des Berichtes erteilte die Generalversammlung der Direktion und dem Aufsichtsrate das Absolutorium.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. April 1903 den Lokomotivführern der österreichischen Staatsbahnen Johann Berg, Christian Brandmayer, Johann Fiedler, Anton Heidenreich sen., Franz Horák, Josef Koutský, Josef Kraus, Hieronymus Linhart, Franz Marcsch, Josef Proházka, Johann Spillar, Michael Wissiak und Anton Wojtuszyński das Silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Bau-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach beabsichtigt in der Station Wolfsberg ein Personal-Wohngebäude samt Nebengebäude zur Ausführung zu bringen und hierbei die bezüglichen Arbeiten im Offertwege sicherzustellen.

Die Bausumme für dieses Objekt beträgt K 55.200.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten werden sechs Monate vom Tage der Uebertragung der Bauarbeiten bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, sind bis **16. Mai 1903, 12 Uhr mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Herstellung eines Personal-Wohngebäudes samt Nebengebäude in der Station Wolfsberg" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 16. Mai, 3 Uhr nachmittags, statt.

Der Offerterleger hat mit seinem Offerte bis zur Entscheidung seitens des k. k. Eisenbahnministeriums im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der offerierten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Kaution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projektspläne, allgemeine und spezielle Bedingnisse, Baubeschreibung und Kostenberechnungen sind im Bureau der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sich die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im April 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Auf der Linie Olmütz—Troppau der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz gelangen im Jahre 1903 nachbezeichnete Blechkonstruktionen zur Anlieferung, und zwar ein Stück à 2·50 m, ein Stück à 2·46 m und zwei Stück à 2·28 m Stützweite. — Die Lieferung dieser Konstruktionen im approximativen Gesamtgewichte von 6000 kg wird im Konkurrenzwege vergeben.

Die näheren Behelfe, Skizzen, Detailpläne etc. können ab 16. April 1903 bei der Abteilung 3 der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion während der Amtsstunden eingesehen und das Offertformular übernommen werden.

Diesbezügliche Offerte, sowie auch ein Vadium im Betrage von K 140 sind bis spätestens **9. Mai 1903, 12 Uhr mittags,** beim Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz zu hinterlegen; später eingelangte Offerte werden nicht berücksichtigt. Die Offerteröffnung findet am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags statt.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz behält sich das Recht vor, über Annahme oder Nichtannahme nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelaufene Offerte abzulehnen.

Olmütz, am 14. April 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

PATENTE
aller Länder erwirkt Ingenieur
M. Gelbhaus, beeideter Patentanwalt
Wien, VII. Siebensterngasse 7 (gegenüber dem k. k. Patentamte).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung neuer Frachtsätze für einzelne Relationen.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1903 treten folgende Frachtsätze in Kraft:

Für die Station	sind anzuwenden die Frachtsätze des entsprechenden Ausnahmetarifes für	unter: Anstoss von Pfennig für	unter: Abzug 100 kg	Bemerkungen
I. Ausnahmetarif A für Holz u. s. w.				
Bossány trs. (U.St.B.)	Bossány (U.St.B.)	—	4	Gültig für Sendungen von der Station Ozor
Trencsén trs. (U.St.B.)	Trencsén-Isztebnik (U.St.B.)	—	3	Gültig für Sendungen von von der Station Trencsén-Baán
Fürstenwalde (kgl. E.-D. Berlin) . . .	Cüstrin (kgl. E.-D. Bromberg)	10	—	
Meseritz (kgl. E.-D. Posen)	Lissa J.P. (kgl. E.-D. Posen)	43	—	
Neusalz a/O. (kgl. E.-D. Posen) . . .	Glogau (kgl. E.-D. Posen)	13	—	
II. Ausnahmetarif B für Holz u. s. w.				
Fürstenwalde (kgl. E.-D. Berlin) . .	Cüstrin (kgl. E.-D. Bromberg)	2	—	
Meseritz (kgl. E.-D. Posen)	Lissa J.P. (kgl. E.-D. Posen)	20	—	
Neusalz a/O. (kgl. E.-D. Posen) . . .	Glogau (kgl. E.-D. Posen)	4	—	
III. Ausnahmetarif Ca und b für Rinde.				
Tempelburg (kgl. E.-D. Stettin) . . .	Posen (kgl. E.-D. Posen)	45	—	

Budapest, am 19. April 1903. [411]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe von Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen von Graz nach Peggau, Frohnleiten und Mixnitz.

Vom 3. Mai 1903 angefangen bis einschliesslich 27. September 1903 gelangen an Sonn- und Feiertagen in der Station Graz S.B. folgende ermässigte Rückfahrkarten zur Ausgabe:

Von Graz nach und zurück	II. Klasse	III. Klasse
	Kronen einschliessl. Fahrkartensteuer	
Peggau	1·90	1·20
Frohnleiten	2·50	1·60
Mixnitz	4·20	2·70

Die Gültigkeit dieser Rückfahrkarten beschränkt sich nur auf jenen Sonn- oder Feiertag, für welchen dieselben ausgegeben wurden.

Zur Hinfahrt und zur Rückfahrt dürfen nur jene Züge benützt werden, welche laut des bezüglichen Fahrplanplakates bloss an Sonn- und Feiertagen in Verkehr gesetzt werden.

Fahrtunterbrechungen sind nicht gestattet.

Ein Kind im Alter vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre oder ein jüngeres Kind, für welches ein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, hat den vollen Rückfahrkartenpreis zu bezahlen, falls nicht vorgezogen wird, halbe einfache Fahrkarten für die Hinfahrt und halbe einfache Fahrkarten für die Rückfahrt zu lösen.

Zwei Kinder dieses Alters werden auf Grund einer Rückfahrkarte befördert.

Wien, am 20. April 1903. [412]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Bezeichnung der Station Beresa im Gütertarife, Teil IV.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai a. St./14. Mai n. St. 1903 wird die Bezeichnung der Station Beresa der Moskau-Brester Eisenbahn auf Pogodino abgeändert.

Wien, am 18. April 1903. [413]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn. K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe des Nachtrages I zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen Arnoldstein-Hermagor und Trient—Tezze einerseits und Stationen der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn anderseits.

Mit 1. Juli 1903 tritt der Nachtrag I zu dem obengenannten, vom 1. März 1903 gültigen Tarife in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aufnahme der Station Stams in die Schnitt-Tariftabelle A und Aenderung von Teilsätzen der Schnitt-Tariftabelle B im Ausnahmetarife I.

Der Nachtrag kann vom 20. Mai 1903 ab bei den beteiligten Verwaltungen und im Wege der im Tarife genannten Stationen zum Preise von 10 Heller pro Stück käuflich bezogen werden.

Wien, am 21. April 1903. [414]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenztarif.

Abänderung von Frachtsätzen.

Im Sächsisch-Oesterreichischen Grenztarife werden am 1. Mai 1903 für den Verkehr zwischen den Stationen Hof und Reichenberg anderweite, zum Teil ermässigte Frachtsätze eingeführt, über welche die beteiligten Stationen Auskunft erteilen.

Dresden, am 22. April 1903. [415]

Kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Vorläufige Unterlassung der Einführung des Tarifnachtrages VI.

Die für den 1. Mai 1903 verlautbarte Einführung des Nachtrages VI zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits unterbleibt bis auf weiteres.

Wien, am 22. April 1903. [416]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei.

Vorläufige Unterlassung der Einführung verschiedener Tarifdrucksachen.

Die für den 1. Mai 1903 verlautbarte Einführung der nachbenannten Tarifdrucksachen, und zwar:

Nachtrag V zum Tarife, Teil I,
Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 1,
Nachtrag II zum Tarife, Teil II, Heft 2,

sowie des neuen Tarifes, Teil II, Heft 3, unterbleibt bis auf weiteres.

Wien, am 22. April 1903. [417]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung neuer Schnellzugskarten.

Mit 1. Mai 1903 gelangen direkte Schnellzugsfahrkarten I., II. und III. Klasse zwischen den Stationen Wittingau, Wesely-Mezimosti, Soběslau, Tabor und Beneschau einerseits und Melnik, Leitmeritz Stadt, Schreckenstein, Grosspriesen, Tetschen, Neratowitz und Všetat-Přivor anderseits, ferner von Gmünd und Salzburg nach Tetschen zur Einführung.

Wien, am 16. April 1903. [418]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartierungssätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangen neue Kartierungssätze von und nach Chrzanów, Kalwarya, Krakau, Oświęcim, Podgórze-Bonarka, Saybusch-Żiwiec, Trzebinia und Wadowice trs. für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina einerseits und den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einschliesslich der Lokalbahn Bielitz-Kalwarya anderseits zur Ausgabe.

Durch diese Neuauflage werden die gleichnamigen Kartierungssätze der k. k. österr. Staatsbahnen für obgenannte Stationen vom 1. März 1901 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare der Kartierungssätze sind durch die beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20, bezw. 80 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 22. April 1903. [419]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einschränkung bezüglich der Benützung von Schnellzügen mit Sonntagskarten.

Mit Wirksamkeit vom 3. Mai 1903 ist mit Sonntagskarten Wien—Oberhollabrunn die Benützung der Sehnellzüge auf der Rückfahrt von Oberhollabrunn nach Wien auch gegen Aufzahlung nicht mehr gestattet.

Wien, am 23. April 1903. [420]

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife, Teil I, Abteilung B.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 und, soweit Erhöhungen oder Erschwerungen eintreten, mit 15. Juni 1903 gelangt ein Nachtrag I zum Tarife, Teil I, Abteilung B, für den in der Ueberschrift bezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält eine Aenderung des Titelblattes, Aenderungen, bezw. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation und des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen demnächst käuflich zu erhalten.

Wien, am 23. April 1903. [421]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Personenhaltestelle „Pardubitz Haltestelle".

Am 1. Mai 1903 wird die zwischen der Haltestelle Černa bei Bor und der Station Pardubitz, bezw. zwischen den Stationen Daschitz und Pardubitz der Linie Brünn—Prag gelegene Personenhaltestelle Pardubitz Haltestelle eröffnet.

Die Abfahrtszeiten jener Personen befördernden Züge, die in dieser Haltestelle Aufenthalt nehmen, sind aus dem ausgehängten allgemeinen Fahrplan-Plakate zu ersehen.

Die Ausgabe der Fahrkarten an die einsteigenden Reisenden erfolgt in der genannten Haltestelle bei dem daselbst befindlichen Wächterhause. Die Beförderung von Reisegepäck von dieser Haltestelle findet mit den im Tarife festgesetzten Beschränkungen nur unter Vorbehalt späterer Abfertigung statt und wird solches Reisegepäck bis zum Zeitpunkte der Abfertigung als zum Transporte aufgegeben nicht angesehen.

Wien, am 23. April 1903. [422]

Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Lokalbahn Brandeis a. d. E.-Neratowitz einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft anderseits.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes, Teil II.

Der im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 31 vom 14. März 1903 auf Seite 866 sub Post [253] verlautbarte Tarif für den obbezeichneten Verkehr gelangt nicht am 1. Mai 1903, sondern am 1. Juni 1903 zur Einführung.

Bis zu diesem Zeitpunkte bleibt der gleichnamige, vom 1. Jänner 1903 gültige Tarif, Teil II, für den genannten Verkehr in Kraft.

Wien, am 23. April 1903. [423]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz.

Ausgabe gemischter Fahrkarten IV./III. Klasse von Leipzig nach Krakau.

Vom 1. Mai 1903 angefangen werden die von Krakau nach Leipzig (Dresdner Bahnhof) und Leipzig (Eilenburger Bahnhof) über Oświęcim bestehenden gemischten Fahrkarten IV. Klasse zum Preise von Mk. 13·20 auch in der Gegenrichtung zur Ausgabe kommen.

Wien, am 20. April 1903. [424]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH

WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: Kohlenfritz, Wien, XX/1.

ROBERT KERN, WIEN
I. Wallfischgasse 12.
BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.
Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.
Alle Sorten schmiedeiserne Röhren nnd Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner gusseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzeuge der Werkzeugfabrik Blau & Co.
Lager in Wien, Budapest und Krosno. 719

Waschmaschinen

werden deswegen von Hausfrauen nicht gern in den Haushalt eingeführt, weil die Ansicht vertreten ist, dass die Wäsche bei Maschinenarbeit schonungslos behandelt werde. Bei Verwendung von Johns „Volldampf"-Waschmaschine ist das Gegenteil der Fall. Hier wird die Wäsche unter Einwirkung des Dampfes und des Seifensudes durch zwangloses Durcheinanderfallen der einzelnen Wäschestücke gereinigt, daher bei grösster Schonung der Wäsche bedeutende Ersparnis an Zeit, Wäsche- und Feuerungsmaterial.

J. A. John, Wien, IV/1,
Frankenberggasse 8, I/92. — Telephon 3623.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1219	Buschtěhrader Eisenbahn		Rohzucker mit weniger als 98 Prozent Polarisation	Kralup (B.E.B.) Prag (Buhna) (B.E.B.) Prag (Smichow) (B.E.B.) Rusin Zakolan	Station Kaaden-Brunnersdorf (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Neunzig Prozent des Rohzuckers müssen als Raffinadzucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendigten Eisenbahn-Transportes von Kaaden-Brunnersdorf via Eger (B.E.B.), Franzensbad, Klingenthal, Komotau—Aussig, Reitzenhain oder Weipert nach einem ausländischen Platze per Bahn oder Schiff verfrachtet werden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	Verschieden	85 Heller 63 Heller	Verschieden	Im Kartierungswege Im Rückvergütungswege	Die auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über den Rohzucker-Transport bis Kaaden-Brunnersdorf, ferner die auf dieselbe reklamierende Firma als Absenderin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplikat-Frachtbriefe über den Raffinadzucker-Transport ab Kaaden-Brunnersdorf, ausserdem rücksichtlich des Elbeumschlagsverkehres die auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Schiffskonnossemente, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1905 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag. Diese Dokumente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtrückvergütung

Fortlaufende Nummer	1220	1221	1222
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Lokalbahn Otrokowitz-Zliu-Wisowitz	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Leer retourgehende Bierfässer	Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Eisen und Stabl der Pos. E—5 a, b der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Wisowitz	Zauchtel	Trzynietz
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	Napagedl	Schwansdorf	Oderberg transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Auflieferung in jeder Menge	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Die Sendungen müssen mit der Bestimmung nach überseeischen Ländern nach einer deutschen Seebafenstation ohne Rontenvorschrift aufgegeben werden
und gilt in der Zeit	his auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, spätestens aber bis 30. September 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokalgütertarife	Lokalgütertarif	Lokaltarif, ev. Verbandstarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Bestehen keine direkten Frachtsätze	34 Heller	
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	35 Heller	24 Heller	16 Heller (inkl. Ueberfuhrsgebühr)
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		10 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			Gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, spätesteus bis 31. Dezember 1903
Besondere Bemerkungen	Aufrechtbaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen		

Fortlaufende Nummer	1223	1224	1225
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kaschau-Oderberger-Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen
Für Artikel	Holz der Pos. H—18, 19 und 20 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Schwefelkies aus Pos. E—21 der Güterklassifikation	Obst, getrocknetes aller Art, ferner Pflanmenmns (Powidl, Leqnar)
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Grüntbal (E.R.G.T.G.)	Szomolnokbuta	Sabacz k.U.St.B.
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Eisenbrod Engenthal-Jesenj Klein-Skal Semil Swarow-Hammer Turnau	Saybusch-Żywiec	Frankfurt a/M.-Hafen Gustavsburg trs. Mainz-Hafen Kastel-Hafen Mannheim trs. Ludwigshafen trs.
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut nnd Frachtzablnng für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einbaltnng der übrigen für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Anfgabe als Frachtgnt und Frachtzablnng für das wirkliche Gewicbt, mindestens jedocb für 10.000 kg pro Frachtbrief nnd verwendeten normalspnrigen, bezw. zwei scbmalspurige Wagen. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einbaltung der Bestimmungen des in der 8. Rnbrik bezeichneten Tarifes
Das Zugeständnis wird gemacht und gilt in der Zeit	bis auf Widerrnf, längstens bis Ende Dezember 1903	bis anf Widerrnf, längstens bis Ende Dezember 1903	vom 1. Mai 1903 bis anf welteres, längstens bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife	Lokaltarife	Ansnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem aller Art, ferner Pflanmenmns (Powidl, Leqnar) des Rbein- und Main-Umscblags-Verkehres mit Ungarn vom 1. Dezember 1892
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Besteben keine direkten Frachtsätze	Direkte Frachtsätze besteben nicbt	Bestebt kein direkter Frachtsatz
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	31 Heller 28 36 36 25 40	103 Heller	4·79 Mark 4·86 4·87 4·88
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg			
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1226	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Hefe (Germ)	Losonez	Bochnia Tarnów	Aufgabe als Eilgut und Beförderung mittels Schnellzügen. Die Absender haben den Transportweg via Ruttka—Oderberg—Krakau im Eilfrachtbriefe vorzuschreiben	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller 1219 1291		Im Kartierungswege		
1227	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Lokalbahnen und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Bruchsteine und Schotter	Valepntna Pożoritta	Suczawa	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zur Instandhaltung der Karpathen-Hauptstrasse, 2. Abteilung, bei Suczawa bestimmt sein und mit an die k. k. Bezirksbauptmannschaft in Suczawa oder an einen k. k. Ingenieur als Empfänger lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Heller 63 58	Heller 42 38	Heller 21 20	Im Kartierungswege		
1228	**Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Chamottesteine	Gross-Opatowitz	Wien Umschlagsplatz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der für die Anwendung des in der 8. Rubrik genannten Tarifes gültigen besonderen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. via Kornenburg, gültig vom 1. März 1902	Besteht keiner	85 Centimes Gold		Im Kartierungswege		Für die Schiffsstrecke (vom Umschlagsplatze) werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 9 im Kartierungswege berechnet
1229	**Südbahn-Gesellschaft**		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zum Baue und zur Einrichtung eines neuen Hotels in Innsbruck bestimmt sind, wird mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 von sämtlichen österreichischen Südbahn-Stationen nach Innsbruck der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes (Teil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden											

Fortlaufende Nummer	1	1230	1231	1232
Die Publikation erfolgt: von der	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publikation erfolgt: und im Namen der	3	beteiligten Verwaltungen		
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4	Kalk, gebrannter, und Kalkstein, roher	Maschinen der Tarifposition E—6, lit. d), und Einrichtungsgegenstände	Frachtgüter
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (Bezeichnungsweise Route): von	5	Kalk-Podol und Prachowitz	Brünn St.E.G. Schimitz	des Spezialtarifes 1: der Klasse A / II / I: Wekelsdorf St.E.G.
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (Bezeichnungsweise Route): nach		Bodenbach (St.E.G.) transit	Bubna St.E.G.	oder umgekehrt: a) Jablonetz a. d. Iser b) Rochlitz
Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen mit direkten, nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Erweiterung einer Baumwollspinnerei in Holleschowitz bestimmt sein	Aufgabe als Frachtgut. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokalgütertarif	Ausnahmetarif 7 zum Lokaltarife	Lokaltarife
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Verschieden	164 Heller	Bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	52 Pfennig	123 Heller	a) 193 / 159 / 145 / 135 b) 197 / 163 / 148 / 138 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		41 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Kartiernugswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904	
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Ladeübergabe erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1233	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Schiefertbon, gebrannt oder gerösted, lose oder in Säcken	a) Duby*) (B.E.B.) b) Kladno*) (B.E.B.) c) Strebichowitz-Vinařitz (St.E.G.)	**Stationen der K.F.N.B.** Floridsdorf Hrnschau Lundenburg Oderberg Wall.-Meseritsch Wien K.F.N.B. **Station der Ks.Od.** Trzynietz **Stationen der k.k.St.B.** Gross-Opatowitz Inzersdorf Nieder-Lindewiese Nussdorf Pürbach-Schrems Sigmundsherberg Wien II (K.F.J.B.) Wien-Praterkai Würhenthal **Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.** Floridsdorf-Jedlesee Liehau Mittelwalde Podèbrad Schattau Sedletz-Kuttenberg Swětla Znaim **Station der Lokalbahn Königshan-Schatzlar** Schatzlar **Stationen der St.E.G.** Blansko Gaya Grammat-Neusiedl Mittelsteine Nemotitz Neustadt a/M. Skalitz-Boskowitz Vlarapass Wien St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife Es bestehen keine direkten Frachtsätze		Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Heller a) / b) / c) 109 / 113 / 96 132 / 134 / 121 109 / 113 / 96 134 / 136 / 123 125 / 127 / 114 109 / 113 / — 147 / 149 / 136 113 / 115 / 102 122 / 126 / 109 127·5 / 129·5 / 116·5 109 / — / 106 — / — / 97 — / — / 112 109 / 113 / 113 109 / 113 / 105 144 / 146 / 133 120 / 124 / 107 113 / 113 / 102 127 / 128 / 123 67 / 72 / 56 120 / — / 119 71 / 71 / 60 96 / 96 / 85 120 / 126 / 117 122 / 122 / 131 95 / 97 / — 127 / 129 / 97 124 / 128 / 111 99 / 101 / 98 120 / 122 / 95 86 / 87 / 85 92 / 94 / 87 153 / 155 / — 109 / 113 / —		Im Kartierungswege		

*) Ausser den in Rubrik 10 angeführten Frachtsätzen gelangt noch eine Zurücknuggsgebühr von 6 Heller für 100 kg — berechnet für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens — für die Zurückung der Sendungen von den einzelnen Schächten nach den bezeichneten Aufgabsstationen zur Einhebung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1234	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand der Tarifpos. E–18, lit. a	Chotzen	Leitomischl	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wageus. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Sendungen müssen zu Gemeindezwecken bestimmt und an den Gemeindevorstand in Leitomischl adressiert sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	26 Heller	19 Heller	7 Heller	Im Kartierungswege		
1235	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl etc. des Ausnahmetarifes Nr. 10 b, Seite 88, im Nachtrage V des in Rubr. 8 genannten Gütertarifes	Wien, Floridsdorf - Jedlesee, Kornenburg Oe.N.W.B., Wien, Städlau St E G.	Nenrode	Einschlägige Bestimmungen des genannten Ausnahmetarifes	ab 1. Mai 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1, des Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Pfennig c 143 d 137	c 133 d 132	c 10 d 5	Im Kartierungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
26	Nr. 141 vom 11. Dezember 1902	3044	K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen		Reexpeditionsbefugnis für Holz, Bretter, Schwarten, Schwartenbretter, Eisenbahnschwellen, Rinde und Sägespäne	Für die Station Klattau		Sofort	
27	Nr. 35 vom 24. März 1903	1054	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Schwefelkies aus Pos. E—21 der Güterklassifikation	Margitfaln	Saybusch-Żywiec	27. Juni 1903	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 48. **Wien, 28. April 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Zur Frage der Erhaltung und Räumung eines zur Entwässerung der Bahnanlage dienenden, ausserhalb der Bahngrenzen gelegenen Wassergrabens.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der fürstlichen Gutsinhabung M.-W. gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Mai 1901, Z. 22.185, betreffend die Erhaltung und Räumung eines Wassergrabens, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 23. September 1895, Z. 44.864, wurde ausgesprochen, dass seitens der Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn behufs Beseitigung der mit dem Bestande von Materialgräben im Gebiete der Gemeinde Pohl verbundenen sanitätswidrigen Uebelstände entsprechende Vorkehrungen zu treffen sein werden.

Das infolge dieses Erlasses von der genannten Eisenbahngesellschaft vorgelegte Projekt zur Entsumpfung des Materialgrabens km 220·7 bis 221·3 in der Teilstrecke Mährisch-Weisskirchen—Pohl der Linie Wien—Krakau, nach welchem die tiefsten Stellen dieses Grabens durch Anschüttung gehoben und das in demselben sich ansammelnde Wasser mittels des auf den zur Herrschaft M.-W. der Beschwerdeführerin gehörigen Wiesenparzellen Z. 313 und 314 befindlichen, behufs Beschaffung der notwendigen Vorflut rücksichtlich seiner Niveaulage entsprechend zu korrigierenden und zu vertiefenden, gleichfalls herrschaftlichen Graben Parzelle Z. 1370 durch den im Körper des Dammes Parzelle Z. 1245 angebrachten Durchlass in den unverändert verbleibenden, über die herrschaftlichen Wiesenparzellen Z. $\frac{1201}{1}$ und $\frac{1201}{2}$ und in weiterer Folge über das Gebiet der Gemeinde Hermitz bis zur Einmündung in den Lukabach hinziehenden Teil des Grabens Parzelle 1370 eingeleitet werden sollte, wurde mit dem rechtskräftigen Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. April 1897, Z. 5278, konsentiert und ausgesprochen, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Kosten der Herstellung und Erhaltung der projektierten Anlage, sowie für die etwa dadurch erhöhten Kosten der Erhaltung des bereits bestehenden Wasserabzugsgrabens bis zu dessen Einmündung in den Lukabach aufzukommen habe.

Mit dem hierauf erflossenen Enteignungserkenntnisse vom 4. Mai 1897, Z. 17.571, hat die mährische Statthalterei erkannt, dass die Beschwerdeführerin verpflichtet sei, die Ableitung des Wassers aus dem erwähnten Materialgraben über ihre in der Katastralgemeinde Pohl gelegenen Grundparzellen Z. 313, 1370 und 314, sowie die hierzu erforderliche projektsgemässe Herstellung und nachherige Erhaltung des Entwässerungsgrabens Parzelle Nr. 1370 zugunsten der obgenannten Eisenbahn-Unternehmung zu dulden.

Sub präs. 28. Juli 1900, Z. 9652, wendete sich in der Folge die Beschwerdeführerin an die Bezirkshauptmannschaft in Mährisch-Weisskirchen mit der Anzeige, dass von seiten der Bahnverwaltung zwar der über die Wiesenparzellen Z. 313 und 314 bis zum Durchlasse im Damme Parzelle Nr. 1245 reichende Graben hergestellt und ausgehoben worden sei, nicht aber auch der weitere von diesem Durchlasse über die Wiesenparzelle Nr. $\frac{1201}{1}$ und $\frac{1201}{2}$ und das Hermitzer Gebiet bis zur Einmündung in den Lukabach hinziehende Teil des Wassergrabens Parzelle Nr. 1370. Hierdurch und durch den weiteren Umstand, dass der Materialgraben km 220·7 bis 221·3 der Teilstrecke Mährisch-Weisskirchen—Pohl auch dermalen noch nicht entwässert und kaum merklich entsumpft sei, trete das Wasser auf die herrschaftlichen Wiesen Parzelle Nr. $\frac{1201}{1}$ und $\frac{1201}{2}$ aus und habe Beschwerdeführerin infolgedessen einen Schaden im Betrage von K 1950 erlitten, zu dessen Ersatz die Bahnunternehmung auf Grund der Bestimmung des § 10, lit. b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom Jahre 1854 zu verhalten sei.

Ueber diese Eingabe und die Gegenäusserung der Bahnverwaltung hat das Eisenbahnministerium mit dem Erkenntnisse vom 31. Mai 1901, Z. 22.185

1. die Ansprüche der Gutsinhabung M.-W., insoweit dieselben aus der von seiten der Nordbahn unterlassenen Herstellung und Erhaltung der Wassergrabenstrecke vom Durchlasse im Damme Parzelle 1245 bis zur Einmündung in den Lukabach abgeleitet werden, abgewiesen und ausgesprochen, dass die Erhaltung dieses Grabenteiles, unbeschadet der Verpflichtung der Bahnunternehmung, an den durch die Einmündung des über die Wiesen Parzelle 313 und 314 führenden Abzugsgrabens etwa erhöhten Kosten dieser Erhaltung nach Massgabe der Kostenvermehrung teilzunehmen, nach wie vor Sache der Beschwerdeführerin als Eigentümerin desselben sei und die Bahnverwaltung demnach, soweit die behaupteten Schäden auf die Vernachlässigung der Erhaltung des jenseits des erwähnten Durchlasses gelegenen Grabens zurückzuführen seien, hierfür auf Grund des § 10, lit. b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes nicht verantwortlich gemacht werden könne, dagegen

2. insofern sich die Ansprüche der Beschwerdeführerin auf die Behauptung gründen, dass die Bahnverwaltung die ihr obgelegene Entwässerung des Materialgrabens bisher noch nicht projekts- und auftragsgemäss durchgeführt habe und dieser Graben auch jetzt noch als Sumpf fortbestehe, der mährischen Statthalterei vorher die geeigneten Erhebungen und sohin Berichterstattung aufgetragen.

Nur die oben sub 1 angeführte Entscheidung bildet den Gegenstand der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes.

In der von demselben als unbegründet erkannten Beschwerde der Gutsinhabung M.-W. wird in erster Linie die Art der Zustellung der angefochtenen Entscheidung beanständet, welche nach der Meinung der Beschwerdeführerin nicht zuhanden der fürstlichen Gutsverwaltung, sondern zuhanden des Rechtsfreundes der Gutsinhabung zu erfolgen gehabt hätte.

Da jedoch diese Einwendung ausdrücklich nur für den Fall erhoben wurde, als die Beschwerde mit Rücksicht auf den Tag der an die Gutsverwaltung erfolgten Zustellung sich als verspätet darstellen würde, eine solche Verspätung aber nicht vorliegt, so war in diesen Beschwerdepunkt nicht einzugehen.

Weiters wurde geltend gemacht, dass die angefochtene Entscheidung nicht ohne die erforderlichen Vorerhebungen und nur unter einem mit der Entscheidung über den oben sub 2 angeführten Anspruch der Gutsinhabung M.-W. gefällt werden konnte.

In ersterer Beziehung muss bemerkt werden, dass Vorerhebungen in der Richtung des oben sub 1 angeführten Anspruches nur die Konstatierung des Umstandes zum Gegenstande haben konnten, ob und in welchem Umfange der Beschwerdeführerin dadurch, dass der Wassergraben von dem Durchlasse im Dammkörper Parzelle Nr. 1245 bis zu seiner Einmündung in den Lukabach nicht ausgehoben und geräumt wurde, ein Schaden an ihren Wiesen, Parzelle Nr. $\frac{1201}{1}$ und $\frac{1201}{2}$, entstanden sei, da die sonstigen örtlichen und rechtlichen Verhältnisse durch die Akten, betreffend die politische Begehung und Enteignung, und die schriftlichen Aeusserungen der Parteien klar gestellt erscheinen und die Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht in Abrede stellte, die nach ihrer Anschauung ihr nicht obliegende Erhaltung des erwähnten Grabenteiles unterlassen zu haben.

Wenn nun die erkennende Behörde zu dem Spruche gelangte, dass nach Massgabe des § 10, lit. b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes die Bahnverwaltung zur Erhaltung dieses Grabenteiles nicht verpflichtet sei, daher auch nicht für einen etwa durch die unterbliebene Räumung und Aushebung desselben der Beschwerdeführerin entstandenen Schaden aufzukommen habe, so entfiel die Notwendigkeit, darüber Erhebungen zu pflegen, ob ein solcher Schaden tatsächlich erfolgt war und mit der unterbliebenen Grabenerhaltung in kausalem Zusammenhange stehe.

Darin aber, dass die Frage des Ersatzanspruches wegen der unterbliebenen, angeblich der Bahnunternehmung obliegenden Erhaltung des jenseits des Dammes Parzelle Nr. 1245 bis zum Lukabache sich hinziehenden Wassergrabens von jener des Ersatzanspruches aus dem Grunde der bisher angeblich noch nicht völlig durchgeführten Entwässerung des Materialgrabens und der der Gutsinhabung hierdurch zugefügten Schädigung von dem belangten Ministerium getrennt behandelt und entschieden wurde, kann eine Gesetzwidrigkeit nicht erblickt werden, da diese Fragen nicht in einem solchen untrennbaren sachlichen und rechtlichen Zusammenhange stehen, dass die Entscheidung notwendig unter einem erfolgen müsste.

Auch in der Sache selbst stellt sich die angefochtene Entscheidung als gesetzlich begründet dar.

Die Beschwerdeführerin beruft sich bei der Bekämpfung dieser Entscheidung auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. Mai 1896, Z. 3227, mit welchem die Beschwerde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegen den im Eingange dieser Motive bezogenen Erlass des Handelsministeriums vom 23. September 1895, Z. 44.864, als unbegründet abgewiesen wurde. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass dieser Erlass und das zitierte hiergerichtliche Erkenntnis wohl im allgemeinen die Verpflichtung der Bahn, zur Beseitigung der mit dem Materialgraben verbundenen sanitätswidrigen Uebelstände entsprechende Vorkehrungen zu treffen, keineswegs aber die durch die später erfolgte Konsentierung des Entwässerungsprojektes der Bahnunternehmung rücksichtlich des herrschaftlichen Wasserableitungsgrabens Parzelle Nr. 1370 geschaffenen Rechtsverhältnisse zum Gegenstande hat.

Der in dem Konsense des Eisenbahnministeriums vom 14. April 1897, Z. 5278, enthaltene Ausspruch, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Kosten der Herstellung und Erhaltung der projektierten Leitungsanlage, sowie für die etwa dadurch erhöhten Kosten der Erhaltung des bereits bestehenden Wasserabzugsgrabens bis zu dessen Einmündung in den Lukabach aufzukommen habe, ist der Bahnverwaltung und der Gutsinhabung gegenüber in Rechtskraft erwachsen und kann dermalen von der letzteren nicht deshalb angefochten werden, weil derselbe angeblich mit den in der obzitierten Verwaltungsgerichtshof-Entscheidung ausgesprochenen Grundsätzen nicht im Einklange stehe.

Auch die Kompetenz des Eisenbahnministeriums zur Lösung der Kostenfrage, von welcher die Beschwerdeführerin selbst behauptet, dass sie nach den Grundsätzen des § 10 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, zu beurteilen war, kann wohl mit Grund nicht bestritten werden.

Da es sich jedoch dermalen nicht darum handelt, ob und mit welcher Quote die Bahnunternehmung die Kosten der Erhaltung der in Frage stehenden Grabenstrecke zu tragen habe, sondern darum, ob dieselbe die Räumung dieser Grabenstrecke selbst vorzunehmen hatte und zum Ersatze eines durch die unterbliebene Räumung angeblich der Gutsinhabung erwachsenen Schadens verpflichtet sei, so kann die von dem belangten Eisenbahnministerium in der Gegenschrift ausgesprochene Anschauung, dass die angefochtene Entscheidung nichts anderes als eine Wiederholung des in dem Konsense vom 14. April 1897, Z. 5278, enthaltenen, die Erhaltungskosten betreffenden Ausspruches sei und die Beschwerde daher aus diesem Grunde als verspätet zurückzuweisen wäre, als richtig nicht anerkannt werden und musste der Verwaltungsgerichtshof in das Meritum der Entscheidung eingehen.

In dieser Beziehung bestimmt § 10 b des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes, dass die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet sind, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlasst worden ist, ferner solche Vorkehrungen zu treffen, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden, und für derlei Beschädigungen zu haften.

Das Recht der Staatsverwaltung, der Bahnunternehmung Vorkehrungen zur Hintanhaltung eines Schadens an angrenzenden Grundstücken aufzutragen und dieselbe eventuell zum Ersatze dieses Schadens zu verhalten, ist demnach nur auf jene Fälle beschränkt, in welchen durch die Bahn (während des Baues derselben oder in der Folge) eine Beschädigung der angrenzenden Gründstücke eintreten könnte oder eingetreten ist.

Dies trifft im gegebenen Falle nicht zu. Denn aus dem Protokolle über die am 30. Jänner 1897 vorgenommene politische Begehung ergibt sich, dass an dem herrschaftlichen Wassergraben Grundparzelle Nr. 1370 in der Strecke vom Durchlasse (Dammparzelle Nr. 1245) bis zur Einmündung in den Lukabach durch das zur Entsumpfung des Eisenbahnmaterialgrabens vorgelegte Projekt der Bahnverwaltung im Hinblicke darauf, dass derselbe an dieser Strecke ein genügend starkes Gefälle habe, um das von oben eingeleitete Wasser in den genannten Bach abzuführen, jedwede Herstellung entfalle und dass der Graben in diesem seinem Teile ein Zugehör der herrschaftlichen Entwässerungsanlage bilde und bleibe.

Es kann daher dieser Grabenteil nicht wie die von dem erwähnten Materialgraben bis zum Dammdurchlasse führende, nach dem Projekte von der Bauunternehmung auf den herrschaftlichen Wiesenparzellen Nr. 313 und 314 hergestellte Grabenstrecke als ein Teil der Bahnanlage und die durch den jenseits des Dammdurchlasses gelegenen herrschaftlichen Wassergraben, beziehungsweise durch die Vertragung und Verflachung desselben drohende oder eingetretene Beschädigung der herrschaftlichen Wiesenparzellen Nr. $\frac{1201}{1}$ und $\frac{1201}{2}$ nicht als durch die Bahn und ihre Anlagen herbeigeführt angesehen werden, wenn auch der Umstand, dass das durch den über die Parzelle Nr. 313 und 314 führenden Graben aus dem Materialgraben der Bahn abfliessende Wasser beim Durchlasse im Damme Parzelle Nr. 1245 seinen weiteren Abfluss durch den herrschaftlichen Wassergraben nimmt, den Zustand des letzteren mit zu beeinflussen geeignet sein sollte.

Die Räumung und Erhaltung dieses Grabens fällt somit nicht unter den Begriff jener Vorkehrungen, zu welchen die Bahnunternehmung nach § 10 e leg. cit. der Staatsverwaltung gegenüber verpflichtet ist und erscheint letztere nach der zitierten Gesetzesbestimmung auch nicht berechtigt, die Bahn zum Ersatze eines aus der unterbliebenen Grabenerhaltung etwa erwachsenen Schadens zu verhalten.

Zu demselben Resultate würde man bei analoger Anwendung der Bestimmungen des § 10, Alinea c), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gelangen müssen, da nur insofern zur Herstellung der durch die Eisenbahn gestörten Kommunikation besondere, früher nicht vorhanden gewesene Bauten notwendig sind, der Eisenbahnunternehmung nicht nur die erste Herstellung, sondern auch die künftige Erhaltung obliegt, während im anderen Falle diejenigen die neu hergestellten Kommunikationen in brauchbarem Stande zu erhalten haben, welchen die Erhaltung der früheren Wege etc. oblag, und dieselben von der Eisenbahnunternehmung nur den Ersatz eines verhältnismässigen Teiles der Kosten insofern ansprechen können, als die Erhaltungskosten dieser Wege etc. durch den Bau der Eisenbahn vergrössert worden sind (vgl. die Bestimmung des Konsenses des Eisenbahnministeriums vom 14. April 1897, Z. 5278, betreffend die Erhaltungskosten des fraglichen Grabens).

Die Beschwerdeführerin versucht auch die Verpflichtung der Bahnverwaltung zur Erfüllung und Räumung des herrschaftlichen Wassergrabens daraus abzuleiten, dass die Gutsinhabung laut des Enteignungserkenntnisses der k. k. mährischen Statthalterei vom 4. Mai 1897, Z. 17.571, verpflichtet erscheine, „die nachherige Erhaltung des Entwässerungsgrabens Parzelle Nr. 1370 zugunsten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu dulden".

Hieraus ergebe sich dieser Verpflichtung der Gutsinhabung gegenüber die Verpflichtung der Bahnverwaltung zur Erhaltung dieses Grabens, und zwar des ganzen mit der Parzellenbezeichnung Nr. 1370 versehenen Grabens, also auch der Strecke vom Durchlasse in Parzelle 1245 bis zur Einmündung in den Lukabach.

Diese Anschauung musste der Verwaltungsgerichtshof, ganz abgesehen von der Frage, ob die erwähnte Schlussfolgerung überhaupt zulässig wäre, schon aus dem Grunde für unrichtig erkennen, weil nach dem Wortlaute des zitierten Enteignungserkenntnisses die Gutsinhabung verpflichtet erscheint, „die zur Ableitung des Wassers aus dem Materialgraben erforderliche projektsgemässe Herstellung und nachherige Erhaltung des Entwässerungsgrabens Parzelle Nr. 1370 zugunsten der Eisenbahn zu dulden".

Es geht aber aus dem genehmigten Projekte und der durchgeführten politischen Begehung hervor, dass lediglich derjenige Teil des Grabens Parzelle Nr. 1370 die zur Entwässerung des Materialgrabens als erforderlich erkannte Herstellung erfahren sollte, welcher von diesem Materialgraben über die herrschaftlichen Wiesenparzellen Nr. 313 und 314 bis zum Durchlasse in der Dammparzelle Nr. 1245 reicht.

Wenn daher in einem und demselben Satze von der erforderlichen projektsgemässen

Herstellung und nachherigen Erhaltung des Entwässerungsgrabens Parzelle Nr. 1370 die Rede ist, so kann unter dem letzteren nicht einerseits die obbezeichnete Teilstrecke und anderseits wieder die ganze Parzelle Nr. 1370 verstanden werden, es kann sich vielmehr die Pflicht zur Duldung der „nachherigen Erhaltung" nur auf dieselbe Grabenstrecke beziehen, welche nach dem genehmigten Projekte der von der Gutsinhabung zu duldenden „Herstellung" zu unterziehen ist.

Die Frage, ob die Gutsinhabung in Hinblick auf die Einleitung des aus dem Materialgraben über die Wiesenparzellen Nr. 313 und 314 abfliessenden Wassers durch den Dammdurchlass (Parzelle Nr. 1245) in den herrschaftlichen Wassergraben die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung zur Erhaltung der Grabenstrecke von dem erwähnten Durchlasse bis zur Einmündung in den Lukabach und zum Ersatze des durch die Unterlassung einer solchen Verpflichtung etwa entstandenen Schadens aus dem Privatrechte, etwa aus den Bestimmungen des siebenten Hauptstückes des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über die Dienstbarkeiten oder aus einer zwischen beiden Parteien anlässlich der Begehungskommission am 30. Jänner 1897 oder in der Folge getroffenen vertragsmässigen Vereinbarung abzuleiten berechtigt wäre, hat das k. k. Eisenbahnministerium mit Recht nicht in den Kreis seiner Erwägungen gezogen. Das Eisenbahnministerium hatte nämlich innerhalb der ihm zustehenden Kompetenz lediglich zu prüfen, ob im gegebenen Falle die Eisenbahnunternehmung der Staatsverwaltung gegenüber auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes zur Erhaltung der fraglichen Grabenstrecke verpflichtet war und durch Ausserachtlassung dieser Verpflichtung ersatzpflichtig geworden sei.

Aus den entwickelten Motiven gelangte der Gerichtshof zur Abweisung der als unbegründet erkannten Beschwerde.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 23. April unter Vorsitz des Obmannes Freiherrn v. Schwegel eine Sitzung ab, der Se. Exzellenz Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek beiwohnte.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester referiert über die Regierungsvorlagen, betreffend die Herstellung der Lokalbahnen von Zwettl nach Martinsberg, von Krainburg nach Neumarktl, von Lemberg nach Podhajce, von Tarnopol nach Zbaraż; betreffend die Beteiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung für die Lokalbahnen von Neuhaus nach Wobratein, von Daudleb nach Rokitnitz und von Troppau nach Grätz, und betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Zillertalbahn.

Abg. Dr. Nitsche macht darauf aufmerksam, dass die Regierung, bevor sie weitere Vorlagen bringe, alle jene Lokalbahnen, welche bereits gesetzlich sichergestellt, aber noch nicht in der Ausführung begriffen sind, zur Ausführung bringen sollte, und das sei in erster Linie der Ausbau der gesetzlich gesicherten Böhmerwaldbahnen. Bezüglich der Vorlagen der Zukunft erinnert er an den so notwendigen Ausbau der Verbindungsbahn zwischen Litschau uud Neu-Bistritz und bittet, die von den Interessenten bereits geforderte Bahnverbindung zwischen Linz, Hohenfurth und Krumau der Vollendung ehestens zuzuführen.

Abg. Dr. Scheicher betont, dass Niederösterreich bei der grossen Eisenbahnvorlage gar nichts zuteil geworden sei und auch jetzt nur eine kleine Flügelbahn bekommen soll. Das Land hat jedoch dringende Wünsche und rechnet, dass die nächste Vorlage eine grössere Zahl niederösterreichischer Bahnen bringen wird. Erfreulich ist, dass die künftige Fortsetzung der Bahn Zwettl-Martinsberg gegen den Süden bereits zugesagt ist. Sie wird den Weg durch das Weitental einschlagen, um nicht den Verkehr des westlichen Waldviertels von Niederösterreich abzulenken. Weiter ist es zu unserer Freude auch bereits zugesagt, dass die leider lange rückständige Donauuferbahn Krems-Grein mit allernächstem zustande kommt. Diesfalls enthält der Motivenbericht der Regierung eine erneuerte und wertvolle Zusage, auf deren eheste Erfüllung gebaut wird, umsomehr, als auch der Referent sich dafür ausgesprochen hat.

Abg. Maštálka hebt die Differenzen hervor, welche bei der Unterstützung der verschiedenen Lokalbahnen in den einzelnen Kronländern zum Vorschein kommen, indem einige Lokalbahnen unverhältnismässig hoch unterstützt werden, wogegen bei den anderen die Interessenten enorm hoch in Anspruch genommen werden. Er beschwert sich darüber, dass beim Bau der Bahnen die Spirituosen und die Lebensmittel von den Bahnpartieführern verkauft werden, was zu einer Ausbeutung der Arbeiter führt. Er beantragt schliesslich folgende Resolutionen: „Die Regierung wird aufgefordert, der projektierten Lokalbahn von Libochowitz nach Melnik in der nächsten Gesetzesvorlage einen solchen Betrag zur Uebernahme der Stammaktien zu gewähren, welcher die von den Interessenten gezeichneten Beiträge nach Einrechnung der Landesgarantie soweit ergänzt, dass der Ausbau der Verbindungslokalbahn Libochowitz-Melnik gesichert wird." — „Die Regierung wird aufgefordert, die Aktion wegen der Uebernahme der Aktien der Reichenau-Castolowitzer Bahn zu beschleunigen und die Uebernahme der Aktien in Vereinbarung mit dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen in der Weise durchzuführen, dass die Stadt Reichenau der Zahlung der Garantiezinsen enthoben wird." — Die Regierung wird aufgefordert, die Bemühungen zur Errichtung einer einheitlichen Lokalverbindung Münchengrätz-Kriesdorf zu unterstützen, das vorzulegende Detailprojekt der wohlwollenden Prüfung zu unterziehen und durch die Staatsgarantie das Projekt finanziell in der Weise zu unterstützen, dass der Ausbau der ganzen Linie mit den schon gezeichneten Interessentenbeiträgen und mit dem zu gewährenden Landesbeitrage ehebaldigst gesichert wird." — „Die Regierung wird aufgefordert, in die Bauverträge solche Bestimmungen aufzunehmen, welche den Minimallohn der Arbeiter festsetzen, sowie den Verkauf der Spirituosen und Lebensmittel an die Arbeiter seitens der Bahnpartieführer unmöglich machen."

Abg. Kaftan stellt folgenden Resolutionsantrag: „Die Regierung wird aufgefordert, in betreff der Herstellung einer Lokalbahn von Taus nach Tachau baldigst einen diesbezüglichen Gesetzentwurf vorzulegen."

An der Debatte beteiligen sich noch die Abgeordneten Kliemann, Tambosi, Mosdorfer, Holter, Dr. Ryba, Franz Hofmann und Dobernig.

Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek

weist darauf hin, dass die im Ausschusse hervorgehobene Verschiedenheit hinsichtlich der Höhe der Beteiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung für Lokalbahnen ihre natürliche Erklärung in der Verschiedenheit der besonderen Verhältnisse jeder einzelnen Lokalbahn, insbesondere in der Rücksichtnahme auf die Leistungsfähigkeit der betreffenden Lokalinteressenten und Länder findet. Deshalb musste zum Beispiel bei der Lokalbahn Zwettl-Martinsberg die Staatsgarantie für einen etwas grösseren Teil des Kapitales beantragt werden, als bei den anderen Linien.

Die Einbringung der einzelnen Vorlagen hänge selbstverständlich von dem Reifestadium der betreffenden Objekte in technischer und in finanzieller Beziehung ab. Der Minister bespricht von diesem Gesichtspunkte die einzelnen im Ausschusse behandelten Bahnprojekte, darunter auch die Lokalbahn Krems-Grein, deren baldige Sicherstellung auf Grund des Umstandes angekündigt werden konnte, weil das Detailprojekt der Vollendung entgegengeht.

Der Minister bemerkt weiter, dass die Regierung eifrig bemüht sei, die Schwierigkeiten, welche sich dermalen der Konzessionierung der Lokalbahn Trient Malè noch entgegenstellen, so bald als möglich zu beheben.

Hinsichtlich der Lokalbahn Hartberg-Friedberg erklärt der Minister, dass der eingetretene Aufschub hinsichtlich der Bauausführung dieser Bahn seinen Grund nur darin habe, dass das Eisenbahnministerium ein neues, den Wünschen der Lokalinteressenten besser entsprechendes Detailprojekt habe aufstellen lassen.

Die angeregte Beschleunigung des Ausbaues der Lokalbahn Weizelsdorf—Ober-Ferlach stellt der Minister unter der

Voraussetzung in Aussicht, dass auch der noch erforderliche Landtagsbeschluss rechtzeitig zustande komme.

Sämtliche Regierungsvorlagen werden hierauf angenommen, ebenso die im Laufe der Debatte gestellten Resolutionsanträge.

Zum Berichterstatter für das Haus wird Abg. Dr. Sylvester bestellt.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Krakauer elektrische Strassenbahnen. (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung der Linien: a) Długa—Rynek—Zwierzyniec, b) Podwale—Wolska—Park Dr. Jordana und c) Rynek—Sienna—Dietlowska—Stradom: Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der am 23. Oktober 1902 vorgenommenen technisch-polizeilichen Prüfung der Linien: a) Długa—Rynek—Zwierzyniec, b) Podwale—Wolska—Park Dr. Jordana und c) Rynek—Sienna—Dietlowska—Stradom der Krakauer elektrischen Strassenbahnen, bei welcher Amtshandlung auf Grund des anstandslosen Kommissionsergebnisses der Betriebskonsens für alle drei Linien ab 25. Oktober 1902 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione erteilt wurde, unter Zustimmung zu den kommissionellen Bestimmungen und Anordnungen zur Kenntnis genommen.

[E.-M.-Z. 53.410 ex 1902.]

Normalspurige Lokalbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf. (Genehmigung der Mauerwerks- und Eisenkonstruktionspläne für die Objekte in Baukilometer 23·679 und 24·478, sowie der Eisenkonstruktionspläne und der Pläne für die seitlichen Gehwege des Objektes in km 0·272.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von der Bauabteilung der Firma H. Bachstein in Friedland i. B. vorgelegten Mauerwerks- und Eisenkonstruktionspläne für die Objekte in Baukilometer 23·679 und 24·478, bezw. Betriebskilometer 23·882 und 24·681 der normalspurigen Lokalbahn Friedland-Reichsgrenze nächst Heinersdorf, ferner die ergänzten Eisenkonstruktionspläne für das mit der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (Linie Reichenberg—Seidenberg) und der schmalspurigen Lokalbahn Friedland-Hermsdorf zusammenhängende Objekt in km 0·272 der erstgenannten Lokalbahn, sowie die für die seitlichen Gehwege des letzteren Objektes vorgelegten Pläne unter Rückschluss je eines signierten Projektspares nachträglich genehmigt. [E.-M.-Z. 6388.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

24. April. In der Strecke Friedek—Teschen wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Personenhaltestelle Simmeringer Hauptstrasse.) Am 1. Mai wird die zwischen der Station Wien und der bestehenden Haltestelle Stadlauerbrücke-Lusthaus, bezw. zwischen den Stationen Wien und Stadlau der Linie Wien—Brünn gelegene Personenhaltestelle Simmeringer Hauptstrasse eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten an die einsteigenden Reisenden erfolgt in der genannten Haltestelle am Kassaschalter im Aufnahmsgebäude daselbst. Die Beförderung von Reisegepäck von dieser Haltestelle findet mit den im Tarife festgesetzten Beschränkungen nur unter Vorbehalt späterer Abfertigung statt und wird solches Reisegepäck bis zum Zeitpunkte der Abfertigung als zum Transporte aufgegeben nicht angesehen.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Eröffnung der Personenhaltestelle Teschnitz-Gross-Tschernitz und Abänderung des Stationsnamens Satkau-Teschnitz in Satkau.) Am 1. Mai 1903 wird in km 77·1/2 der Strecke Prag (Bubna)—Komotau die zwischen den Stationen Milostin-Kounowa und Satkau-Teschnitz errichtete Personenhaltestelle Teschnitz-Gross-Tschernitz für den Personenverkehr eröffnet. Von diesem Tage an wird der Name der bestehenden Station Satkau-Teschnitz in Satkau abgeändert.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Linz: Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Traunkirchen-See.) Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Steinach—Irdning—Schärding gelegenen Haltestelle Traunkirchen-See wird mit 1. Mai 1903 in Traunkirchen-Ort abgeändert.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Villach: Eröffnung der Haltestelle Ottischnigberg für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Mai 1903 wird die zwischen den Stationen Unter-Drauburg und St. Gertraud der Linie Unter-Drauburg—Wöllan gelegene Betriebsausweiche Ottischnigberg als Haltestelle für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Beköstigung der im Jahre 1903 auszuführenden Investitionsarbeiten.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat zur Durchführung von Investitionen in das Betriebsnetz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen einen im Jahre 1903 aufzuwendenden Betrag von Kronen 4,961.940 angewiesen. In erster Linie ist diese Summe zur Vermehrung der Blocksicherungsapparate, Legung von 70 km Goliatschienen, Verstärkung des Oberbaues alten Systems, Legung von Schienenunterlagsplatten auf den von Schnellzügen frequentierten Linien, Austausch von Schienenwechseln alten Systems, dann von Holzbrücken gegen solche aus Eisen etc. zu verwenden. Zu bemerken ist, dass die Kosten des Neu- und Umbaues von Stationen sowie der Erweiterung von Stationsplätzen nicht aus dem oberwähnten Kredite zu bestreiten sein werden, sondern dass für solche Arbeiten ein dem jeweiligen Bedarfe entsprechender spezieller Kredit eröffnet werden wird.

— (Ausbau und Erweiterung von Stationen.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat die Fortsetzung der im Vorjahre begonnenen umfangreichen Ausgestaltung der Hauptstation Arad mit einem Kostenaufwande von K 440 000, die Erweiterung der Station Petrozsény mit einem Kostenaufwande von K 129.000, die Ergänzung von Zugförderungsanlagen mit einem Kostenbetrage von K 90.000, die Erweiterung und Vermehrung von Wasserstationsanlagen und Kohlenlagerungsplätzen mit Beträgen von K 84.000 und K 8000 angeordnet. Die Kosten dieser Arbeiten werden auf Rechnung des Investitionskredites vom Jahre 1897 (vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1897) ausgeführt.

— (Eröffnung einer Filiale des Fahrkarten-Zentralbureaus in Budapest.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass am 12. April in Budapest, und zwar im Hotel Royal eine Filiale des Fahrkarten-Zentralbureaus eröffnet wurde, in welchem alle in- und ausländischen Fahrkarten, Fahrscheinhefte etc. erhältlich sind und Reisegepäck nach beliebigen Stationen des In- und Auslandes zur Expedition aufgegeben werden kann.

— (Direkte Abfertigung für Reisegepäck nach Abbazia.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass für Abbazia bestimmtes Reisegepäck in allen Stationen ihres Netzes zur Abfertigung nach Fiume von dort aus per Schiff zur direkten Zustellung in die Wohnung des Aufgebers übernommen wird, ferner dass zur Rücksendung ab Abbazia bestimmtes Reisegepäck dort entweder von der Schiffsagentie oder von der Speditionsfirma Nagel & Wortmann zur gleichfalls direkten Expedition nach einer beliebigen Station des Staatsbahn-Betriebsnetzes übernommen wird.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 7. April 1903, Z. 17.190, dem Regierungsrate D'Ormay in Budapest für eine von der Station Beszterczebánya der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und bis zum Kurorte Koritnicza zum Anschlusse an die projektierte Lokalbahn Rozsahegy-Koritnicza führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 7. April 1903, Z. 22.651, dem Gutsbesitzer Emerich Nagy in Csik-Szered und Konsorten für eine von der Station Tasnád-Szántó der Linie Nagy-Károly—Tasnád-Szántó der Szilágyságer Komitats-Lokalbahnen abzweigende und diese in der Station Er-Mihályfalva mit der Hauptlinie Budapest—Püspök-Ladány—Er-Mihályfalva—Marmaros-Sziget—Körösmezö (Woronienka—Stanislau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Er-Mihályfalva der Biharer Komitats-Lokalbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 7. April 1903, Z. 1444, dem Baron Josef Thoroczkay in Mezö-Szt. Mihálytelek und Konsorten für

eine von der Station Bánffy-Hunyad der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Bánffy-Hunyad—Kolozsvár (Klausenburg)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und in der Station Zilah mit der Lokalbahn Nagy-Károly—Zilah der Szilágyságer Komitats-Lokalbahnen und der Linie Zsibó—Zilah der Szamosvölgy-(Szamostal-)Eisenbahn-Gesellschaft verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 15. April 1903, Z. 15.212, der Budapester Firma „Részvény Társaság villamos és közlekedési vállalatok számára" (Aktiengesellschaft für elektrische Betriebsanlagen und Verkehrsunternehmungen) für

a) eine von der Hauptstation Versecz der Linie Temesvár-Józsefváros—Versecz—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Linie Versecz—Lugos—Maros-Illye der Ungarischen Südostbahn, sowie der Linien Versecz—Kubin-Dunapart und Nagy-Becskerek—Szécsány—Versecz der Torontaler Komitats-Lokalbahnen abzweigende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Stadt Versecz bis zur Zentral-Stromerzeugungsstatiou der städtischen Elektrizitätswerke führende Linie;
b) eine von der Station Versecz der Lokalbahn Versecz—Lugos—Maros-Illye abzweigende und diese in der Station Versecz-Vásátér mit der Linie a) verbindende normalspurige Lokal-, eventuell auch für den Güterverkehr einzurichtende Strassenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Projektierte Lokaleisenbahn Keszthely - Tapolcza. Dem der Legislative unterbreiteten Gesetzentwurfe zufolge (vgl. Vorkonzession Post 2, Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1900) sind die effektiven Baukosten dieser 56·6 km langen als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden und von der kgl. Ungarischeu Staatsbahn zu betreibenden Linie mit K 1,686.000 (K 65.859 pro Bahnkilometer) bemessen, wovon K 124.700 auf die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 24.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen. Die projektierte Linie wird die als Sackbahnen endigenden Linien Balaton - Szentgyörgy—Keszthely und Kis-Czell—Ukk—Tapolcza der Transdanubischen Lokaleisenbahnen verbinden und in der zukünftigen Station Balaton-Györök Anschluss an die Schiffskurse der Plattensee- (Balatou-) Dampfschiffabrts-Gesellschaft finden.

Ungarische Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft in Budapest. (Generalversammlung.) Am 4. April 1903 fand in Budapest die diesjährige Generalversammlung der Ungarischen Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft statt. Der Bericht der Direktion über das Jahr 1902 enthält nachstehende Daten: Aktiva: Eisenbahnwagen K 5,847.319·44, Eisenbahnwagen-Bestandteile K 10.243·44, Wertpapiere K 3,038.936·86, Konsortialgeschäfte K 150.927·24, Ruttkaer Wagendepot K 62.904·25, Eisenbahnwagen-Transitkonto 3,316.521·56, transitorische Zinsen K 151.569·78, Kassa- und Kontokorrent-Forderungen bei verschiedenen Instituten K 468.904·92, Debitoren K 532.054·62, Totale K 13,579.382·11. — Passiva: Aktienkapital K 5,000.000, Reserven K 3,626.190·36, Pensionsfonds K 117.926·08, antizipative Wagenmiete und Ablösungsprämien K 2,375.731·26, Akzepte K 1,411.699·77, Transitorisches Konto K 7352·94, Kreditoren K 441.196·93, Gewinn K 599.284·77, Totale K 13,579.382·11. Nach Kenntnisnahme und Genehmigung des Berichtes beschloss die Generalversammlung die Verteilung einer zehnprozentigen Dividende, sowie den Vortrag von K 52.220·25 auf neue Rechnung und erteilte der Direktion und dem Aufsichtsrate das Absolutorium.

Verschiedene Mitteilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des LIV. Stückes.) Das am 9. April 1903 herausgegebene LIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1147: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 9. April 1903, Z. 15.577, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des LV. Stückes.) Das am 10. April herausgegebene LV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1148: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. April 1903, Z. 14.533, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Rann (Steiermark) nach Kroatien-Slavonieu.

Nr. 1149: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 26. März 1903, Z. 11.162, betreffend die Einbringung von Zucht- und Nutzvieh aus Böhmen über die Eintrittsstatiou Schwarzach in Bayern.

Nr. 1150: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 27. März 1903, Z. 24.902, betreffend Verkehrbeschränkungen für Schweine.

— (Inhalt des LVI. Stückes.) Das am 14. April herausgegebene LVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1151: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 6. April 1903, Z. 72.990, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus mehreren politischen Bezirken Böhmens nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 1152: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. April 1903, Z. 69.242, betreffend die tierärztliche Grenzbeschau des zum Exporte nach dem Auslande bestimmten Geflügels.

Nr. 1153: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 8. April 1903, Z. 6978, betreffend die tierärztliche Grenzbeschau des zum Exporte nach dem Auslande bestimmten Geflügels.

— (Inhalt des LVII. Stückes.) Das am 16. April herausgegebeue LVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1154: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. April 1903, Z. 16.534, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Länderu bis auf weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des LVIII. Stückes.) Das am 17. April herausgegebene LVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1155: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. April 1903, Z. 16.652, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

Nr. 1156: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. April 1903, Z. 16.437, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des LIX. Stückes.) Das am 18. April herausgegebene LIX. Stück des obgenannten Blattes enthält uuter

Nr. 1157: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 9. April 1903, Z. 5812, betreffend die tierärztliche Grenzbeschau des zur Ausfuhr nach dem Auslande bestimmten Handelsgeflügels.

— (Inhalt des LX. Stückes.) Das am 21. April herausgegebene LX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1158: Kundmachung der k. k. Stattbalterei in Wien vom 20. April 1903, Z. 37.781, betreffend die Einfuhr von Fleisch und Fleischwaren in das Deutsche Reich.

Nr. 1159: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. April 1903, Z. 69.244, betreffend die Weiterbelassung des Kontrolltages bei der k. k. Zollamtsexpositur in St. Katharina für die Vieh-Ein- und Ausfuhr.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aktivierung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Karlsbad.

Mit 1. Mai 1903 wird im Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Karlsbad, Alte Wiese, Haus „Savoyen", eine Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte aktiviert werden.

Pilsen, am 24. April 1903. [425]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
(Kohlenverkehr.)

Berichtigung von Frachtsätzen.

Die im Nachtrage II zu der vom 1. Jänner 1902 gültigen „Zusammenstellung von Frachtsätzen für die frachtgutmässige Beförderung von Kohlen, mineralischen, der Pos. K—25 der Güterklassifikation von, resp. nach Stationen des Lokalverkehres" enthaltenen Frachtsätze für nachfolgende Relationen werden mit sofortiger Gültigkeit wie folgt berichtigt:

Von Seidowitz	nach	Hostivař	von	520 h	auf	**510** h
„ „	„	Koleč	„	390 h	„	**360** h
„ „	„	Ouřinowes	„	550 h	„	**510** h
„ „	„	Strančič	„	570 h	„	**550** h

Wien, am 24. April 1903. [426]

Güterverkehr aus Südfrankreich nach Oesterreich.

Aufhebung eines Ausnahmetarifes.

Mit 31. Juli 1903 tritt der Tarif spécial commun (P. V.) Nr. 414 vom 1. Jänner 1901 (früher Nr. 449 vom 15. November 1883 und Nr. 450 vom 15. März 1881) für die Beförderung von Eisenwaren und Eisenbahnbaumaterialien von Stationen in Südfrankreich nach Lindau transit, Linz, Wien I K.E.B., Podwołoczyska transit und Brody transit ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 17. April 1903. [427]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Berichtigung des Tarifes.

Im Tarife vom 1. Jänner 1903 für den obenbezeichneten Verkehr wird auf Seite 49 mit sofortiger Wirksamkeit der Buchstabe a über dem Personenzugspreise III. Klasse von Mk. 3·— der Verkehrsbeziehung Niederlindewiese—Breslau durch den Buchstaben b ersetzt. Am Fusse der Seite kommt folgende neue Anmerkung hinzu: „b) Ab Ziegenhals IV. Klasse".

Wien, am 22. April 1903. [428]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Station Lingenau.

Die bisherige Bezeichnung der Station Lingenau der Bregenzerwaldbahn wird vom 1. Mai 1903 an in Lingenau-Hittisau abgeändert.

Innsbruck, im April 1903. [429]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarif-Heft III.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 45 vom 21. April 1903 unter [386] enthaltenen Kundmachung soll es in der neunten Zeile von unten anstatt „in der ersten Reihe" heissen: „in der Weise".

Budapest, am 24. April 1903. [430]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages II zu dem vom 1. Juni/20. Mai 1898 gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Stationen der Bulgarischen Staatsbahnen (über Rustzuk).

Mit 7./20. April 1903 ist der Nachtrag II zum obengenannten Tarife in Wirksamkeit getreten.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen, sowie Einreihung einer Anzahl von Artikeln in die bestehenden Ausnahmetarife mit Umschlag in Somovit und Rustzuk.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 60 Centimes pro Stück von den beteiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 24. April 1903. [431]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Internationale photographische Ausstellung zu St. Petersburg. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Für die Beförderung der Objekte obenerwähnter Ausstellung wurden die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschnitt C—IX, enthaltenen Begünstigungen (frachtfreie Rückbeförderung) unter den im Tarife vorgesehenen Modalitäten zugestanden. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Niederländisch-Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (Einführung des IV. Nachtrages zum Gütertarife, Teil V, Abteilung B, Ausnahmetarif 7 für Getreide u. s. w.) Mit Gültigkeit vom 19. März/1. April 1903 a./n. St. wurde zum obenbezeichneten Tarife der IV. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält neben Berichtigungen und Ergänzungen neue Frachtsätze von Stationen der Bjelgorod-Ssumsker Eisenbahn und der Nowosybkower Zufuhrbahn nach Königsberg i. Pr., Pillau und Memel.

Druckstücke des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen zum Preise von Mk. 0·10 für das Stück erhältlich.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Eliminierung des Artikels „Gschelsker Ziegel" aus der Güterklassifikation.) Mit Gültigkeit vom 12./25. Juni a./n. St. 1903 ist der Artikel der Gruppe 25 der Warennomenklatur „Gschelsker Ziegel" nebst der für denselben vorgesehenen Tarifierung aus der Güterklassifikation des Allgemeinen Russischen Eisenbahn-Gütertarifes zu streichen.

Der Artikel „Ziegel, feuerfeste" erhält vom erwähnten Termin die Bezeichnung „Ziegel, feuerfeste, aller Art".

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Russisch - Westpreussischer Verkehr über Mlawa. (IV. Nachtrag zum Ausnahmetarife 7 für Getreide u. s. w.) Am 1. April 1903 trat zum Ausnahmetarife 7 für Getreide u. s. w. von Russland nach Danzig und Neufahrwasser der IV. Nachtrag in Kraft. In demselben sind ausser sonstigen Ergänzungen und Berichtigungen direkte Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen der Bjelgorod-Ssumyer Bahn, der Nowosybkower Zufuhrbahn und der Südlichen Zufuhrbahnen vorgesehen.

Die Frachtsätze von der Station Klin der Nikolaibahn wurden aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Mai 1903 ab.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen, sowie beim Tarifbureau der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn zum Preise von Mk. 0·10 zu haben. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 15. April 1903 ab wurden die Stationen Hansdorf, Münchhausen, Schalke Süd, Tirschenreuth und Untersteinach in den obgenannten Ausnahmetarif als Versandstationen einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Aufnahme neuer Stationen.) Am 15. April 1903 wurden die Stationen Carlshafen r. U. des Direktionsbezirkes Cassel, Allersberg und Selbitz der Bayerischen Staatsbahnen und Zeulenroda der Sächsischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen, und die Stationen München Zentralbhf. und München Südhhf. in den Ausnahmetarif 1 einbezogen. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Sächsischer Binnengüterverkehr, Berlin - Stettin-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Rheinisch- und Frankfurt Sächsischer, Sächsisch-Südwestdeutscher, Schlesisch-Sächsischer, Nordostdeutsch-Sächsischer und Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Güterverkehr. (Neue Fassung der Ziffer 6 des Rohstofftarifes.) In den Tarifen für die obgenannten Güterverkehre erhielt vom 15. April 1903 an die Ziffer 6 des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung: „6. Holz, wie im Spezialtarife III genannt, ferner Holzabfallspäne beim hobeln, sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl."

Nordostdeutsch - Sächsischer Verkehr. (Einbeziehung der Station Thorn Uferbahn.) Ab 15. April 1903 wurde die Station Thorn Uferbahn für den Wagenladungsgüterverkehr nach und von der Thorner Uferbahn in den Gütertarif für den Verkehr einbezogen. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. Ausgabe vom 1. Mai 1902. (Ergänzung.) Mit Gultigkeit vom 15. April 1903 ab wurde in den obenbezeichneten Tarif auf Seite 2 unter B. 3 hinter a) als neuer Absatz aufgenommen:

b) Für Düngemittel, die lediglich ein Gemisch (mechanisches Gemenge) von zwei oder mehreren der unter I A. oder I B. oder in beiden Abschnitten aufgeführten Stoffe darstellen, wird die Fracht für das Gesamtgewicht zum Satze des in dem Gemenge enthaltenen höchsttarifierten Düngemittels nach den Bestimmungen dieses Tarifes berechnet.

Der jetzt mit b) bezeichnete Absatz erhält die Bezeichnung c).

Auf Seite 1 des Tarifes werden ferner unter A. die Positionen „Kalisalze, rohe u. s. w." und „Kartoffeldünger u. s. w." gestrichen.

Schweizerisch - Deutsch - Russischer Grenzverkehr. (Nachtrag 1.) Am 1. Juni 1903 tritt der Nachtrag 1 zu dem vom 1. März 1900 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, sowie von Maschinen und Maschinenteilen des obenbezeichneten Grenzverkehres in Kraft.

Der Nachtrag enthält ausser bereits veröffentlichten Ergänzungen Aenderungen der Vorbemerkungen. Infolge anderweitiger Abgrenzung der russischen Verkehrsgebiete treten neben Frachtermässigungen bei Sendungen nach einigen russischen Empfangsstationen auch Frachterhöhungen ein.

Abdrücke des Tarifnachtrages können von den Verwaltungen der Endbahnen zum Preise von Frcs. 0·05 oder Mk. 0·05 bezogen werden.

Berlin-Stettin-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer, Sächsisch - Südwestdeutscher, Schlesisch-Sächsischer, Thüringisch-Hessisch-Sächsischer, Nordostdeutsch-Sächsischer und Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Aenderung.) Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht, so werden vom 1. Juli 1903 an die hierauf bezüglichen Vorschiften im Abschnitte B (zu §§ 7—9 der Allgemeinen Tarifvorschriften) der Gütertarife für die obgenannten Verkehre von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung" bis „überwiesen" gestrichen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Neue Fassung der Ziffer 6 des Rohstofftarifes.) Mit Geltung vom 15. April 1903 erhielt die Ziffer 6 des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) im Teile II des Verbandsgütertarifes folgende Fassung: „6. Holz, wie im Spezialtarife III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim hoheln, sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl."

— (Erweiterung.) Die nach Ziffer 10 der Vorbemerkungen zum Gütertarife 4 für gewisse Frachtgegenstände vorgesehene Gleichstellung der Frachtsätze der Station Mannheim Industriehafen mit jenen der Station Mannheim wurde, soweit der Umschlagsverkehr in Betracht kommt, mit Wirkung vom 15. April 1903 ab auf alle Güter ausgedehnt.

Süddeutscher Privatbahnverkehr. (Aufnahme der Station Neu-Isenburg.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Neu-Isenburg in obigen Tarif einbezogen. Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Preussischen und grossherzoglich Hessischen Eisenbahn-Direktion in Mainz.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе. Teil II, vom 1. Jänner 1899. (Nachtrag IV.) Am 1. Mai 1903 gelangt der Nachtrag IV, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes und der Nachträge I—III, zur Einführung.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Auflassung des Frachtzuschlages.) Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 wurde im Verkehre mit den Stationen Alling und Bruckdorf der Vizinalbahn Sinzing-Alling für Getreide und Mühlenfabrikate des Spezialtarifes I, ferner für Kleie des Spezialtarifes III bei Aufgabe in Wagenladungen der Frachtzuschlag von Mk. 0·06 für 100 kg aufgelassen.

Im Tarifhefte C, Abschnitt II, ist unter Ziffer V² der Vorbemerkungen (S. 4) entsprechende Vormerkung zu machen.

Saarkohlentarif Nr. 8 (Verkehr mit Bayern) vom 1. April 1897. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 1. April 1903 ab wurden die Stationen Beningen der Reichseisenbahnen und Glan-Münchweiler der Pfälzischen Eisenbahnen, soweit dies bis jetzt noch nicht geschehen war, in den Saarkohlentarif 8 aufgenommen. Bis zum Erscheinen eines Nachtrages werden die Entfernungen aus den betreffenden Gütertarifen der Frachtermittlung zugrunde gelegt.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899. (Nachtrag VIII.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung.

Derselbe enthält im wesentlichen:

1. Die Einbeziehung bayerischer und württembergischer Stationen,
2. Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife und
3. Anleitung zur Abfertigung von Sendungen nach nicht in den Tarif aufgenommenen württembergischen, bezw. hohenzollernschen Neben- und Kleinbahnstationen.

In soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 30. Juni 1903.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1236	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Papier der Pos. P—1 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Schwanenstadt	Görz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 1. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	306 Heller		Im Kartierungswege			
1237	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische, und Kokes	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben, resp. Kokesanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Schwarzbach	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für mineralische Kohlen und Kokes in ganzen Wagenladungen gültigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Mai 1903 bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg) 623	573	50	Im Rückvergütungswege	Anf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt
					Littau				703	653	50			
1238	**Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen**	k. k. österr. Staatsbahnen	Kupferstein (Kupferlech)		Bugojno	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	vom 1. April 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, Teil II	303	194	109	Im Kartierungswege		
				Gruž (Gravosa)	Jajce				310	204	116			

Fortlaufende Nummer	1239	1240	1241
Die Publikation erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der und im		k. k. österr. Staatsbahnen	
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Chamotteretorten	Schotter der Pos. 8—55 a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Chamotteziegel, Chamottesteine, Chamottemörtel, Gasretorten, zylindrische, aus Chamotte
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Bodenbach St.E.G. und B.N.B.	Beraun k.k.St.B.	Halbstadt St.E.G.
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Böhm.-Brod St.E.G.	der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände
Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände in Wien bestimmt und an dasselbe adressiert sein. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif	Lokaltarife	Lokaltarif
Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Besteht kein direkter Frachtsatz	Besteht nicht
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	122 Heller *)	36 Heller	107 Heller *)
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem städtischen Gaswerke in Anrechnung		*) Dieser Frachtsatz wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Transporte für das städtische Gaswerk an der Erdbergerlände in Wien bestimmt und an dasselbe adressiert sind. Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 (zwei) Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem städtischen Gaswerke in Anrechnung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1242	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes a. (Stamm- und Stangenholz u. s. w.) des Ausnahmetarifes 13 a und h (Kalk, Cement u. s. w.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Lohositz (St.E.G.)	Engelsdorf (Sächs. St.B.	Anfrahe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Mai 1903 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	Sächsisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband Tarif, Teil II, Heft 5, vom 1. März 1898	Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Februar 1900 Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Siehe nachstehende Tabelle 64 Pfennige		Im Kartierungswege		

Siehe nachstehende Tabelle

Zwischen	und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen: Dresden-Altstadt*)	Dresden-Friedrichstadt*)	Dresden-Neustadt*)	Grossenhain (B.D.B.)*)	Grossenhain (C.i.B.)*)	Grossscbönau	Hainsberg	Herrnbut	Klotzsche	Königstein	Leipzig (Bayer. Bhf.)*)	Leipzig (Dresd. Bhf.)*)	Leipzig Stötteritz*)	Löhan i. Sachsen	Meissen	Meissen-Triebischtbal	Mittweida	Mügeln b. Pirna	Neugersdorf
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig																		
Hotzendorf (K.F.N.B.)	148	150	151	163	163	146	151	148	153	—	190	188	190	152	157	158	179	144	149
Trebitsch (St.E.G.)	105	107	108	—	—	—	—	—	—	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wladislau (St.E.G.)	106	108	109	—	—	—	—	—	—	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Zwischen	und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen: Neustadt i. Sachsen	Niedermenkirch	Niedersedlitz	Nossen	Oschatz	Potschappel	Pulsnitz	Radeberg	Riesa	Schandau	Seifhennersdorf	Sohland	Zittau	Stationen der Preussischen Staatsbahnen: Leipzig (Berl. Bhf.)*)	Leipzig (Eilenbg. Bhf.)*)	Leipzig (Magdebg. Bhf.)*)	Leipzig (Thür. Bhf.)*)	Leipzig-Eutritzsch
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig																	
Hotzendorf (K.F.N.B.)	114	118	145	167	172	150	153	150	169	135	149	152	142	188	188	188	188	188
Trebitsch (St.E.G.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92	—	—	—	—	—	—	—	—
Wladislau (St.E.G.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93	—	—	—	—	—	—	—	—

Von	Nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen: Burgstädt	Chemnitz	Erlan	Frankenberg i. Sachsen	Leisnig	Olbernhau
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Bleistadt (B.E.B.)	61	57	63	62	69	69

*) Vgl. besondere Bestimmungen im Teil II, Seite 8 unter II B 7 A (Gemeinschaftliches Heft)

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
26	Nr. 119 vom 18. Oktober 1902	2038	K. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle aufgeführten Eisenbahnstationen	allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Finme, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Lauhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	Mit Gültigkeit vom 3. Tage nach erfolgter Publikation wird die Station „Rositz—Soslawek" in die Gruppe A unter: „12. Lokalbahn Chrudim-Holitz" einbezogen	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
62	Nr. 46 vom 23. April 1903	1216	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Maschinenteile (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirtschaftliche) von Eisen oder Stahl	Warmbrunn	Payerbach-Reichenau	In der Rubrik 5 hat es statt der beiden (getrennt angeführten) Stationsnamen „Payerbach" und „Reichenau" richtig zu lauten: Payerbach-Reichenau	

Zur coulanten Besorgung aller im Coursblatte notirten Effecten und Valuten bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832.

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

697

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 49. **Wien, 30. April 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. April 1903, Z. 14.676, betreffend ungültig gewordene Zertifikate anspruchberechtigter Unteroffiziere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchberechtigter Unteroffiziere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichnis

jener vom k. k. Ministerium für Landesverteidigung an anspruchberechtigte Unteroffiziere erteilten Zertifikate, deren Gültigkeit erloschen ist.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verziehtleistung	strafgerichtlicher Verurteilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
5101	Savar Stephan		1					1
5163	Stolovsky Anton		1					1
5207	Lisowy Damian		1					
5215	Stanig Alois		1					
5228	Lesniak Andreas		1					
5231	Prochazka Josef		1					
5342	Karwan Daniel		1					1
5361	Barszaczk Michael		1					1
5412	Stiller Josef		1					1
5494	Kosel Michael		1					
5522	Zielinski Andreas		1					1
5523	Krogulski Josef		1					1
6005	Pialek Andreas		1					
6041	Puhar Johann		1					
6114	Hrdlička Franz		1					1
6140	Rosol Karl		1					1
6168	Rutkowski Alexander	1						1
7040	Pryjma Nikola		1					1
7063	Kawalec Martin		1					1
7176	Podmenik Johann		1					
7194	Premrau Johann Stephan Ritter v. Premerstein		1					1
7307	Dandrea Angelo		1					1
7323	Fontanari Jakob		1					1
7392	Pleban Anton		1					1
7477	Pyrcz Demeter		1					1
7485	Mentlik Rudolf		1					1
7587	Huger Josef		1					1
7626	Hamböck Josef	1						1
7743	Lojda Johann		1					1
7760	Schrötter Anton		1					1
7790	Uličnik Wenzel		1					1

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge des Anspruchberechtigten: Anstellung	Ueberschreitung des 45. Lebensjahres	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurteilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
7792	Breznig Martin	.	1	.	.	.	.	1
7909	Malý Franz	.	1	.	.	.	.	1
8009	Adler Karl	1	.	.	.	.	.	1
8080	Steinbach Lipe	1	.	.	.	.	.	1
8135	Rosenstrauss Moses	.	1	.	.	.	.	1
8458	Röhlich Wilhelm	.	1	.	.	.	.	1
8485	Kahle Otto	1	.	.	.	.	.	1
8521	Weiser Gustav	1	.	.	.	.	.	1
8664	Schöler Gustav	1	.	.	.	.	.	1
8868	Köhler Franz	1	.	.	.	.	.	1
8977	Dziama Johann	.	1	.	.	.	.	1
9041	Krämer Karl	.	1	.	.	.	.	1
9068	Wiskočil Alois	1	.	.	.	.	.	1
9314	Fałecki Josef	1	.	.	.	.	.	1
9444	Peteln Anton	1	.	.	.	.	.	1
9467	Mudrak August	1	.	.	.	.	.	1
9546	Bohunek Anton	1	.	.	.	.	.	1
9553	Stich Josef	.	.	.	.	1	.	1
9624	Armann Karl	.	.	.	.	1	.	1
9660	Pallauro Josef	1	.	.	.	.	.	1
9677	Kunke Sische	1	.	.	.	.	.	1
9692	Maniovski Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
9711	Öttl Sylvester	.	.	.	.	1	.	1
9784	Syssak Alexander	1	.	.	.	.	.	1
9788	Schöppl Anton	1	.	.	.	.	.	1
9796	Bock Franz	.	1	.	.	.	.	1
9805	Müller Johann	1	.	.	.	.	.	1
9984	Marčik Vinzenz	1	.	.	.	.	.	1
10048	Scherbl Karl	1	.	.	.	.	.	1
10115	Ilewicz Viktor	1	.	.	.	.	.	1
10200	Kaplan Franz	1	.	.	.	.	.	1
10287	Kolmer Johann	1	.	.	.	.	.	1
10298	Cwikowski Johann	1	.	.	.	.	.	1
10335	Opioła Alexander	1	.	.	.	.	.	1
10344	Černy Anton	.	1	.	.	.	.	.
10449	Bielański Basilius	1	.	.	.	.	.	1
10459	Hörtner Josef	1	.	.	.	.	.	1
10527	Wróblewski Michael	1	.	.	.	.	.	1
10529	Wocasek Martin	1	.	.	.	.	.	1
10575	Kolibaba Nikolaus	.	1	.	.	.	.	1
10584	Putz Karl	1	.	.	.	.	.	1
10628	Pańkiewicz Mikołaj	1	.	.	.	.	.	1
10650	Konopek Ladislaus	1	.	.	.	.	.	1
10659	Hajek Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
10661	Böhmer Anton	1	.	.	.	.	.	1
10693	Osada Michael	1	.	.	.	.	.	1
10701	Engel Karl	1	.	.	.	.	.	1
10719	Gebert Georg	1	.	.	.	.	.	1
10727	Patkowski Anton	1	.	.	.	.	.	1
10735	Sengebarth Ernst	1	.	.	.	.	.	1
10745	Onyszkiewicz Stanislaus Franz	1	.	.	.	.	.	1
10756	Danyliszyn Peter	1	.	.	.	.	.	1
10760	Wiedemann Josef	1	.	.	.	.	.	1
10770	Svoboda Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
10778	Roziňák Johann	1	.	.	.	.	.	1
10795	Sprohar Johann	1	.	.	.	.	.	1
10798	Mosiewicz Boleslaus	1	.	.	.	.	.	1
10804	Nowakowski Josef	1	.	.	.	.	.	1
10821	Mátl Thomas	1	.	.	.	.	.	1
10850	Buchtele Thomas	1	.	.	.	.	.	1
10871	Zeman Alois	1	.	.	.	.	.	1
10873	Adamus Josef	1	.	.	.	.	.	1
10887	Hurysz Kasimir	1	.	.	.	.	.	1
10889	Kleissner Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
10891	Podulka Andreas	1	.	.	.	.	.	1
10897	Lachman Josef	1	.	.	.	.	.	1
10919	Zarski Teophil	1	.	.	.	.	.	1
10950	Zaguła Anton	1	.	.	.	.	.	1
10951	Gagatek Josef	1	.	.	.	.	.	1
10958	Camek Josef	1	.	.	.	.	.	1
11003	Grądalski Nikolaus	1	.	.	.	.	.	1
11016	Bartel Anton	1	.	.	.	.	.	1
11017	Latal Johann	1	.	.	.	.	.	1
11018	Pietrowicz Lukas	1	.	.	.	.	.	1
11061	Sejček Heinrich	1	.	.	.	.	.	1
11066	Goj Michael	1	.	.	.	.	.	1
11069	Sękiewicz Anton	1	.	.	.	.	.	1
11090	Golábek Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
11094	Živnej Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
11096	Hajek Peter	1	.	.	.	.	.	1
11152	Kokeš Vitus	1	.	.	.	.	.	1
11159	Jabczuga Ladislaus	1	.	.	.	.	.	1
11169	Zálesky Josef	1	.	.	.	.	.	1
11175	Gherbaz Franz	1	.	.	.	.	.	1
11182	Svoboda Leopold	1	.	.	.	.	.	1
11204	Apath Johann	1	.	.	.	.	.	1
11210	Hluchy Johann*)	1	.	.	.	.	.	1
11213	Miček Ferdinand*)	.	1	.	.	.	.	.
13828	Müller Rudolf*)	1	.	.	.	.	.	1

*) Bewerber war mit einem vom k. u. k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Zertifikate beteilt, stand aber infolge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in hierortiger Evidenz.

Anmerkung: Die Einsendung der noch nicht eingelangten Zertifikate wird vom k. k. Ministerium für Landesverteidigung veranlasst.

Eröffnung der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal.

Am 26. April 1903 wurde die Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal mit den Stationen Stammersdorf, Hagenbrunn, Enzersfeld, Gross-Ebersdorf, Eibesbrunn, Pillichsdorf, Gross-Engersdorf, Bockfliess, Auersthal und den Haltestellen Post-Rendezvous und Obersdorf-Lokalbahn eröffnet.

Die Stationen sind für den Gesamtverkehr, die Haltestellen für den Personen- und Gepäcksverkehr bestimmt. Explodierbare Güter werden nicht befördert.

Den Betrieb der Lokalbahn führt die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Komp. in Wien.

Aenderung der Gesellschaftsstatuten der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft in Salzburg.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen die von der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft in Salzburg am 28. April 1902 beschlossenen Aenderungen der Artikel 14 und 39 der Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 8. April 1903. — M.-I.-Z. 14.830. E.-M.-Z. 17.748.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte schmalspurige Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell. (Generelles Projekt für die Teilstrecke Kirchberg a. d. Pielach — Laubenbachmühle: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank behufs Anordnung der Trassenrevision vorgelegte generelle Projekt für die Teilstrecke Kirchberg a. d. Pielach—Laubenbachmühle der mit 0·76 m Spurweite auszuführenden Lokalbahn von der Station Kirchberg a. d. Pielach der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach (Pielachtalbahn) nach Mariazell nach vorgenommener vorläufiger Prüfung geeignet befunden, der erbetenen Amtshandlung zugrunde gelegt zu werden. Unter einem wurde demnach die k. k. Statthalterei in Wien unter Uebermittlung eines Projektspares beauftragt, im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für das gegenständliche Projekt die Trassenrevision einzuleiten. [E.-M.-Z. 14.137.]

Lokalbahn Nixdorf - Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel. (Projekt der Variante km 1·5 bis km 2·1: Anberaumung der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Sinne des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 1. April 1903, Z. 13.827, rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegten Projektes für eine Variante von km 1·5 bis km 2·1 der Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für Mittwoch den 6. Mai 1903 anberaumt. Der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung wird die Erörterung der Stationsfragen hinsichtlich der in der Variantenstrecke in Aussicht genommenen neuen Verladestelle in Wölmsdorf unmittelbar vorangehen. [E.-M.-Z. 18.310.]

Normalspurige Lokalbahn Janów - Jaworów. (Genehmigung der Normalpläne für Stütz-, Futter- und Verkleidungsmauern.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów neuerdings vorgelegten Normalpläne für Stütz-, Futter- und Verkleidungsmauern für die in Bauausführung begriffene normalspurige Lokalbahn Janów-Jaworów unter Rückschluss eines signierten Projektspares zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.716.]

Lokalbahn Nixdorf-Rumburg. (Genehmigung des Detailprojektes des an dem Georgswalder Hauptträger der eisernen Ueberfahrtsbrücke am Ende der Station Rumburg nächst km 18 5/6 angebrachten Gehsteges.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Projekt für den bereits ausgeführten, an dem Georgswalder Hauptträger der eisernen Ueberfahrtsbrücke am Ende der Station Rumburg nächst km 18·5/6 der Lokalbahn Nixdorf-Rumburf auf Konsolen angebrachten eisernen Gehsteg von 1·25 m Breite nebst dessen Ueberfuhrung auf die Objektsflügel unter Rückschluss eines signierten Projektspares genehmigt. [E.-M.-Z. 7865.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Personenhaltestelle „Pardubitz Haltestelle".) Am 1. Mai wird die zwischen der Haltestelle Černa bei Bor und der Station Pardubitz, bezw. zwischen den Stationen Daschitz und Pardubitz der Linie Brünn—Prag gelegene Personenhaltestelle „Pardubitz Haltestelle" eröffnet. Die Ausgabe der Fahrkarten an die einsteigenden Reisenden erfolgt in der genannten Haltestelle bei dem daselbst befindlichen Wächterhause. Die Beförderung von Reisegepäck von dieser Haltestelle findet mit den im Tarife festgesetzten Beschränkungen, nur unter Vorbehalt späterer Abfertigung, statt, so dass dasselbe bis zum Zeitpunkte der Abfertigung als zum Transporte aufgegeben nicht angesehen wird.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Eröffnung der Personenhaltestelle Brunnhäusl für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Mai wird die zwischen den Stationen Hüttau und Eben in km 12·196 der Linie Bischofshofen—Selzthal gelegene Haltestelle Brunnhäusl für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Eröffnung der Personenhaltestellen Bezegg und Bersbuch für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Mai werden die zwischen den Stationen Andelsbach und Schwarzenberg der Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) in km 27·904, bezw. km 29·157 gelegenen Haltestellen Bezegg und Bersbuch für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Abänderung der Bezeichnung der Station Sedlitz-Škvořetitz in Sedlitz bei Blatna.) Am 1. Mai wird die bisherige Bezeichnung der auf der Lokalbahnstrecke Strakonitz—Březnitz gelegenen Station Sedlitz-Škvořetitz in Sedlitz bei Blatna abgeändert.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates März folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. März die Station Lohmar an der Nebenbahnstrecke Siegburg—Bergneustadt im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld, welche bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet war, auch für den Privattelegramm-, Gepäcks-, Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren; die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die 3·7 km von Thorn Hauptbahnhof an der Bahnstrecke Thorn—Insterburg entfernt gelegene Haltestelle Thorn Uferbahn im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg für den Wagenladungsgüterverkehr nach und von der Thorner Uferbahn; die Ausführung des Betriebes auf der Thorner Uferbahn erfolgt durch die Stadt Thorn gegen Erhebung einer von dieser mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung festzusetzenden Gebühr; die Ueberführung der Sendungen nach und von der Uferbahn erfolgt zu den für Thorn Uferbahn bestehenden Frachtsätzen, im ersteren Falle jedoch nur dann, wenn die Sendungen bereits mit der Frachtbriefvorschrift: „Thorn Uferbahn" in Thorn eingehen oder die Anträge auf Ueberführung vor Eingang der Sendungen in Thorn gestellt wurden; werden die Anträge auf Ueberführung erst nach Eingang der Güter in Thorn gestellt, so wird für die Ueberführung eines jeden beladenen Wagens eine Gebühr von Mk. 2 erhoben; ferner die Kreuzungsstation Katharinenflur im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Bromberg, welche bereits für den Uebergangsverkehr nach und von den Stationen Gramtschen und Leibitsch der Kleinbahn Thorn-Leibitsch eingerichtet war, auch für den Wagenladungsverkehr nach und von der Schlachthausbahn (Stärkefabrik Thorn);

am 5. März die Station Neuhaus (Kreis Sonneberg) im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Erfurt für die Abfertigung schwerwiegender Fahrzeuge, als Lokomobile, Künstler- und Möbelwagen, Dreschmaschinen u. dgl.;

am 16. März im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Münster die Personenhaltepunkte Moordorf, Roggenstede, Fulkum und Geeste, sowie der zwischen

Esens und Fulkum neu errichtete Haltepunkt für den Güterverkehr Holtgast für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für Tiersendungen in Käfigen, Kisten und Körben u. dgl. bei Aufgabe als Stückgut; von der Beförderung von und nach diesen Haltestellen bleiben Fahrzeuge und Sprengstoffe ausgeschlossen; Sendungen nach diesen Haltestellen dürfen nur frankiert, von denselben nur unfrankiert in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden; ferner

am 20. März der Haltepunkt Lembruch an der Bahnstrecke Osnabrück—Bremen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Münster für den beschränkten Gepäcksverkehr.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurde im Laufe des Monates März, und zwar:

am 1. März die der Aktiengesellschaft der pfälzischen Nordbahnen gehörige, 10·693 km lange vollspurige Nebenbahn Grünstadt-Altleiningen mit der Haltestelle Sausenheim, der Station Neuleiningen-Kleinkarlbach und den Haltestellen Drahtzug und Altleiningen für den Gesamtverkehr eröffnet; diese Nebenbahn schliesst in Grünstadt an die pfälzische Hauptbahnstrecke Neustadt a. H.—Monsheim an und ist der Direktion der pfälzischen Eisenbahnen, die den Betrieb führen, unterstellt.

Preussen. (Einstellung des Schlafwagenverkehres Berlin—Meran.) Der Schlafwagenverkehr zwischen Berlin und Meran wird am 16. Mai eingestellt. Die letzte Abfahrt von Berlin findet statt am 13. Mai, die letzte Abfahrt von Meran am 15. Mai.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im Mai 1903.)

Im Monate Mai 1903 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Mai
Liverpool	„Pavia" (Cunard Line)	1—10
London [1])	„Ronda"	1—10
Hamburg [1])	„Morea"	1—10
Lissabon, Bordeaux, St. Nazaire	„Kolozsvár"	1—10
Rotterdam	„Matlekovits"	1—10
Liverpool [1])	„Flaminian"	5—15
Rouen	„Báthori"	5—15
Hull, Newcastle o/T	„Koipino"	10—20
Hamburg [1])	„Bagdad"	10—20
London	„Stefánia"	10—20
Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	15—25
Amsterdam	„Duna"	15—25
Rotterdam [1])		15—25
Antwerpen	„Tibor"	21—31
Glasgow *	„B. Kemény"	21—31
Rouen *	„Nagy Lajos"	21—31
Hull, Newcastle o/T	„Urbino"	21—31
Liverpool [1])	„Egyptian"	21—31
London [1])	„Sultana"	21—31
Bordeaux *	„Széchényi"	25/V-5/VI
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos *	„Balaton"	1. Juni

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Mai
Bordeaux	Fiume	„Széchényi"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„	„Urbino"	1—10
Hamburg	„	„Pergamon"	1—10
Liverpool [1])	„	„Falernian"	5—15
London [1])	„	„Genoa"	5—15
Bordeaux	„	„Baross"	5—15
Liverpool	„	„Tyria" (Cunard Line)	10—20
Antwerpen	„	„Szeged"	10—20
London	„	„Szent István"	10—20
Rotterdam	„	„Báro Fejérváry"	15—25
Liverpool [1])	„	„Alsatian"	15—25
Hamburg [1])	„	„Venezia"	15—25
Hull, Newcastle o/T [1])	„	„Volturno"	21—31
Liverpool	„	„Cypria" (Cunard Line)	21—31
London [1])	„	„Austria"	21—31
Rouen	„	„Jokai"	21—31
Glasgow	„	„Petöfi"	21—31
Bordeaux	„	„Kolozsvár"	21—31
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Kálmán király"	25/V-5/VI

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

[1]) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben.

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie Fiume—Spanien.

Ab Fiume: „Zichy" am 4., „Mátyás király" am 11., „Rákóczy" am 18., „Szent László" am 25. Mai.

Ab Valencia: „Szent László am 6., „Kassa" am 13., „Zichy" am 20., „Mátyás király" am 27. Mai.

B) Linie Fiume—Marseille.

Ab Fiume: „Andrassy" am 6., „Zrinyi" am 13., „Tisza" am 20., „Szápáry" am 27. Mai.

Ab Marseille: „Tisza" am 6., Szápáry am 13., „Andrássy" am 20., „Zrinyi" am 27. Mai.

Verschiedene Mitteilungen.

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn. (Generalversammlung.) Am 14. März 1903 fand in Innsbruck unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates, Bürgermeister W. Greil, und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs, Statthaltereisekretär Felix Gabos, die diesjährige 3. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn statt. An derselben nahmen 11 Aktionäre teil, welche ein Kapital von K 470.000 mit 235 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 77.892·69 (gegen K 78.949·86 im Jahre 1901), die Betriebsausgaben K 44.703·64 (gegen K 47.496·24), der Betriebsüberschuss K 33.189·05 (gegen K 31.453·62) und der zur Verfügung der Aktionäre gestandene Gewinn K 45.023·19 (gegen K 44.463·21). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner beschloss die Generalversammlung, aus dem Gewinne K 663·78 (gegen K 629·07) in den Betriebs-Reservefonds, K 20.000 (wie 1901) zur Verteilung einer 4prozentigen Dividende an die Prioritätsaktien und K 12.000 (wie 1901) zur Verteilung einer 20prozentigen Dividende an die Stammaktien zu verwenden und K 12.359·41 (gegen K 11.834·14) auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann erfolgte die Wiederwahl der ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Max Stern und Johann Handl. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 17.138.]

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. (Generalversammlung.) Am 24. März 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates, Dr. Josef Joly, und im Beisein des landesfürstlichen Kommissär-Stellvertreters, Ministerial-Vizesekretär Dr. Heinrich Schlesinger, die diesjährige 28. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn statt. An derselben nahmen 12 Aktionäre teil, welche 1550 Aktien mit 76 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrug der Pachtschilling der Südbahn-Gesellschaft K 1,100.000, der Zinsenertrag K 8449·91 (gegen K 8430·72) und Pachtgelder K 201·94 (K 198·94), hingegen die 5prozentige Verzinsung des Aktien- und des Prioritätenkapitales K 1,040.650 (K 1,043.020), die sonstigen Ausgaben K 64.402·54 (K 61.048·66), der Ueberschuss K 3599·31 (K 4561). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner beschloss die Generalversammlung, den Ueberschuss auf neue Rechnung vorzutragen und die nächsten Aktiencoupons mit 5 Prozent zu honorieren. Der Wert der Anwesenheitsmarken der Verwaltungsratsmitglieder wurde für die Jahre 1904 bis 1906 mit K 800 (wie bisher) festgesetzt. Mit der Wiederwahl des ausscheidenden Mitgliedes des Verwaltungsrates Dr. Josef Joly und der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde Dr. Josef Joly neuerlich zum Präsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 15.092.]

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Personen- und Gepäcksverkehr mit direkten Fahrkarten und zusammenstellbaren Fahrscheinen nach Badgastein und Hofgastein von den nachbezeichneten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und anderer Eisenbahn-Verwaltungen über Lend-Gastein, sowie von Badgastein nach den nachbezeichneten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und anderer Eisenbahn-Verwaltungen über Lend-Gastein während der Badesaison (1. Mai bis 30. September) 1903.

Richtung nach Badgastein

			** ab 1. Juni	via Bruck a. L.		† ab 15. Juni					via Marchegg	via Bruck a. L.			
Budapest . . . . ab	- -	.		2 15	.	2 15 über Bruck a. L.				.	1 00	10 00	10 20		
Wien Westbahnhof ab	10 00	6 55	9 15 | 3 35	8 25 | 9 00	.	10 20	†10 55	10 20	†10 55	.		7 40			
Prag . . . . ab	7 25	7 25	. **1 35	via Selzthal	.	.		.		.		.			† ab 14. Juni
Karlsbad C.B. ab	8 40	8 40	. 10 22	.	.	.		.		.		.			
Franzensbad . ab	8 46	8 46	. 10 59	.	.	.		.		.		.			
Marienbad . . ab	12 15	12 15	. 12 18	.	.	.		.		.		.			
Linz . . . . . ab	1 33	2 02	4 22 | 7 43	11 54	.	3 32	† 3 40	3 32	† 3 40	. ●		11 47			
München C.B. ab	12 55	† 3 30	5 25	9 40	.	.		**3 40		● 7 10		8 44	†9 44		
Salzburg . . . . ab	4 29	7 10	10 40	3 15	5 50	†7 45		9 15		○ 11 32		2 58			
Graz S.B. . . . . ab	*10 20	9 22	4 20	10 10	.	.		2 05		.		* 10 20			
Leoben S.B. . . . ab	*11 56	11 43	5 56	12 24	.	.		4 33		.		* 11 56			
Selzthal . . . . . ab	* 2 09	* 2 09	8 20	2 27	.	.		7 32		.		* 2 09			
Ischl . . . . . ab	*11 59	*11 59	3 50	.	.	.		†† 4 25		.		* 11 59			
Aussee . . . . . ab	* 1 15	* 1 15	5 46	.	.	.		* 5 40		.		* 1 15			
Lend-Gastein . . . an	6 04	9 33	12 44	5 16	8 02	†9 13		12 09		○ 1 16		5 05			

†† ab 1. Juni
* 1. Juli bis 15. September, sonst nur an Sonn- und Feiertagen
vom 1. Juli bis 15. September
○ ab 1. Juli

Lend-Gastein . . . ab	Im Monate Mai	5 45	vom 1. Juni bis 30. September	6 00	vom 1. Juni bis 30. September	9 45	vom 1. Mai bis 30. September	1 30			vom 1. Mai bis 30. September	5 30			
Hofgastein . . . . an		8 15		8 30		12 15		4 00				8 00			
Badgastein . . . an		9 45		10 00		1 45		5 30				9 20			

* ab 30. Mai — † ab 1. Juli

* Im Monate Mai nur Donnerstag, Sonn- und Feiertage

* ab 30. Mai

Paris . . . . . ab	.	.	8 35	8 35	.			8 45		8 45	8 45	.			
Bregenz . . . . . ab	10 10	5 27	1 09	2 04	.			11 30		11 30	2 20	.			
Innsbruck . . . . ab	2 57	1 26	7 08	10 25	.			7 15		7 15	9 50	.			
München C.B. ab	.	12 55	5 25	9 50	.			†3 40		†3 40	8 36	.			
Wörgl . . . . . ab	* 4 06	4 20	8 18	12 05	.			8 19		8 27	11 30	.			
Zell am See . . . ab	* 6 25	7 10	10 42	2 57	5 52			10 30		11 27	2 41	* 3 17			
Bruck-Fusch . . . ab	* 6 34	7 28	10 50	3 06	6 01			10 38		11 35	2 51	* 3 25			
Lend-Gastein . . . an	* 6 57	8 00	11 13	3 38	6 34			11 03		12 07	3 25	* 3 48			

Lend-Gastein . . . ab	Im Monate Mai	5 45	vom 1. Juni bis 30. September	6 00	vom 1. Juli bis 30. Sept.	9 45	vom 1. Mai bis 30. September	1 30			vom 1. Mai bis 30. September	5 30			
Hofgastein . . . . an		8 15		8 30		12 15		4 00				8 00			
Badgastein . . . . an		9 45		10 00		1 45		5 30				9 20			

* ab 14. Juni — † ab 1. Juli

† vom 1. Juli bis 15. September täglich, sonst nur an Sonn- und Feiertagen

* ab 1. Juli

Richtung von Badgastein.

	Im Monate Mai	Vom 1. Juni bis 30. Sept.	Vom 1. Juni bis 30. Septemb. ○)	Im Monate Mai	Vom 1. Juni bis 30. Sept.	Vom 1. Juni bis 30. September		Im Monate Mai	Vom 1. Juni bis 30. September		
Badgastein . . . . . ab	7 00	6 45	8 00	10 45	11 30	2 00		6 20	5 30		
Lend-Gastein . . . an	10 30	10 15	11 30	2 15	3 00	5 30		9 50	9 00		
Lend-Gastein . . . ab	11 06		12 10	3 32	* 3 50	* 6 50	8 02	11 15	3 42	6 37	
Salzburg . . . . . an	12 42		2 20	6 20	* 5 38	8 25	10 15	12 55	6 11	8 56	
München . . . an	4 50	6 10	6 10	* 9 55	* 9 55	.	.	6 40	11 05	†12 15	†2 10 * 3 05
Linz . . . . . an	3 18		8 27	5 29	12 31	.	12 21	.	3 50	9 02	12 00	3 45	
Marienbad . . . an	4 40		6 55	.	.	.	.	.	.	* 4 46	4 40	.	
Franzensbad . . an	8 19		8 19	.	.	.	.	.	.	* 6 20	8 19	.	
Karlsbad . . . . an	8 24		8 39	.	.	.	.	.	.	* 6 20	8 24	.	
Prag . . . . . an	9 22		.		.	.	.	.	.	*2 35	11 15	9 20	.
Aussee . . . . . an	* 3 39		* 3 39		** 10 03	** 10 03	.	.		9 16		.	
Ischl . . . . . an	* 4 44		* 4 44		† 11 22	† 11 22	.	.	.	10 34		.	
Selzthal . . . . . an	* 3 11		* 3 11		7 52	7 52	.	.	2 07	7 22		.	
Wien Westbahnhof . an	7 10		9 15		5 50	.	5 50	.	7 20	* 7 50	12 55	6 35	†5 15	9 15	10 10
Budapest . . . an	.		7 45 über Marchegg		.	.	.	.	1 50 via Bruck a. d. L.	.		** 7 45	.
Leoben S.B. . . . an	* 5 03		* 5 03		11 14	11 14	.	.	4 43	10 01			
Graz S.B. . . . . an	** 6 55		† 6 55		1 20	1 20	.	.	7 12	12 46			

* ab 30. Mai
** ab 1. Juni

* ab 30. Mai
† ab 1. Juni

* ab 1. Juli im Mai an Sonn- und Feiertagen
** † ab 1. Juni

* ab 1. Juli im Mai an Sonn- und Feiertagen
** † ab 1. Juni

* ab 14. Juni

* über Selzthal

* ab 1. Juni
† 20. August bis 30. September

† ab 14. Juni
* vom 1. Mai bis 13. Juni
** über Marchegg

	Im Monate Mai	Vom 1. Juni bis 30. Septemb. ○)	Im Monate Mai	Vom 1. Juni bis 30. September	Vom 1. Juni bis 30. September		Im Monate Mai	Vom 1. Juni bis 30. September			
Badgastein . . . . . ab	7 10	8 00	10 45	11 30	2 00		6 20	5 30			
Lend-Gastein . . . an	10 30	11 30	2 15	3 00	5 30		9 50	9 00			
Lend-Gastein . . . ab	12 17	* 1 18	5 07		6 07		9 35	12 48	5 18	8 04	* 9 15
Bruck-Fusch . . . . an	12 53	* 1 44	5 40		6 33		10 13	1 18	5 43	8 38	* 9 40
Zell am See . . . . an	1 01	* 1 52	5 47		6 40		10 21	1 26	5 50	8 45	* 9 47
Wörgl . . . . . an	4 18		8 30		8 42		.	4 06	8 06	11 29	*11 45
München C.B. . an	7 15		*12 15		*12 15		.	6 32	.	* 3 20	** 3 20
Innsbruck . . . . . an	6 00		10 00		10 00		.	5 34	9 15	2 39	12 47
Bregenz . . . . . an	3 08		6 14		6 14		.	1 22	2 46	10 58	5 26
Paris . . . . . an	* 5 45		† 5 45		† 5 45		.	† 7 15	† 7 15	.	† 7 15

* via Mühlhausen

* ab 1. Juli
○) Diese Fahrt wird ab 15. September nur nach besonderer Vereinbarung mit Rupert Linsinger ausgeführt

* 1. Juli bis 15. September, und zwar nur an Sonn- und Feiertagen † via Mühlhausen

* 1. Juli bis 15. September, und zwar nur an Sonn- und Feiertagen † via Mühlhausen

† via Delle

† via Delle

* vom 1. Juli bis 15. September

* ab 14. Juni
** 1. Juli bis 15. Sept.
† via St. Margrethen—Winterthur—Zürich

Anmerkungen.

Die Züge ab Wien Westbahnhof 7 40, 10 00, 3 35, 8 25, 9 00 und 10 20, dann ab Lend-Gastein 3 42, 11 06, 12 10, 3 32 und 11 15 führen direkte Wagen I. und II. Klasse nach Lend-Gastein, bezw. nach Wien.

Die Beförderung der Reisenden mit direkten Fahrkarten und zusammenstellbaren Fahrscheinen erfolgt zwischen Lend-Gastein und Badgastein, bezw. Hofgastein in gut beschaffenen, gedeckten, von dem Unternehmer Herrn Rupert Linsinger in Lend-Gastein beigestellten Wagen (Landauer), im Monate Mai mittels ärarischen Postlandauer, sowie Verbindung vom Bahnhofe bis zur Post mittels Omnibus.

Die in die direkten Fahrpreise eingerechnete Gebühr beträgt ohne Rücksicht auf die Wagenklasse, für welche die Fahrlegitimation auf der Eisenbahn gilt, für einen Sitzplatz zwischen Lend-Gastein und Badgastein K 6, ferner für einen Sitzplatz von Lend-Gastein nach Hofgastein K 4 für eine Person. Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Jahre zahlen die Hälfte. Kinder bis zum vollendeten vierten Jahre, für welche ein eigener Platz nicht beansprucht wird, werden gebührenfrei befördert.

Den mit direkten Fahrkarten oder Fahrscheinheften versehenen Reisenden steht es frei, sich ab Lend-Gastein, bezw. ab Badgastein eines Extrawagens zu bedienen, und ist in diesem Falle, je nach der Zahl der sich eines solchen Wagens bedienenden Personen, die Differenz zwischen den oben bezeichneten, in der direkten Fahrlegitimation enthaltenen Gebühren und der Extra-Wagengebühr von K 24 für die Strecke Lend-Gastein—Badgastein oder umgekehrt, bezw. K 16 für die Strecke Lend-Gastein—Hofgastein als Aufzahlung unmittelbar an den Unternehmer Rupert Linsinger zu entrichten.

Für je 10 kg Gepäck werden für die Strecke Lend-Gastein—Badgastein oder umgekehrt 80 h und für die Strecke Lend-Gastein—Hofgastein 60 h erhoben. Ausserdem kommt bei der Gepäcksabfertigung pro ganze Fahrkarte eine Expeditionsgebühr von 60 h und pro halbe Fahrkarte eine solche Gebühr von 30 h zu erheben.

Freigepäck wird nicht bewilligt, jedoch wird das im Wagen selbst unterzubringende Handgepäck, sofern die Mitreisenden hierdurch nicht belästigt werden, gebührenfrei befördert.

Die Aufnahme der Reisenden und des Gepäckes findet in Badgastein in der Expositur der k. k. österr. Staatsbahnen statt, wo auch das direkte, nach Badgastein aufgegebene Reisegepäck gegen Abgabe des Gepäckscheines ausgefolgt wird. In Hofgastein findet die Abgabe des Reisegepäckes am Halteplatze der Wagen statt.

Behufs rechtzeitiger Beförderung hat die Anmeldung der mit direkten Fahrkarten oder Fahrscheinheften versehenen Reisenden, sowie die Auflieferung des Reisegepäckes in der Expositur in Badgastein für die Fahrten bis mittags den Abend vorher, für die Nachmittagsfahrten aber die Anmeldung bis 10 Uhr vormittags, die Auflieferung des Gepäckes bis 12 Uhr mittags des betreffenden Tages während der Stunden, zu welchen die Expositur geöffnet ist, zu erfolgen. Ueber die Anmeldung der Fahrt von Badgastein wird Bestätigung nebst Platzanweisung gegeben. Bei diesen Fahrten wird durch Belegen von Plätzen kein Anspruch auf dieselben erworben. Reisende, welche die angemeldete Fahrt versäumen, können nur nach neuerlicher rechtzeitiger Anmeldung den nächstverkehrenden Wagen benützen.

Es gilt als bedungen, dass die Ausfolgung des nach Badgastein und Hofgastein bestimmten Reisegepäckes, dessen Beförderung nicht mit dem gleichen Wagen, den der Reisende selbst benützt, möglich ist, erst innerhalb der Zeit bis 12 Uhr mittags des auf die Beförderung des Reisenden nächstfolgenden Tages verlangt werden kann.

Im übrigen finden für diesen Verkehr die Bestimmungen des jeweils gültigen, in Betracht kommenden Betriebsreglements und die sonstigen Transportvorschriften Anwendung.

Die Expositur der k. k. österr. Staatsbahnen, wo auch auf den Personen- und Gepäcksverkehr bezughabende Auskünfte erteilt werden, ist während der Badesaison vom 1. Mai bis 30. September täglich geöffnet:

von	7	Uhr früh	bis	9	Uhr vormittags,
„	11	„ vormittags	„	12	„ mittags,
„	2	„ nachmittags	„	4	„ nachmittags,
„	5	„ abends	„	8	„ abends.

Innsbruck, im April 1903. [432]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Böhmischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes, Teil II, Heft 1.

Der mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 veröffentlichte Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande gelangt erst mit 1. Juni 1903 zur Einführung.

Bis zu diesem Tage bleibt der Tarif für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig-Schima, beziehungsweise Prag vom 1. Juli 1899 nebst allen Nachträgen in Kraft.

Teplitz, am 27. April 1903. [433]

Die Direktion der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer und Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

(Tarif-Heft II/2.)

Erhöhung der Frachtsätze der Békés-Csanáder Lokaleisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 erhöhen sich die Frachtsätze für Kohle, Coaks etc. im Verkehre mit den Stationen Kondoros, Pálmatér, Pitvaros und Tótkomlós der Békés-Csanáder Lokaleisenbahn in den obbenannten Kohlenverkehren um je 3 (drei) Heller für 100 kg.

Budapest, am 25. April 1903. [434]

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Erhöhung von Frachtsätzen im Verkehre mit Stationen der Zsitvavölgyer Lokaleisenbahn.

Infolge der mit 28. April 1903 eintretenden Steuerpflichtigkeit der Zsitvavölgyer Lokaleisenbahn sind die im Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1903 und dem hierzugehörigen Anhange im Verkehre mit den Stationen dieser Lokaleisenbahn enthaltenen direkten Frachtsätze mit Gültigkeit vom vorangeführten Zeitpunkte um nachstehende Frachtzuschläge zu erhöhen, und zwar:

a) Tarif-Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903.

Von oder nach	Eilgüter			Frachtgüter								
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	sperrige	I.	II.	Wagenladungsklassen A	Wagenladungsklassen B	Wagenladungsklassen C	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3
					Klasse							
	Frachtzuschläge für 100 kg in Heller											
Aranyos-Maróth	11	9	6	6	4	4	2	2	1	2	1	1
Kis-Tapolcsány	12	9	6	6	5	4	2	2	1	2	1	1
Mánya	4	4	3	3	2	1	1	1	.	1	.	.
Taszár	10	8	5	6	4	3	3	2	1	2	1	1
Verebély	7	6	4	4	3	3	1	1	1	2	1	.
Zsitva-Födémes	3	3	2	2	1	1	1	.	1	1	1	1
Zsitva-Ujfalu	8	6	5	5	3	3	2	2	1	2	1	1

b) Anhang zu dem Tarife, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903.

Postnummer des Anhanges	Von	Nach	Frachtzuschläge in Heller pro 100 kg
11	Aranyos-Maróth	Wien, Stadlau, Floridsdorf	2
	Kis-Tapolcsány		1
	Mánya		1
	Taszár		1
	Verebély		1
	Zsitva-Födémes		.
	Zsitva-Ujfalu		1
67	Taszár	Wien	3
	Verebély		3
	Zsitva-Födémes		1

Wien, am 28. April 1903. [435]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif, Teil I, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung B.

Tarifierung von Holzfässchen und Holztönnchen zur Käse- und Russenverpackung.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 werden „Holzfässchen und Holztönnchen zur Käse- und Russenverpackung“ bei Aufgabe als Frachtgut auf Strecken der am Gütertarife, Teil I, beteiligten österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen nach II—A—C tarifiert.

Wien, am 28. April 1903. [436]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Der im Anhange zu dem vom 1. März 1903 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes sub Pos. 11 für Brennholz und Sägeabfallholz, nur als Brennholz verwendbar, bis zu 1 m Länge von Török-Becse-Aracs nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf enthaltene direkte Frachtsatz von 135 Heller pro 100 kg tritt mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 ausser Kraft.

Wien, am 28. April 1903. [437]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil I, Abteilung A, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen.

Am 1. Mai 1903 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif, unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 10. Oktober 1901, in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei der grossh. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen zum Preise von Mk. 1·10 erhältlich.

Wien, am 27. April 1903. [438]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lokalbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Močowitz. Lokalbahn Königshan-Schatzlar. Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalbahn. Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz. Lokalbahn Melnik-Mšeno. Kuttenberger Lokalbahn.

Einführung von Frachtsätzen für ledig, in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zur Aufgabe gelangendes lebendes Geflügel.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege wird lebendes Geflügel, welches als Frachtgut in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn ledig zur Aufgabe gebracht wird, unter Anrechnung der Frachtsätze der Klasse II für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 2400 kg pro Wagen, abgefertigt.

Bei Aufgabe der Sendungen als Eilgut werden die sich für Frachtgut ergebenden Frachtsätze mit einem Zuschlage von 50 Prozent erhoben.

Wien, am 28 April 1903. [439]

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörungen und Behebung von solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

19. April. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Trzebinia—Siersza-Wodna der Gesamtverkehr eingestellt.

21. April. Auf der Lokalbahn Trzebinia—Siersza-Wodna wurde mit dem Zuge Nr. 6054 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

25. April. In der Strecke Boikowitz—Vlarapass wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

K. k. priv. Neutitscheiner Lokalbahn.

25. April. Auf der Lokalbahn Zauchtel—Neutitschein wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Tarifierung des Artikels „Eiserne Löffel". Für den Bereich der österreichischen Staatseisenbahn-Verwaltung wurde die Entscheidung getroffen, dass eiserne Löffel, verzinnt, unter die Eisenwaren der Pos. E—6/d der Güterklassifikation des gemeinsamen Tarifes, Teil I, zu subsumieren sind und demgemäss nach II—A—A, bezw. rücksichtlich der Linien der k. k. österr. Staatsbahnen nach A—B—B tarifieren.

Ausstellung von Gartenindustrie-Erzeugnissen in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der vom 6. bis 11. Mai 1903 von der k. k. Gartenbaugesellschaft in Wien zu veranstaltenden Ausstellung von Blumen, Pflanzen, Obst, Gemüse und Gartenindustrie-Erzeugnissen finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Pferdeausstellung und gewerbliche Spezial- und Sportausstellung in Wien. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 16. bis 24. Mai 1903 in Wien abzuhaltenden Pferdeausstellung und gewerblichen Spezial- und Sportausstellung finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Stierschauen in Niederösterreich. (Frachtermässigung für Ausstellungstiere.) Anlässlich der im Jahre 1903 in Niederösterreich stattfindenden Stierschauen finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte rücksichtlich des Bereiches der Eisenbahn Wien-Aspang, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien die im Tarife, Teil I, Abt. B, Abschnitt C, X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Landwirtschafts-, Industrie- und Gewerbeausstellung in Trebitsch. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 2. bis 30. August 1903 zu veranstaltenden Landwirtschafts-, Industrie- und Gewerbeausstellung in Trebitsch finden für den Transport der hierzu bestimmten Objekte auf jenen österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ostböhmische Gewerbe-, Landeskultur- und ethnographische Ausstellung in Pardubitz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und Tiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 26. Juli bis 15. September 1903 in Pardubitz stattfindenden Ostböhmischen Gewerbe-, Landeskultur- und ethnographischen Ausstellung finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände und Tiere auf den der Direktion der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Direktion der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der Direktion der Böhmischen Kommerzialbahnen, der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz und der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag unterstehenden Eisenbahnlinien, die im Tarif-Teil I, Abt. B, Abschnitt C, IX und C, X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausland.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Grünthal.) Am 20. April 1903 wurde Grünthal als Empfangsstation in den Ausnahmetarif M für rohe Baumwolle etc. einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Bekanntmachung vom 15. März 1903, betreffend Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.) Laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 15. März 1903 hat der Bundesrat auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung folgende Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung beschlossen:

1. In Nr. XXXV b unter lit. a, Ziffer 6, und in Nr. XLII a, Ziffer 4, ist statt des Wortes „Chemiker" zu setzen: „Sachverständigen".
2. Hinter Nr. XLIV ist einzufügen:

XLIV a.

(1) Flüssige Luft wird zur Beförderung zugelassen in doppelwandigen, die Leitung und Strahlung der Wärme verhindernden Glasflaschen, die mit Filz umkleidet und mit einem Filzpfropfen so verschlossen sind, dass die verdampfenden Gase entweichen können, ohne im Inneren einen erheblichen Ueberdruck zu erzeugen, dass jedoch ein Ausfliessen des Inhaltes nicht möglich ist. Der Filzpfropfen muss so auf der Flasche befestigt sein, dass er sich beim Kippen und Umkehren der Flasche nicht lockert. Jede Flasche oder mehrere Flaschen gemeinschaftlich müssen durch einen sicher stehenden Drahtkorb oder ein ähnliches Gefäss gegen Stösse geschützt sein. Die Beförderung der Drahtkörbe oder Gefässe hat in oben offenen oder nur durch ein Drahtnetz, einen mit Löchern versehenen Deckel oder eine ähnliche Vorrichtung geschlossenen Metallkästen oder mit Blech ausgekleideten Holzkisten mit der Aufschrift „Flüssige Luft" zu erfolgen. In diesen Behältern dürfen sich keine leicht brennbaren Verpackungsstoffe, wie Sägespäne, Holzwolle, Torf, Stroh, Heu, befinden. Die Kästen und Kisten sind im Eisenbahnwagen so aufzustellen, dass sie nicht umfallen oder herabfallen können, und dass die Flaschen aufrecht stehen und gegen Beschädigungen durch andere Frachtstücke geschützt sind. Leicht brennbare kleinstückige oder flüssige Stoffe sind nicht in unmittelbarer Nähe der flüssigen Luft zu verladen.

(2) Statt der doppelwandigen, mit Filz umkleideten Glasflaschen können andere Behälter verwendet werden, wenn sie gegen Erwärmung so geschützt sind, dass sie nicht beschlagen oder bereifen. Diese Behälter brauchen, wenn sie fest genug sind und sicher stehen, nicht von Drahtkörben oder dergleichen umschlossen zu sein. Im übrigen finden die Vorschriften des Abs. 1 sinngemässe Anwendung.

3. Die seitherige Nr. XLIV a erhält die Ueberschrift XLIV b.

Vorstehende Aenderungen sind sofort in Kraft getreten.

(Siehe auch die diesfällige Notiz im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 43 vom 16. April 1903, S. 1127.)

Grossh. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen. (Frachtbegünstigung für Ausstellungsobjekte.) Am 6. Mai 1903 findet in Messkirch ein Zuchtviehmarkt, verbunden mit einer Ausstellung, statt.

Für die daselbst ausgestellten und unverkauft bleibenden Tiere wird auf den Strecken der Badischen Staatseisenbahnen frachtfreie Rückbeförderung gewährt, wenn letztere auf dem Wege der Hinbeförderung erfolgt und durch Beigabe des Original-Frachtbriefes oder des Duplikat-Beförderungsscheines für den Hinweg, sowie durch eine Bescheinigung des Bürgermeisteramtes Messkirch oder des Ausstellungskomitees nachgewiesen ist, dass die Tiere ausgestellt und unverkauft geblieben sind.

Im übrigen finden die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes Anwendung.

Kunstausstellung in Venedig. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der im April 1903 in Venedig stattfindenden Kunstausstellung finden für den Transport der hierzu bestimmten Gegenstände auf den Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abt. B, Abschnitt C, IX (General-Gütertarif, I. Band, 1. Abt., Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Grosse Berliner Kunstausstellung. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der in der Zeit vom 2. Mai bis 4. Oktober 1903 in Berlin stattfindenden Grossen Berliner Kunstausstellung haben für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX (General-Gütertarif, I. Band, 1. Abt., Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

Rücksichtlich der Frist für die Rückbeförderung der Ausstellungsgüter wird bemerkt, dass dieselbe von 4 auf 8 Wochen nach Ausstellungsschluss ausgedehnt wurde.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante), Tarif vom 1. Oktober 1901. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 wurden die Stationen Allersberg und Selbitz in den Tarif aufgenommen.

Vom gleichen Zeitpunkte an wurden die Stationen München Z.B. und München S.B. in den Ausnahmetarif 1 (Seite 25 des Nachtrages I) einbezogen.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Neue Benennungen von Stationen.) Ab 1. Mai 1903 erhalten nachstehende im Direktionsbezirke St. Johann-Saarbrücken gelegene Stationen neue Benennungen:

Trier r. M. nun „Trier Hauptbahnhof",
Trier l. M. nun „Trier West".

Deutsch-Schweizerische Gütertarife, Teil I, Abteilung A, vom 10. Oktober 1901. (Neuausgabe.) Am 1. Mai 1903 tritt eine Neuausgabe des Teiles I, Abteilung A (reglementarische Bestimmungen), der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife in Kraft, wodurch die Ausgabe vom 10. Oktober 1901 samt Nachtrag I dazu aufgehoben und ersetzt wird. Die Neuausgabe, von welcher vom 20. April 1903 an Exemplare bei den Dienststellen der beteiligten Verwaltungen bezogen werden können, weist gegenüber der Ausgabe vom 10. Oktober 1901 zahlreiche Aenderungen der Zusatzbestimmungen zu den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr und zu den Ausführungsbestimmungen hierzu auf.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife, Teil II, Abteilung B, vom 1. September 1900. (Ergänzung.) Laut Publikation der Direktion der Gotthardbahn treten am 1. Mai 1903 die folgenden Frachtsätze des im obgenannten Tarifteile enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 1 für Getreide, Kleie, Mehl etc. in Kraft:

		Ausnahmetarif Nr. 1 Fr. für 100 kg
Fontanetto Po	Pino	0·90
	Chiasso	0·91

Norddeutsch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 4, erste Abteilung, vom 1. September 1899. (Nachtrag I.) Zum bezeichneten Tarifhefte tritt mit 1. Mai 1903 ein Nachtrag I in Kraft, enthaltend insbesondere eine Anzahl Aenderungen und Ergänzungen der Taxen desselben. Der Nachtrag kann vom 20. April 1903 an bei den Dienststellen der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen bezogen werden.

Warschau—Wien-Eisenbahn. (Tarife für die Linie Warschau—Kalisch.) Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung des regelmässigen Verkehres auf der Linie Warschau—Kalisch der Warschau—Wien-Eisenbahn, d. i. vom 1./14. April a./n. St. 1903, gelangte für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf der bezeichneten Linie, und zwar sowohl im Lokalverkehre als auch im direkten Verkehre, der allgemeine russische Eisenbahn-Gütertarif nebst den Artikeltarifen zur Anwendung. Die Frachtberechnung für Sendungen im direkten Verkehre erfolgt unter Zugrundelegung der Gesamtentfernung für die in Betracht kommende Relation. Eine Ausnahme hiervon macht nur der Verkehr zwischen den Stationen der Warschau—Kalisch-Linie einerseits und den Stationen der übrigen Linien der Warschau—Wien-Eisenbahn anderseits, für welchen die Frachtberechnung mit Rücksicht darauf, dass eine unmittelbare Verbindung zwischen den bezeichneten Stationen durch eigene Linien der Warschau—Wien-Eisenbahn nicht besteht und der genannte Verkehr durch Vermittlung der Verbindungsbahn der Weichselbahnen besorgt wird, getrennt erfolgt, und zwar für den Durchlauf bis, bezw. ab Warschau der Warschau—Kalisch-Linie, resp. für den Durchlauf bis, bezw. ab Warschau der Warschau—Wien-Eisenbahn, und schliesslich für den Durchlauf auf der 18 Werst langen Verbindungsbahn. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Güterverkehr. (Aenderung.) Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht, so werden vom 1. Juli 1903 an die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitte II B (zu §§ 7 bis 9 der Allgemeinen Tarifvorschriften), und zwar die beiden ersten Absätze der Ziffer 2 auf Seite 9 des Gütertarifes aufgehoben.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Lokomotiv-Rauchkammer-Lösche

ist auf allen Lokomotivstationen in grossen Mengen vorhanden und bleibt trotz ihrer beträchtlichen Heizkraft zum grössten Teile unverwertet. Der neue

Johnsche Dauerbrand-Ofen

ermöglicht die Verwertung der Rauchkammerlösche als ausgezeichnetes Brennmaterial. Auf Wunsch erfolgt Lieferung der Oefen auf einen Monat zur Probe. 729

J. A. John, Wien, IV/1,

Frankenberggasse 8, I/92. — Telephon 3623.

K. k. priv.

Oesterreichisches Credit-Institut für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten.

Zufolge Beschlusses der siebenten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre des k. k. priv. Oesterreichischen Credit-Institutes für Verkehrs-Unternehmungen und öffentliche Arbeiten wird der

Aktien-Coupon Nr. 7

vom 27. April d. J. an mit

Kronen 16·—

in **Wien** bei unserer Hauptkassa,

„ „ „ der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft

in **Budapest** bei der Vaterländischen Bank-Aktien-Gesellschaft

eingelöst.

Wien, am 25. April 1903.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert. 734

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Staatsbahn-Direktionen, und zwar:

Materialgattung	K. k. Staatsbahn-Direktion		
	Wien	Prag	Stanislau
	ausgeschriebenes Quantum in Stück		
Waggondeckplachen	120	15	35

wird für das Jahr 1904 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benötigten Deckplachen sind aus den Offertformularen zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktionen eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hierzu aufgelegten Offertformulare benützt werden müssen, sind, pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Lieferung von Deckplachen“ bei der betreffenden k. k. Staatsbahn-Direktion bis längstens **15. Mai d. J., 12 Uhr mittags,** einzubringen.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen inklusive aller Spesen zu notieren.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind, separat verpackt, franko aller Spesen, in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1904 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Teilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Der Offerent hat das Recht, der stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen, welche bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien am **16. Mai d. J., 10 Uhr vormittags,** bei den übrigen k. k. Staatsbahn-Direktionen nach den Verlautbarungen in den Landes-Amtsblättern stattfindet.

Den k. k. Staatsbahn-Direktionen steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter einem auch seitens jeder der eingangs erwähnten k. k. Staatsbahn-Direktionen für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, im Mai 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1243	Oesterr. Nordwestbahn		Steine des Spezialtarifes 3	Wostromei	Nenbydžow	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	13 Heller	11 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf das Gemeindeamt in Prosek lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904	Die Steine müssen zum Baue der Strasse in Řeholy bestimmt sein
1244	k. k. österr. Staatsbahnen		Packpapier aus Stroh, ans der Pos. 1 a) der Güterklassifikation	Pilsen-Skodawerke	Wien-Praterkai	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach Ungarn bestimmt sein und in Wien-Praterkai zum Umschlage gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	208·6 Heller	181·6 Heller	27 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate über den Versand nach Wien-Praterkai und der den Weiterversand per Wasser nach Ungarn nachweisenden Dokumente, welche Vorlage vom Absender bis längstens Ende März 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zu bewirken ist	
1245	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Görz-Haidenschaft (Wippachtalbahn)	Holz der Pos. H—18, lit. a), c) und e) der Güterklassifikation	1) Haidenschaft 2) Heiligenkreuz-Cesta	Görz	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	ad 1) 33 Heller ad 2) 31 Heller	ad 1) 22 Heller ad 2) 22 Heller	ad 1) 11 Heller ad 2) 9 Heller	Im Kartiernngswege		Die im Vrdgs.-Bl. Nr. 33 ex 1903 unter fortl. Nr. 1013 verlautbarte Frachtermässigung erscheint hier einbezogen und ist somit gegenstandslos

Fortlaufende Nummer	1	1246	1247	1248
Die Publikation erfolgt von der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	3	Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów)	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Eisenbahnschwellen aus weichem Holze	Thon, roh, aus der Pos. T—17 a und Lehm aus der Pos. L—18 a der Güterklassifikation	Butter
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	5	Lemberg Frachtenbhf. / Lemberg (Kleparów) / Domażyr	Lemberg	Gálosfa (Station der Lokalbahn Kaposvár-Szigetvár)
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	5	Janów	Lubycza	Wien St.E.G. Wien Südbahnhof
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6 / 7	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Baue der Lokalbahnlinie Janów—Jaworów bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an die Bauleitung der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów adressiert sind / vom 15. April 1903 bis 15. August 1903	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken / bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Beförderung als Eilgut in beliebigen Mengen / bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokalgütertarif	Lokalgütertarif	Lokaltarif, bezw. Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	9 / 14 / 16 Heller	91 Heller	Es besteht kein direkter Frachtsatz
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	6 / 10 / 11 Heller	55 Heller	510 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	3 / 4 / 5 Heller	36 Heller	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Dezember 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirken ist. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden, bereits eine Rückvergütung geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung		
Besondere Bemerkungen	14		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1902 unter fortlaufender Nummer 3479 verlautbarte Frachtermässigung erscheint hier einbezogen und ist somit gegenstandslos	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1249	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holzzellstoff der Pos. H—32 (a und b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Hallein	Nagy-Szlabos (Station der Csetneker Lokaleisenbahn)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen. Das Anfladen obliegt dem Absender	vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	282 Heller inkl. ungar. Stener		Im Kartierungswege		
1250	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Fässer, leere, gebranchte, unter 8 hl Gehalt	Budapest közp. vásárcsarnok	Studenzen-Fladnitz St. Ruprecht a. d. Raab	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen des genannten Artikels	vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	169 182 Heller inkl. ungar. Stener		Im Kartierungswege		
1251	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Holzdraht	Troppau (K.F.N.B.)	Trient (S.B.) Görz (S.B.) Linz (k.k.St.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Besorgung des Anfladens durch den Absender und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 346 302 174		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
1252	**Oesterr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Steine der Klasse C	Hlinsko Sknsch	Mödling und Brunn-Maria-Enzersdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Nord-Südösterr. Eisenbahnverband	132 132	86 86	46 46	Im Kartierungswege		Das Auf- und Abladen obliegt der Partei
1253	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Reichenberg A.T.E. und S.N.D.V.B. und umgekehrt	Linz	Einhaltung der einschlägigen allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1 des Nord-Südösterr. Eisenbahnverbandes	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Eilgüter			Frachtgüter													
			Klasse						Wagenladungsklasse			Spezialtarif				
			I			II			A							
			in Mengen von													
gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	unter 5000 kg	wenigstens		unter 5000 kg	wenigstens									Sperrige Güter
				5000 kg	10.000 kg		5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg						
				für den Wagen			für den Wagen									
Heller für 100 Kilogramm																
1438	542	528	540	413	389	411	395	371	288	272	223	152	219	158	117	792

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
27	Nr. 37 vom 31. März 1903	1102	Südbahn-Gesellschaft	Nicht näher bezeichnet	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Gerstenzuckor, Bleizucker, Candiszucker, Maltosezucker, Rohrzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Wrdy-Budĕtz, Žleb	Zákány	Der in der Rubrik 10 (Zugestandener Frachtsatz) rücksichtlich der nebenbezeichneten Stationsverbindungen angeführte Frachtsatz von 423 Heller wird auf 323 Heller pro 100 kg richtiggestellt	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
63	Nr. 39 vom 4. April 1903	1125	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht näher bezeichnet	Petroleum, raffiniert, etc.	Hütteldorf-Hackiug, Nussdorf	Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, genannten Linien	Es ist nachzutragen: 1. In der drittletzten Zeile der Rubrik 6 ist das Wort „oder" zu streichen, an dessen Stelle ein Beistrich zu setzen und nach dem Worte „ungarischen" einzuschalten: „oder bosnischen". 2. Im Punkte 2 der „Besonderen Bestimmungen", dritte Zeile, ist das vorletzte Wort „günstige" durch „günstigste" zu ersetzen. 3. In der Rubrik 4, zweite Zeile, ist die Klammer „)" hinter „Schmieröle" zu eliminieren und dagegen hinter „Gastheeröl" zu setzen	

PATENTE
aller Länder erwirkt Ingenieur
M. Gelbhaus, beeideter Patentanwalt
Wien, VII. Siebensterngasse 7 (gegenüber dem k. k. Patentamte).

Könlgshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707
Schlacken-Cement
in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 50. **Wien, 2. Mai 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministers im Einvernehmen mit den Ministern des Innern, der Justiz, des Ackerbaues und der Eisenbahnen vom 23. April 1903,*) betreffend die Feststellung der Projekte und die Enteignung zum Zwecke der Ausführung der nach dem Gesetze vom 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, herzustellenden Wasserstrassen.

Auf Grund der §§ 1, 13 und 17 des Gesetzes vom 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, wird verordnet wie folgt:

Einleitung.

§ 1.

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für die im § 1 des Gesetzes vom 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, bezeichneten Wasserstrassen, und zwar für die Kanäle und kanalisierten Flüsse, beziehungsweise deren Teilstrecken, sowie für alle dazu gehörigen Anlagen.

I. Vorarbeiten.

§ 2.

Die vom Handelsministerium mit der Vornahme der zur Projektsaufstellung erforderlichen Vorarbeiten betrauten Personen und die von diesen Beauftragten haben das Recht, fremde Grundstücke zu betreten und auf denselben die zur Vorbereitung des Bauprojektes erforderlichen technischen Arbeiten vorzunehmen.

Wenn die mit diesen Arbeiten betrauten Personen Gebäude oder eingefriedete Räume betreten oder die den Arbeiten entgegenstehenden Hindernisse beseitigen wollen, so entscheidet, falls ein Beteiligter dagegen Einsprache erhebt, die politische Bezirksbehörde über die Notwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen. Kommen bezüglich des Betretens von Grundstücken oder Objekten besondere gesetzliche Vorschriften in Betracht, so ist im Einvernehmen mit den beteiligten Behörden und Organen vorzugehen.

Die Höhe der aus Anlass der Vorarbeiten eventuell zu leistenden Entschädigung wird vorbehaltlich der Entscheidung im ordentlichen Rechtswege von der politischen Bezirksbehörde bestimmt.

II. Trassenrevision.

§ 3.

Die einzelnen Projekte der Kanäle sind der Trassenrevision zu unterziehen.

Zu diesem Behufe ist jeder beteiligten politischen Landesbehörde die erforderliche Anzahl von Kopien nachstehender Projektsbehelfe zu übermitteln:

1. Eine Spezialkarte des militär-geographischen Institutes im Massstabe von 1 : 75.000 in neuester Auflage mit genauer Angabe der beabsichtigten Trasse.

2. Ein Generallängenprofil im Massstabe von 1 : 100.000 für die Längen und 1 : 1000 für die Höhen mit Angabe der Meereshöhe des Wasserspiegels in den einzelnen Kanalhaltungen.

*) Enthalten in dem am 28. April 1903 ausgegebenen XXXVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 90.

3. Speziallängenprofile in grösserem Massstabe für alle Uebersetzungen grösserer Flussläufe mit genauer Angabe der Höchstwasserstände.

4. Eine Anzahl charakteristischer Querprofile im Massstabe von 1 : 200.

5. Ein technischer Bericht zur Begründung und Erläuterung des ganzen Projektes, insbesondere der Vorkehrungen zur Beschaffung des für den Betrieb der Wasserstrasse erforderlichen Wassers, des gewählten Uebergangspunktes über die Wasserscheide, der geologischen Bodenbeschaffenheit, der Hebeeinrichtungen und ihrer Gefälle, der Minimalkurven, der Zahl und Lage der Häfen, Ausweichen und Wendebassins u. s. w.

Die eventuellen Varianten sind in Parallele zu bringen und ihre betreffenden Vorzüge und Nachteile hervorzuheben.

§ 4.

Die im § 3 bezeichneten Kopien werden am Sitze der beteiligten politischen Behörden erster Instanz acht Tage lang zu jedermanns Einsicht aufgelegt.

Die politischen Bezirksbehörden haben dies kundzumachen und hiervon auch die Gemeinden mit dem Auftrage zu verständigen, Ort und Zeit für die Einsichtnahme rechtzeitig zu verlautbaren.

Die von den Interessenten über die Lage der Trasse, der Häfen u. s. w. vorgebrachten Anträge und Wünsche sind in eigene Vernehmungsbogen einzutragen oder denselben beizulegen.

Hierauf tritt unter der Leitung der politischen Landesbehörde und — sofern nicht vom Handelsministerium eine andere Verfügung getroffen wird — an deren Sitz eine von Fall zu Fall vom Handelsminister aus Vertretern der politischen Landesbehörde, der Direktion für den Bau der Wasserstrassen, des Reichs-Kriegsministeriums und der von demselben im einzelnen Falle bezeichneten militärischen Lokalbehörden, des Ackerbauministeriums, des Eisenbahnministeriums, des Landesausschusses, der Handels- und Gewerbekammern, der Landeskulturräte, beziehungsweise Landwirtschafts-Gesellschaften und nach Umständen der Berghauptmannschaften und sonstiger Behörden und Körperschaften zu berufende Kommission zusammen, welche lediglich die Aufgabe hat, die auf die Wahl der Trasse der geplanten Wasserstrasse, auf die Lage der Anlandeplätze, Häfen und auf die Anlagen für die Beschaffung des für den Betrieb dieser Wasserstrasse nötigen Wassers bezüglichen administrativen, kommerziellen und ökonomischen Rücksichten zu prüfen, die für die Trasseführung innerhalb des gesetzlichen Rahmens vorgeschlagenen Varianten zu erörtern und bezüglich deren Wahl Anträge zu erstatten.

Hierbei ist auf die Wasserversorgung der Eisenbahnen, dann nach Tunlichkeit auf die Interessen der Wasserwirtschaft, insbesondere darauf Rücksicht zu nehmen, dass der Bedarf an Trinkwasser, sowie an dem zum Wirtschaftsbetriebe und für die Fälle der Feuersgefahr nötigen Wasser für die Gemeinden, Ortschaften und Ansiedlungen gedeckt bleibe. Desgleichen ist auf die bestehenden landwirtschaftlichen Meliorationen, namentlich die Bewässerungen und Entwässerungen tunliche Rücksicht zu nehmen, wobei jedoch auch nach Möglichkeit dahin zu wirken ist, dass in Verbindung mit der neuen Wasserstrasse solche den landwirtschaftlichen Betrieb fördernde Anlagen neu hergestellt werden können. Hierbei sind in erster Linie die Interessen des bäuerlichen Grundbesitzes zu berücksichtigen.

Als Material der Beratung dienen der Kommission die eingelaufenen Vernehmungsbögen und die direkt der Kommission unterbreiteten oder ihr überwiesenen Eingaben, sowie die allfälligen Anträge ihrer Mitglieder. Der Kommission bleibt es anheimgestellt, erforderlichenfalls an Ort und Stelle Erhebungen zu pflegen, sowie Interessenten und andere Personen einzuvernehmen.

Zur besseren Beurteilung der zur Verhandlung kommenden Anträge stellt das Handelsministerium der Kommission während ihrer Tagung ausser den im § 3 bezeichneten Projektsbehelfen noch zur Verfügung:

1. Eine topographische Detailkarte (neueste Aufnahme) im Massstabe von 1 : 25.000, worin die Trasse samt den in Betracht genommenen Varianten mit Angabe jener Strecken, welche über verliehene Grubenmasse oder im Abbau begriffene Bergwerke führen, sowie die Hafen- und Wasserversorgungsanlagen eingezeichnet sind.

2. Ein Speziallängenprofil im Massstabe von 1 : 10.000 oder 1 : 2000 für die Längen und 1 : 1000 oder 1 : 200 für die Höhen.

3. Eine Sammlung von Querprofilen im Massstabe von 1 : 200 zur Charakterisierung jener Teile des Wasserstrassenkörpers, wo die Berglehnen sehr abschüssig sind, wo Fluss- oder Strassenübersetzungen oder Verlegungen vorkommen, oder wo überhaupt die Führung der Wasserstrasse auf besondere Schwierigkeiten stösst.

§ 5.

Auf Grund des dem Handelsministerium vorzulegenden Kommissionsprotokolles und der von der Kommission erstatteten Anträge entscheidet nach Einvernahme der Landesausschüsse der betreffenden Länder das Handelsministerium im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien über die Festsetzung der Trasse.

Doch kann, wenn das Ergebnis der vorgenommenen Trassenrevision nicht für ausreichend erachtet wird, neuerlich die vollständige oder teilweise Trassenrevision angeordnet werden.

Die Feststellung der Trasse erfolgt stets unter Vorbehalt der bei der politischen Begehung sich etwa ergebenden Abänderungen.

III. Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.

§ 6.

Die Detailprojekte der Kanäle und der zu kanalisierenden Flussläufe werden vom Handelsministerium an die politische Landesbehörde behufs Vornahme der politischen Begehung übermittelt.

§ 7.

Wenigstens durch 14 Tage vor Abhaltung der politischen Begehung sind folgende nach Katastralgemeinden getrennt verfasste Behelfe in der betreffenden Ortsgemeinde zur allgemeinen Einsicht aufzulegen:

1. Ein Situations-, beziehungsweise Grundeinlösungsplan im Massstabe von 1 : 2880 mit den Schiffshebeeinrichtungen, Hafenanlagen, Wendebassins und Wächterhäusern, den Anlagen für die Beschaffung und Zuführung des Speisewassers, den Böschungen, den Strassen-, Weg- und Flussverlegungen, den Unter- und Ueberfahrten, den Durchlässen und Siphons, den Entwässerungs- und Bewässerungsanlagen, sowie den Kunstbauten im allgemeinen mit Angabe der lichten Oeffnungen und Höhen, den an den bestehenden Eisenbahnen erforderlichen Veränderungen und Herstellungen, dann mit allen sonstigen Anlagen, deren Herstellung wegen der Wasserstrasse notwendig ist, endlich mit Angabe der beabsichtigten Einlösungsgrenzen und der Katastralnummern der von der Wasserstrasse berührten und der benachbarten Grundparzellen.

2. Ein Detaillängenprofil im Massstabe von 1 : 2000 für die Längen und 1 : 200 für die Höhen mit den entwickelten Längenprofilen aller von der Wasserstrasse und ihrem Zugehöre berührten Eisenbahnen, der wesentlichen Strassen, Wege und Wasserläufe; mit Angabe der Hoch- und wo notwendig der Niedrigst-Wasserstände der nächstgelegenen Wasserläufe, sowie der Grundwasserstände.

3. Eine Sammlung massgebender Querprofile im Massstabe von 1 : 200, eventuell mit Angabe der Sondierungsergebnisse.

4. Eine Tabelle der Eisenbahnen, ferner der öffentlichen Strassen und Wege unter Bezeichnung ihrer Kategorie, endlich der Wasserläufe. Hierbei sind die in bezug auf diese Kommunikationen und die Wasserläufe projektierten Herstellungen unter Angabe der Hauptdimensionen der betreffenden Kunstbauten kurz zu bezeichnen.

5. Ein Verzeichnis der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte, insbesondere der Wasserrechte. In diesen Verzeichnissen sind die Bezirksgerichte, in deren Sprengel die Gemeinden gelegen sind, und alle Katastralnummern und Flächenmasse der Parzellen, in bezug auf welche eine Enteignung stattfinden soll, sowie die beanspruchten Flächen anzugeben. Falls Rechte an verliehenen Bergbauen oder Bergbau-Konzessionen berührt werden, sind dieselben ebenfalls in das Verzeichnis aufzunehmen.

6. Ein Verzeichnis der Namen und Wohnorte der Enteigneten, beziehungsweise ihrer Vertreter, unter Anführung der Grundbuchseinlagen der zu enteignenden Grundstücke.

Zugleich ist durch eine in der Gemeinde anzuschlagende und in ortsüblicher Weise kundzumachende Verlautbarung der Ort der Einsichtnahme, sowie der Tag, von welchem an die Einsichtnahme stattfinden, und die Frist, innerhalb welcher jeder Beteiligte bei der politischen Bezirksbehörde Einwendungen gegen die begehrte Enteignung mündlich oder schriftlich vorbringen kann, bekannt zu geben.

Die in diesen Verlautbarungen enthaltenen Zeitbestimmungen sind unter Angabe der durch die beabsichtigte Anlage berührten Katastralgemeinden durch ein Edikt bekannt zu geben, welches einmal in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung einzuschalten ist.

§ 8.

Der Tag, an welchem die Erhebungen in einer Gemeinde voraussichtlich beginnen, ist von dem Leiter der Kommission zu bestimmen und in der Gemeinde in ortsüblicher Weise bekannt zu geben. Zwischen dieser Bekanntmachung und dem Beginne der Erhebungen muss mindestens der Zeitraum von acht Tagen verstreichen. Die Direktion für den Bau der Wasserstrassen ist hiervon unmittelbar zu verständigen.

Die Vorsteher der von der Wasserstrasse berührten Gemeinden, ferner diejenigen, welche bei der politischen Bezirksbehörde rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, sind insbesondere zur Kommission vorzuladen.

§ 9.

Die mit der politischen Begehung betraute Kommission besteht:

a) aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Kommissionsleiter und einem Vertreter der politischen Bezirksbehörde, in deren Sprengel die Amtshandlung vorzunehmen ist;

b) aus Vertretern des Reichskriegsministeriums und der von demselben im einzelnen Falle bezeichneten militärischen Lokalbehörden, ferner des Ackerbauministeriums, des Eisenbahnministeriums, eventuell auch der Bergbehörde und sonstigen vom Handelsministerium von Fall zu Fall zu bestimmenden Mitgliedern.

Dem Landeschef bleibt es vorbehalten, den zur Kommission entsendeten Vertretern der politischen Landes- oder Bezirksbehörde Fachmänner auf dem Gebiete des Bauwesens und der Landeskultur als Beiräte beizugeben.

Der Landesausschuss ist einzuladen, sich bei der Kommission durch Delegierte zu beteiligen.

§ 10.

Die Aufgabe der Begehungskommission besteht zunächst in der Begutachtung des Detailprojektes vom Standpunkte des öffentlichen Interesses, insbesondere in bezug auf die berührten Eisenbahnen, öffentlichen Strassen und Wege und Wasserläufe — wobei auf die im § 13, Absatz 2 und 3, des Gesetzes vom 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, erwähnten wirtschaftlichen Interessen Bedacht zu nehmen ist — die Lage und Dimensionen der Kunstbauten u. s. w., ferner in der Durchführung der Erhebungen, betreffend die Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung und die Beeinträchtigung von Wasserrechten, endlich in der Begutachtung der gegen das Detailprojekt oder gegen die begehrten Enteignungen erhobenen Einwendungen und der in diesen Beziehungen vorgebrachten Wünsche.

Zur besseren Beurteilung der zur Verhandlung kommenden Anträge stellt die Direktion für den Bau der Wasserstrassen der Kommission während ihrer Tagung ausser den im § 7 bezeichneten Projektsbehelfen noch zur Verfügung:

1. Die topographische Detailkarte im Massstabe von 1 : 25.000 mit der definitiven Trasse;

2. einen Situationsplan im Massstabe von 1 : 1000;

3. ein Generallängenprofil im Massstabe von 1 : 100.000 für die Längen und 1 : 1000 für die Höhen;

4. für besonders schwierige Stellen ein Detaillängenprofil im Massstabe von 1 : 2000 für die Längen und 1 : 100 für die Höhen;

5. eine Tabelle der Richtungs- und Gefällsverhältnisse (Länge und Höhenlage der einzelnen Kanalhaltungen).

Der Kommission steht es frei, auf Grund der gepflogenen Erhebungen gerechtfertigt erscheinende Anträge auf Abänderung von Details der Trasse zu stellen.

§ 11.

Den Beteiligten steht es frei, nicht nur gegen die begehrte Enteignung, sondern auch gegen jene Teile des Bauplanes, welche ihre Interessen berühren, Einwendungen vor der Kommission vorzubringen.

Einwendungen, welche gegen die begehrte Enteignung nach Abschluss der Erhebungen in der Gemeinde vorgebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Der Kommissionsleiter hat nach Tunlichkeit auf eine gütliche Beseitigung der erhobenen Einwendungen hinzuwirken.

Wird das Begehren um Enteignung zurückgezogen oder erklärt der Enteignete seine Bereitwilligkeit, die begehrte Enteignung zuzugestehen, so ist dies in dem über die Verhandlung geführten Protokolle festzustellen.

Die für die Entscheidung über die begehrte Enteignung massgebenden Verhältnisse sind in jedem Falle zu ermitteln und die Ergebnisse der Erhebungen unter Angabe der benützten Grundlagen zu Protokoll zu bringen.

In eine Erörterung über die infolge der Enteignung zu leistende Entschädigung ist bei diesen Erhebungen nicht einzugehen.

§ 12.

Für jede Katastralgemeinde ist ein besonderes Begehungsprotokoll aufzunehmen. In demselben sind nur die von den Interessenten begehrten Abänderungen der Projektsvorlagen zu erwähnen, da es selbstverständlich ist, dass überall, wo seitens der Kommission keine Aenderung beantragt oder seitens der Beteiligten eine solche nicht einmal verlangt wird, die Bestimmungen der im § 7, Nr. 1—4, bezeichneten Projektsstücke, welche von der Begehung an integrierende Bestandteile des Begehungsprotokolles bilden, als angenommen und sohin als massgebend und für alle Teile bindend zu gelten haben.

Beantragt die Kommission unter ausdrücklicher Zustimmung der Vertreter der Direktion für den Bau der Wasserstrassen, des Reichskriegsministeriums, des Ackerbauministeriums, des Eisenbahnministeriums und eventuell auch der Bergbehörde eine Aenderung des Bauprojektes, beziehungsweise der Einlösungsgrenzen, so sind vor Schluss des Protokolles womöglich die neuen Grenzen in den Situationsplan (§ 7, Nr. 1) einzutragen und auch die Tabellen (§ 7, Nr. 4, 5 und 6) richtigzustellen.

Die Originalprotokolle der Begehungskommission werden samt den Akten durch die politische Landesbehörde mit ihrem Gutachten dem Handelsministerium vorgelegt.

§ 13.

Auf Grund der Ergebnisse der politischen Begehung und nach Einvernahme der Landesausschüsse der betreffenden Länder trifft das Handelsministerium im Einvernehmen mit den anderen beteiligten Ministerien die endgültige Entscheidung über das auszuführende Projekt. Bezüglich der auf Eisenbahnen vorzunehmenden Herstellungen und der Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Bahngrund für Zwecke der Wasserstrassen entscheidet das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien.

Von dieser Entscheidung wird die politische Landesbehörde unter Beischluss der Originalprotokolle über die politische Begehung verständigt und hat sohin mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse im Sinne der §§ 17 bis 20 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, vorzugehen.

Diese Erkenntnisse sind den Interessenten und der Direktion für den Bau der Wasserstrassen zuzustellen.

Die Originalprotokolle werden schliesslich samt den mehrfach erwähnten Beilagen Nr. 1 bis 4 in dem Archive der politischen Landesbehörde sorgfältig aufbewahrt. Kopien der Begehungsprotokolle nebst Beilagen sind der Direktion für den Bau der Wasserstrassen, dem Eisenbahnministerium und dem Reichskriegsministerium auszufolgen.

§ 14.

Das weitere Verfahren bezüglich der Enteignung richtet sich nach den Bestimmungen der §§ 22 bis 41 und 43 bis 45 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30.

Jedoch geht der Rechtszug gegen Beschlüsse (Entscheidungen) der Bezirksgerichte in diesem Verfahren in zweiter Instanz an die Kreis- und Landesgerichte. (§ 3 Jur. Norm.)

Die Oberlandesgerichte Wien, Prag, Brünn, Krakau und Lemberg haben bei Aufstellung der Sachverständigenliste (§ 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30) darauf Bedacht zu nehmen, dass in ausreichender Anzahl auch Sachverständige mit besonderen Fachkenntnissen für Ermittlung von Entschädigungen für Enteignung von Wasserrechten und Wasserwerken zur Verfügung stehen.

Die Bestimmungen des § 77 der Exekutionsordnung über die fruchtbringende Anlegung gerichtlich erlegter Barbeträge finden auch auf die gerichtlichen Erläge von Entschädigungsbeträgen im Enteignungsverfahren Anwendung.

IV. Verfahren bei Um- und Zubauten an bestehenden Wasserstrassen und bei nachträglich hervorkommenden Störungen von Wasserrechten.

§ 15.

Wenn an einer im Bau oder Betrieb stehenden Wasserstrasse Um- oder Zubauten ausgeführt werden sollen, welche Eisenbahnen, öffentliche Strassen und Wege, Wasserläufe, verliehene Bergbaue oder Bergbaukonzessionen beeinflussen, so wird das Projekt vom Handelsministerium an die politische Landesbehörde behufs Abhaltung der politischen Begehung im Sinne der §§ 7 bis 12 geleitet. Ist damit eine Enteignung nicht verbunden, so tritt die Abweichung ein, dass das Projekt nicht in den Ortsgemeinden, sondern nur bei den politischen Behörden erster Instanz acht Tage lang aufgelegt und dies sowie bei der Trassenrevision (§ 4) kundgemacht wird.

Die Verhandlung aber wird von der Kommission an Ort und Stelle nach den Bestimmungen der §§ 8 bis 12 durchgeführt.

Werden Eisenbahnen, öffentliche Strassen und Wege, Wasserläufe, verliehene Bergbaue oder Bergbaukonzessionen nicht berührt, so entfällt die politische Begehungskommission, und es ist in betreff der Enteignung nach § 21 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, vorzugehen.

Ist auch eine Enteignung nicht erforderlich, so wird keine Lokalkommission abgehalten.

§ 16.

Wenn erst während des Baues oder nach Vollendung einer Wasserstrasse sich ergibt, dass durch den Bau oder Betrieb derselben ein Wasserrecht beeinträchtigt wird, so ist vor allem die Störung zu beheben, beziehungsweise ein entsprechender Ersatz zu schaffen. Ist dies nicht möglich und wird auch eine nachträgliche Enteignung des gestörten Wasserrechtes nicht durchgeführt, so ist eine Vereinbarung über die zu leistende Entschädigung im gütlichen Wege zu versuchen. Den Beteiligten bleibt die Geltendmachung ihrer Ansprüche nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen anheimgestellt.

V. Verhältnis der Wasserstrassen zu den bestehenden öffentlichen Kommunikationen.

§ 17.

Wenn durch den Bau der Wasserstrassen bestehende öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Kommunikationsmittel ganz oder zum Teile zerstört oder unbrauchbar gemacht werden, so wird die zerstörte Kommunikation auf Kosten des Baufonds der Wasserstrassen anderweitig wieder hergestellt.

Ueber die hierzu erforderlichen Herstellungen entscheidet das Handelsministerium im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien. Soweit Herstellungen auf Eisenbahnen in Betracht kommen, unterliegen diese der Genehmigung des Eisenbahnministeriums. (§ 13, Alinea 1.)

Insofern die Erhaltung der an Stelle der zerstörten oder unbrauchbar gewordenen Wege, Brücken etc. neu hergestellten Objekte gegenüber dem früheren Zustande Mehrkosten verursacht, werden dieselben von der Wasserstrassenverwaltung getragen.

Die Erhaltung der zum Zwecke der Herstellung gestörter Kommunikationen errichteten besonderen, früher nicht vorhanden gewesenen Bauten wird zur Gänze von der Wasserstrassenverwaltung bestritten.

Koerber m. p. **Call** m. p. **Wittek** m. p. **Giovanelli** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau. (Projekt für eine Remise für zwei Lokomotiv- und zwei Motorwagenstände in der Station Böhmisch-Leipa—Stadtpark: Eventuelle Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Projekt für eine Remise für zwei Lokomotiv- und zwei Motorwagenstände in der Station Böhmisch-Leipa—Stadtpark der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau vom fachlichen Standpunkte genehmigt und unter einem an die k. k. Statthalterei in Prag zur Prüfung nach § 22 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, übermittelt. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Prag ermächtigt, bei nachweisbarem Einverständnisse der in Betracht kommenden Interessenten mit der Verlegung der Rampe in km 0·4/5 dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen unter Ausfolgung eines signierten Projektspares den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. Im gegenteiligen Falle wurde die genannte k. k. Statthalterei beauftragt, wegen der ehemöglichsten Durchführung der politischen Begehung für dieses Projekt die notwendigen Verfügungen zu treffen. [E.-M.-Z. 16.636.]

Lokalbahn Janów-Jaworów. (Genehmigung der Oberbau-Typenpläne.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jawarów vorgelegten Oberbau-Typenpläne für die in Bauausführung begriffene Lokalbahn Janów-Jaworów unter Ausschluss der Typenpläne Nr. 15, 16 und 17 genehmigt. [E.-M.-Z. 16.265.]

Elektrische Kleinbahn Brüx-Johnsdorf. (Detailprojekt der Fortsetzungslinie Johnsdorf, Obergeorgenthal, Niedergeorgenthal, Malthenern Kopitz: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Sinne des Eisenbahnministerial-Erlasses vom 10. Februar 1903, Z. 53.687 ex 1902, rücksichtlich des Projektes für die Fortsetzungslinie Johnsdorf, Obergeorgenthal, Niedergeorgenthal, Malthenern Kopitz der bestehenden elektrischen Kleinbahn Brüx-Johnsdorf nach dem abgekürzten Verfahren die Vornahme der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung für den 12. und 13. Mai 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 18.565.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Baukonsens für die Unterfahrung des Bahnkörpers der Linie Bielitz—Saybusch in km 338·6/7 durch einen Notauslaufkanal für die Stadtgemeinde Bielitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 18.554.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Baukonsens für die Einleitung von Drainagewässern in die Materialgräben der Kaschau-Oderberger Eisenbahn von km 329·8 bis km 330·9 und Weiterführung derselben durch die Bahnobjekte in km 330·0/1 und km 330·8/9 im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 18.552.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Pilsen. Aktivierung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Karlsbad.) Am 1. Mai wurde im Stadtbureau der k. k. österr. Staatsbahnen in Karlsbad, Alte Wiese, Haus „Savoyen", eine Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte aktiviert.

Ausland.

Deutsches Reich. (Abfertigungsbefugnisse von Bahnhöfen in Hamburg.) Infolge des Umbaues der Hamburger Bahnhofsanlagen wird der seitherige Personenbahnhof Hamburg B. (Berliner Bahnhof) vom 1. Mai ab nicht mehr benützt. Die Abwicklung des Verkehres erfolgt bis auf weiteres auf dem Bahnhofe Hamburg K. (Klostertor) und dem an der Lippeltstrasse neu erbauten Notbahnhofe Hamburg B. (Lippeltstrasse).

Auf dem Bahnhofe Hamburg K. (Klostertor) findet die Abfertigung der zwischen Altona und Berlin in beiden Rich-

tungen verkehrenden Züge, und zwar sämtlicher Schnellzüge, sowie der Personenzüge 205 nach Berlin und 206 von Berlin statt.

Auf dem Bahnhofe Hamburg B. (Lippeltstrasse) dagegen werden die sämtlichen übrigen Personenzüge von und nach Berlin, sowie die auf der Strecke Hamburg—Büchen verkehrenden Vorortzüge abgefertigt. Der Bahnhof Lippeltstrasse ist für die Abfertigung von Personen, Gepäck und Leichen, sowie für die Annahme von Privatdepeschen eingerichtet.

Eine Aenderung der Tarifsätze tritt durch diese Massnahme nicht ein.

Schweiz. (Personenfahrpreise auf den Bundesbahnen.) Am 1. Mai sind auf sämtlichen im Eigentum der Bundesbahnen befindlichen Linien die neuen Taxen für den inneren Personenverkehr in Kraft getreten: für einfache Fahrten in I. Wagenklasse 10·4, II. Klasse 7·3, III. Klasse 5·2 Rappen für das Kilometer Bahnlänge; für Hin- und Rückfahrt in I. Klasse 15·6, II. Klasse 10, III. Klasse 6·5 Rappen (5 Rappen schweizerischer Rechnung entsprechen ungefähr 4 Pfennig der deutschen Reichsrechnung). Diese Sätze entsprechen den im Bundesgesetze von 1901, betreffend das Tarifwesen, vorgesehenen Höchstsätzen. Die Verwaltung der Bundesbahnen glaubte, wie mitgeteilt wird, mit Rücksicht auf die vom Gesetze bereits gebrachten Verminderungen und Einnahmeausfälle, sowie auf verschiedene derzeit die finanzielle Lage der Bundesbahnen ungünstig beeinflussende Verhältnisse, vorerst von weiteren Tarifherabsetzungen absehen zu müssen. Für die Brüningbahn bleiben die höheren Preise bestehen. Die ab 1. Mai auf allen Stationen der Bundesbahnen zur Ausgabe kommenden neuen Fahrkarten haben andere Farben erhalten: für die I. Klasse gelb, für die II. grün, für die III. braun. Kinder bis zu 12 Jahren (bisher 10) zahlen die halbe Fahrtaxe; Kinder bis zu 4 Jahren (bisher 3) fahren frei. Sämtliche Eisenbahnstationen sind ermächtigt, die über eine innere Strecke laufenden Fahrkarten zur Fahrt über eine andere innere Strecke nach der gleichen Endstation umzuschreiben.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 29. April bis 5. Mai 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

29. April, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Bosnia", Kapitän G. Sirovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

30. „ *) um 8 Uhr früh (Kildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

1. Mai, *) um 8½ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Danubio", Kapitän S. Tominich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnnovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budna nnd Spizza.

2. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus nnd Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

5. „ *) nm 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Kapitän G. Bergugliau, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione nnd Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aos Wieo.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Anfenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

29. April, Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radosolvich.
30. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mistrorigo } nm
4. Mai, Dampfer „Venus", Kapitän D. Mistrorigo } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

30. April, um 11½ Uhr vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann, nach Alexandrien mit Berührnng von Brindisi.

30. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Tebe", Kapitän G. Boccalari, mit Berührung von Finme,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeb nnd Batum.

2. Mai, nm 11 Uhr vorm. (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Orion", Kapitän C. Matkovicb, mit Berührnng von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Rbodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.

3. „ nm 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B), Dampfer „Carintbia", Kapitän G. Damianovich, mit Berührung von Finme,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila.

5. „ nm 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Acbille", Kapitän C. Tomassevich, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfn, Patras, Piräus, Dardauellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffnog in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- nnd Wertsendungen Ueberschiffnng in Corfn nacb Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

7. „ um 11½ Uhr vorm. (Kildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Androvich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

3. Mai, um 4 Uhr nacbmittags (direkt nach Bombay),**) Dampfer „Imperator", Kapitän P. Ivellich, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bombay.

12. „ nm 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Tirol", Kapitän G. Gilbuber, [von Fiume†) am 8. Mai] mit Berührnng von Port Said Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ nm 4 Uhr nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Marq. Bacqnehem", Kapitän T. Rassevicb, [von Fiume†) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sangbai, Yokohama und Kobe.

Brasilien.

5. Mai, Dampfer „India", Kapitän R. Siguorelli, mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest nnd Finme nnd nmgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

**) Waren nach Bombay werden nur mit dem Dampfer vom 3. eines jeden Monates aufgenommen. Die Gesellschaft behält sich jedoch vor, Güter nacb Bombay auch mit anderen Dampfern zu verladen, wenn freier Ranm vorhanden wäre, nach Vervollständignng der Ladungen nach anderen Häfen der Linie.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Obne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den k. k. Statthaltereirat Dr. Johann Paraubek von der Funktion des landesfürstlichen Kommissärs bei der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Kolben & Comp. in Prag enthoben und an seiner Stelle den bei der k. k. Statthalterei in Prag in Verwendung stehenden k. k. Statthaltereisekretär Josef Kislinger zum landesfürstlichen Kommissär bei der genannten Aktiengesellschaft ernannt.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den bei der k. k. Statthalterei in Prag in Verwendung stehenden k. k. Bezirkshauptmann Franz Kubin zum landesfürstlichen Kommissär bei der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach" ernannt.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 4, erste Abteilung, vom 1. September 1899.

Einführung des I. Nachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 tritt zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife der I. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, der Kilometertabellen etc. enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von Mk. 0·10 bei der grossh. General-Direktion der Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe erhältlich.

Wien, am 27. April 1903. [440]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil IV, Heft 2, vom 1. Februar 1900.

Erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Bockenheim.

In Abänderung der Kundmachung [272] in der Nummer 33 dieses Blattes vom 19. März 1903 wird bekanntgegeben, dass die mit 1. Mai 1903 eintretende Erhöhung der Frachtsätze für Holztransporte nach Bockenheim (Abschnitt A, Abteilung II) nicht Mk. 0 02, sondern nur Mk. **0·01** für 100 kg beträgt.

Wien, am 29. April 1903. [441]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Teil II, Heft 2, und des Nachtrages III zum Tarife, Teil II, Heft 4.

Im Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Eisenbahnverbande werden am 15. Juni 1903 die Nachträge IV zum Tarifhefte 2 und III zum Tarifhefte 4 in Kraft treten.

Durch sie werden die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Reichenberg, Station der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, einerseits, und den an den Strecken südlich von Niederlahnstein, Diez, Eschhofen, Giessen und Gelnhausen, sowie an der Strecke Hanau—Aschaffenburg gelegenen Stationen des Direktionsbezirkes Frankfurt a. M. und der Station Cronberg, der Cronberger Eisenbahn, ferner sämtlichen Stationen des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken anderseits, aufgehoben.

Ein teilweiser Ersatz ist durch die Tarife des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes geboten.

Wien, am 28. April 1903. [442]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Niederösterreichisches Landeseisenbahnamt.

Die am 5. März 1903 verlautbarte, mit Eisenbahnministerial-Erlass vom 17. März 1903, Z. 10.392, nachträglich genehmigte Beschränkung der Auf- und Abladefrist für Wagenladungen auf der Niederösterreichischen Waldviertelbahn von 12 auf 6 Stunden tritt mit 1. Mai 1903 ausser Kraft.

Wien, am 30. April 1903. [443]

Die Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, 2 und 3, der k. k. österreichischen Staatsbahnen; Auflage gültig vom 1. Juli 1902.

Mit 1. Juni 1903 gelangen zur Einführung:

zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, der Nachtrag III,

zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, der Nachtrag III,

zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3, der Nachtrag V.

Die Nachträge III zu den Tarifheften 1 und 2 enthalten Aenderungen, bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Die Gültigkeit derselben beginnt mit 1. Juni 1903 auch hinsichtlich der neuen Bestimmungen für lebendes, ledig zur Aufgabe gelangendes Geflügel und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, mit 15. Juli 1903.

Der Nachtrag V zum Tarifhefte 3 enthält:

I. Tarif der Lokalbahn Tabor-Bechin.
II. Tarif der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg.
III. Neuer Tarif der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl (Zwettl-Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.-Zlabings und der Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings).
IV. Aenderungen, bezw. Ergänzungen.

Hinsichtlich dieses Nachtrages treten folgende Gültigkeitstermine ein, und zwar:

Zu I und II: Gültig vom Tage der Betriebseröffnung.

Zu III: Gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Waidhofen a. d. Th.—Zlabings.

Zu IV: Gültig vom 1. Juni 1903.

Wien, am 29. April 1903. [444]

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland anderseits.

Tarif, Teil I, Abteilung B.

Verschiebung des Gültigkeitstermines der Abänderung der Position F 9 der Güterklassifikation.

Die in der Nr. 39 dieses Blattes vom 4. April 1903 unter [320] auf Seite 1058 verlautbarte Abänderung der Position F 9 der Güterklassifikation tritt nicht mit 1. Mai 1903, sondern erst mit 20. Mai 1903 in Kraft.

Wien, am 29. April 1903. [445]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Tarifes für die Beförderung von Zuchtvieh ab Donaueschingen etc. nach Budapest etc. vom 1. Jänner 1899.

Am 1. Juli 1903 tritt der Tarif für die Beförderung von Zuchtvieh (Zuchtstieren, Zuchtkühen und Zuchtrindern) als Frachtgut von den Stationen Donaueschingen, Mengen, Messkirch, Pfullendorf und Radolfzell der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, sowie Mengen und Pfullendorf der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen nach den Stationen Budapest-Westbahnhof und Budapest-Franzstadt-Viehmarkt der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1899 samt zugehörigem Nachtrag I ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 30. April 1903. [446]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages XI zum Tarife, Teil III, Heft 1.

Am 1. Juni 1903 tritt der Nachtrag XI zum Tarife, Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899 in Kraft.

Derselbe enthält neue Ausnahmetarife für Braunkohlenbrikets, für Cementkupfer und für Kalksteinmehl, teilweise erhöhte Frachtsätze für gewisse Artikel der Ausnahmetarife Nr. 3 A und 3 B (Holz etc.) im Verkehre von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 43 C (Ziegel) nach den Stationen der Böhmischen Nordbahn. Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten ab 15. Juli 1903.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von Mk. 0·16 oder K 0·19 von den beteiligten Bahnverwaltungen zu beziehen.

Wien, am 29. April 1903. [447]

Oesterr. Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Auflassnng des Frachtzuschlages.) Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 wurde im Verkehre mit den Stationen Alling und Bruckdorf der Vizinalbahn Sinzing-Alling für Getreide und Mühlenfabrikate des Spezialtarifes I, ferner für Kleie des Spezialtarifes III bei Aufgabe in Wagenladungen der Frachtzuschlag von Mk. 0·06 für 100 kg aufgelassen.

Die Auflassung des Znschlages ist als Ausnahmebestimmung zur Tariftabelle b auf Seite 76 des Tarifes vorzumerken.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnittarif vom 16. Juli 1900. (Ermässigung der Anstosssätze.) Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 wurden im Verkehre mit den Vizinalbahnstationen Alling und Bruckdorf die Anstosssätze für Getreide und Mühlenfabrikate des Spezialtarifes I, ferner für Kleie des Spezialtarifes III bei Aufgabe in Wagenladungen um je Mk. 0·06 für 100 kg ermässigt.

Die Ermässigung ist auf den Seiten 14/15 und 18/19 des Schnittarifes vorzumerken.

Berlin-Stettin-Schlesischer (II/III), Berlin-Stettin-Nordostdeutscher (I/III), Ostdeutscher (I/II), Ostdeutsch-Mitteldeutscher (I, II/V) und Ostdeutsch-Hessischer (I, II/VI) Verkehr. (Einbezichung neuer Stationen in den Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen.) Mit Gültigkeit vom 20. April 1903 wurden die Stationen Belgard (Direktionsbezirk Stettin), Zossen Pr. St. B. (Direktionsbezirk Berlin), Pr.-Holland (Direktionsbezirk Königsberg), Bromberg, Mocker i. Westpr., Thorn (Direktionsbezirk Bromberg) und eine grössere Anzahl Stationen des Direktionsbezirkes Danzig als Empfangsstationen in den in den obengenannten Gütertarifen bestehenden Ausnahmetarif 8, bezw. 8 a) für Giesserei-Roheisen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Gütertarif der Tarifgruppe I. Ostdeutscher Gütertarif I/II. Berlin-Stettin-Nordostdeutscher Gütertarif I/III. Ostdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif I, II/V. Ausnahmetarife für den Ostdeutsch-Oberschlesischen Kohlenverkehr, sowie für den Niederschlesischen Kohlenverkehr aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk. (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Im Uebergangsverkehre mit der Haffnfer Kleinbahn kamen widerruflich mit Gültigkeit vom 25. April 1903 ab bei der Beförderung von Holz des Spezialtarifes II und III; Düngemitteln, wie in den Ausnahmetarifen 2, 3, 4, 4 a, 4 b und 4 c genannt; Kartoffeln des Rohstofftarifes, Steinkohlen und Braunkohlen einschliesslich Koks und Briketts, wie im Spezialtarife III genannt; Torf; Torfstreu und Torfmull; Wegebaustoffen, wie im Ausnahmetarife 5 genannt; Ziegelsteinen, wie im Spezialtarife III genannt; in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg, die um Mk. 0·02 für 100 kg ermässigten Frachtsätze der Staatsbahnstationen Braunsberg und Elbing zur Anwendung. Es gelten hierbei die Tarifbedingungen, die für einzelne der vorgenannten Artikel bei ihrer Beförderung zu Ausnahmefrachtsätzen bestehen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Einführung von Nachträgen.) Im obgenannten Verbande treten am 1. Juni 1903 die Nachträge IV zum Tarifhefte 2 und III zum Tarifhefte 4 in Kraft. Durch sie werden die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Reichenberg — Station der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn — einerseits und den an den Strecken südlich von Niederlahnstein, Diez, Eschhofen, Giessen und Gelnhausen, sowie an der Strecke Hanau—Aschaffenburg gelegenen Stationen des Direktionsbezirkes Frankfurt a. M. und der Station Cronberg der Cronberger Eisenbahn, ferner sämtlichen Stationen des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken anderseits aufgehoben.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. (Einführung eines neuen Teiles I B und des Nachtrages I zum Teil II B.) Am 1. Mai 1903 tritt ein neuer Teil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) und der Nachtrag I zum Teil II B (französische Schnittsätze) in Kraft.

Exemplare derselben können von der Drucksachenverwaltung der kaiserl. General-Direktion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen bezogen werden, und zwar der Teil I B zum Preise von Mk. 2·50, der Nachtrag I zum Teil II B unentgeltlich.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts nach Hafenplätzen der Levante. (Einbeziehung der Station Blankenhain) Am 20. April 1903 wurde die Station Blankenhain (Thür.) der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Altona.

Niederländisch-Südwestdeutscher und -Baseler Güterverkehr. (Ausnahmefrachtsätze für Leinöl und Stearin.) Am 15. Mai 1903 treten Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

1. für Leinöl
   zwischen Amsterdam loko H.B. und N.St., sowie Wormerveer H.B. einerseits und Konstanz, Schaffhausen, Singen, Waldshut, Basel S.B.B., Basel-St. Johann und Basel Badischer Bahnhof loko und transit, sowie Delle transit anderseits,
2. für Stearin
   zwischen Amsterdam loko H.B. und N.St., sowie Gouda H.B. und N.St. einerseits und Konstanz, Schaffhausen, Singen, Waldshut, Basel S.B.B, Basel-St. Johann und Basel Badischer Bahnhof loko und transit, sowie Delle transit anderseits.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen, vom 1. Juni 1901. (Kilometerzeiger für die Lokalbahn Rothenkirchen-Tettau) Die General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erliess nachstehendes Zirkular an ihre Organe:

Nachstehend folgt der Kilometerzeiger für die voraussichtlich im Juni 1903 zur Eröffnung gelangende Lokalbahn Rothenkirchen-Tettau.

Für den Verkehr der Lokalbahn gelten die Vorschriften und Tarife des Heftes D.

Eisenbahnwagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast pro Achse und mit einem grösseren festen Radstand als von 4·5 m können auf der Lokalbahn nicht befördert werden.

Fahrzeuge, die nur auf festen Rampen ver- und entladen werden können, sind von der Beförderung nach und von Räppoldsburg, Sattelgrnnd und Alexanderhütte ausgeschlossen.

Die Ladestellen Räppoldsburg, Sattelgrund und Alexanderhütte dienen dem öffentlichen Wagenladungsverkehre.

Lokalbahn Rothenkirchen-Tettau.

Von und nach		Rothenkirchen	Welitsch	Heinersdorf b. Rothenkirchen	Räppoldsburg	Schauberg	Sattelgrund	Alexanderhütte	Tettau
		Kilometer							
Rothenkirchen	Station	.	2	3	9	10	14	16	17
Welitsch	Halteplatz	2	.	2	7	9	13	15	16
Heinersdorf bei Rothenkirchen	Haltestelle	3	2	.	6	7	11	13	14
Räppoldsburg	Ladestelle *)	9	7	6	.	2	6	8	9
Schauberg	Haltestelle	10	9	7	2	.	5	7	8
Sattelgrund	Halteplatz und Ladestelle *)	14	13	11	6	5	.	2	3
Alexanderhütte	Halteplatz und Ladestelle *)	16	15	13	8	7	2	.	2
Tettau	Station	17	16	14	9	8	3	2	.

*) Für Wagenladungen.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Oktober 1900. (Aenderungen.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1903 sind aus den Direktionsbezirken Berlin, Breslau und Halle a. S. folgende Stationen ausgeschieden und in den Direktionsbezirk Posen übergegangen:

a) aus dem Direktionsbezirke Berlin: Finkenheerd, Frankfurt a. O., Fürstenberg a. O., Guben, Neuzelle und Wellmitz;
b) aus dem Direktionsbezirke Breslau: Freystadt Ndr.-Schl., Kotzenau und Primkenau;
c) aus dem Direktionsbezirke Halle a. S.: Kerkwitz und Peitz Ost.

Die unter a) und c) genannten Stationen verbleiben bis auf weiteres mit den seitherigen Tarifentfernungen und Frachtsätzen im Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischen und Magdeburg-Halle-Bayerischen Gütertarife.

Schlesisch-Süddeutscher Gütertarif, Teil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Oktober 1900. (Aenderungen.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1903 sind aus den Direktionsbezirken Berlin, Breslau und Halle a. S. folgende Stationen ausgeschieden und in den Direktionsbezirk Posen übergegangen:

a) aus dem Direktionsbezirke Berlin: Finkenheerd, Frankfurt a. O., Fürstenberg a. O., Guben, Neuzelle und Wellmitz;
b) aus dem Direktionsbezirke Breslau: Freystadt Ndr.-Schl., Kotzenau und Primkenau;
c) aus dem Direktionsbezirke Halle a. S.: Peitz Ost.

Die unter a) und c) genannten Stationen verbleiben bis auf weiteres mit den seitherigen Tarifentfernungen und Frachtsätzen im Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischen und im Heft 6 zum Ost-Mittel-Südwestdeutschen Gütertarife.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Gleichstellung von Entfernungen etc.) Die im Mitteldeutsch-linksrheinischen Gütertarife (Gruppe V/VIII) vom 1. April 1899 nebst Nachträgen enthaltenen Entfernungen für die preussischen Stationen Marxgrün, Meiningen, Probstzella und Stockheim i. Ofr. gelten, soweit selbe billiger sind, auch für die gleichnamigen bayerischen Stationen im Saarbrücken-Bayerischen Verkehre.

Für diejenigen Stationen der Eisenbahn-Direktion Sankt Johann-Saarbrücken, für welche im Mitteldeutsch-linksrheinischen Tarife Entfernungen nicht vorgesehen sind, kommen die seitherigen Entfernungen des Saarbrücken-Bayerischen Tarifes auch fernerhin zur Anwendung.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B. (Tarifierung des Artikels Elektrodenkohle.) Elektrodenkohle (gepresste Kohle in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken zu elektrotechnischen Zwecken) ist nur dann nach Spezialtarif II abzufertigen, wenn dieselbe im Frachtbriefe ausdrücklich als solche bezeichnet ist.

Elektrodenkohle hat im allgemeinen ein graphitartiges Aussehen und besitzt glasartige Härte. Kohlen für galvanische Zwecke, Kohlenbürsten für Dynamomaschinen, Mikrophonkohlen für die Telepbonie, Kohlen für elektrische Bogenlampen und andere bei der Zusammensetzung elektrischer Apparate und Maschinen Verwendung findende, aus Kohle gearbeitete Gegenstände fallen nicht unter den Begriff „Elektrodenkohle".

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (1. Nachtrag zum Heft 4, erste Abteilung.) Zu dem am 1. September 1899 ausgegebenen Heft 4, erste Abteilung, der Verbandstarife erschien am 1. Mai 1903 der 1. Nachtrag. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und kann zum Preise von Mk. 0·10 von den beteiligten Verwaltungen bezogen werden.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher und Nordwestdeutsch-Bayerischer Verbandsgütertarif. (Aenderung.) Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der nur noch in geringer Zahl vorhandenen Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht, so werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ab die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitte II B 2 — zu A 1 §§ 7 bis 9 der Allgemeinen Tarifvorschriften) — von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung u. s. w. bis überweisen" aufgehoben.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897. (Einbeziehung der Station Schmiedefeld etc.) Mit Gültigkeit vom 25. April 1903 wurde die Station Schmiedefeld des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau als Empfangsstation in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

Gleichzeitig wurden für die in dem genannten Tarife bereits enthaltene Empfangsstation Neusalz a. O. des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Posen Frachtsätze für den Verkehr mit Tborn eingeführt.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Dienststellen, sowie bei der kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg zu erfahren.

Russland. (Artikeltarif für die Beförderung von Petroleum etc. auf den russischen Eisenbahnen: Exportverkehr.) Mit Gültigkeit vom 9./22. April a./n. St. 1903 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 18 für die Beförderung von Petroleum etc. im Exportverkehre rücksichtlich der Sendungen nach den deutschen Grenzstationen Eydtkuhnen, Illowo und Prostken bereits im Kartierungswege Anwendung.

Für Sendungen nach den russischen Grenzstationen Wirballen, Grajewo, Mlawa, Alexandrowo, Granica, Sosnowice, Wolotschisk, Radziwilow, Ungheni und Nowosielitza hingegen gelangen die bezüglichen Frachtsätze nach wie vor gegen Vorlage der diesfalls vorgesehenen Frachtdokumente im Rückvergütungswege zur Anwendung.

(„Osteuropäische Tarif-Rundschau.")

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände. (Neuausgabe des Teiles I, Abt. A.) Am 1. Mai 1903 wurde, unter Aufhebung der Ausgabe vom 10. Oktober 1901 und des I. Nachtrages zu derselben, der Teil I, Abt. A, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen, neu ausgegeben. Soweit durch den neuen Tarif Bestimmungen eingeführt werden, welche für das Publikum ungünstiger sind als die seitherigen, bleiben diese noch bis 1. August 1903 gültig.

Der Tarif ist zum Preise von Mk. 1·16 bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Gegründet 1837.

CHRISTOPH SCHRAMM

Lack-, Firniss-, Buch- und Steindruck-Farben-Fabriken

Wien Simmering und **Györ** (Ungarn).

Lacke für sämmtliche . . .
Industriezwecke, Kutschen, .
Eisenbahn- und Tramway- . .
Waggons, Locomotiven, ...
Maschinen, Automobile, Schiffe, . .
Möbel, Bauten etc. . . . . .

Prämiirt London 1862.

716

Hüttig's Grassamen-Mischungen

für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.

Specialofferte und Kataloge zu Diensten.

Samenhandlung P. Hüttig

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc. 723

ROBERT KERN, WIEN

I. Wallfischgasse 12.

BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.

Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.

Alle Sorten schmiedeiserne Röhren und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal nnd abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.

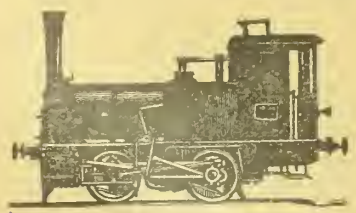
Ferner gnsseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzenge der Werkzeugfabrik Blau & Co.

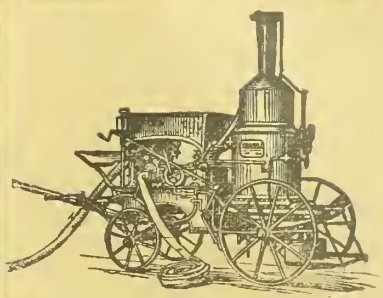
Lager in Wien, Budapest und Krosno. 719

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.

Actien-Gesellschaft

MÜNCHEN und LINZ.





711

Locomotiven

für

Haupt- und Secundärbahnen

von 10—500 Pferdekraft,

für

Strassenbahnen u. Tramways

von 15—100 Pferdekraft,

LOCOMOBILEN

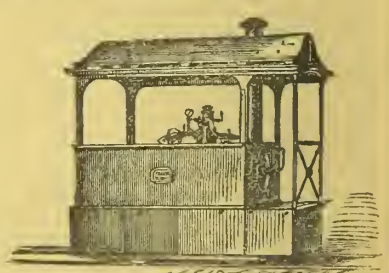
von 2—12 Pferdekraft.

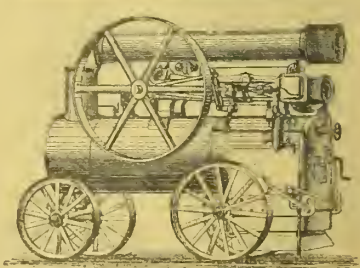
Dampf-Feuerspritzen

von 600—2000 Liter Förderung.

Vorräthe in diversen Grössen.

Prospecte werden auf Verlangen zugesendet





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1254	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2		Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Anhang vom 1. März 1903, zu dem Tarife, Teil II, Heft 3 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes	Heller		Im Kartierungswege		
				Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der im Betriebe dieser Verwaltung stehenden Lokalbahnen.										
				Batizfalu					124	116	8			
				Csáeza					115	107	8			
				Csorba					124	116	8			
				Fenyőháza					115	107	8			
				Hámor					145	137	8			
				Igló					131	123	8			
				Istvanhuta					141	133	8			
				Kassa					165	157	8			
				Káposztafaln					131	123	8			
				Késmark					134	126	8			
				Kis-Ladna					145	137	8			
				Kralován					113	105	8			
				Krompach					141	133	8			
				Liptó-Szent Miklos					124	116	8			
				Liptó-Tepla					124	116	8			
				Liptó-Ujvár					124	116	8			
				Löcse					142	134	8			
				Margitfaln					141	133	8			
				Márkusfalva					137	129	8			
				Podolin					146	138	8			
				Poprad-Felka					124	116	8			
				Rózsahegy					119	111	8			
				Rnttka					109	101	8			
				Szepes Belá-Barlangligct					139	131	8			
				Szepes Olaszi					137	129	8			
				Szncsány					110	102	8			
				Turan					111	103	8			
				Vagfalva					124	116	8			
				Vychodna					124	116	8			
				Zsolna					97	89	8			
				Station der Eperjes-Bartfaer Eisenbahn.										
				Bartfa					198	190	8			
				Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.										
				Garam-Berzencze					129	121	8			
				Illava					81	73	8			
				Jánoshegy					121	113	8			
				József-gőzfürész					118	110	8			
				Körmöczbánya					123	115	8			
				Nagy-Bittse-Predmér					94	86	8			
				Rakó-Prlbocz					110	102	8			
				Stubnya					116	108	8			
				Turócz-Szent Márton					108	100	8			
				Uj-Zsolna					97	89	8			
				Vág-Besztercze					89	81	8			
				Vlárapass					85	77	8			
				Zsolna					97	89	8			

Fortlaufende Nummer	1255	1256	1257
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	Buschtěhrader Eisenhahn
Das Zugeständnis wird gemacht — für Artikel	Güter der Klasse I	Spiritus	Mineralische Kohle zu Regiezwecken der Lokalbahn Chrudim-Holitz
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Fulnek (Station der Lokalhahn Zauchtel-Fulnek)	Liptó-Szent Miklós	Altkladno, Buschtěhrad, Duhy, Kladno, Nenkladno, Střebichowitz-Winařitz (anch Lihuschiner Schacht)
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Pilsen k.k.St.B. / Kolin St.E.G. (oder umgekehrt)	Wien St.E.G. nnd K.F.N.B.	Heřman-Městeč
Das Zugeständnis wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgahe ln Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemeln gültigen Tarifhestimmnngen	Aufgahe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachthrief nnd Wagen. Anfrechthaltung der allgemeln gültigen Tarifhestimmungen. Das Aufladen der Sendungen ohliegt den Parteien	Anfgahe in ganzen Wagenladnngen. Anfrechthaltnng der für Kohle bestehenden Tarifhestimmungen. Die Sendungen müssen zu Reglezwecken der Lokalhahn Chrndim-Hollz hestimmt sein und muss anf den hezüglichen Frachtbriefen eine Dienststelle der k. k. österr. Staatshahnen als Empfänger erscheinen
Das Zugeständnis wird gemacht — und gilt in der Zeit	his anf Widerrnf, längstens aber his Ende Dezemher 1903	bis auf Widerruf, längstens aher his Ende Dezemher 1903	his anf Widerrnf, längstens aber his Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Lokaltarife	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenhahnverhand, Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903	Lokaltarife
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Bestehen keine direkten Frachtsätzte	269 Heller	Bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	574 Heller / 355 Heller	232 Heller	780 Heller pro Tonne à 1000 kg
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)		37 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierngswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, his zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1258	1259
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Mineralische Kohle zu Reglezwecken der k. k. österr. Staatshahnen	Banmaterialien nnd Einrichtnngsgegenstände
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Segen-Gottes via Okriechko	allen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Mähr.-Budwitz / Dentschbrod	Welwarn
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Anfgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle hestehenden Tarifhestimmungen. Die Sendungen müssen zu Reglezwecken der k. k. österr. Staatshahnen hestimmt sein nnd mnss anf den hezüglichen Frachthriefen eine Dienststelle der k. k. österr. Staatshahnen als Empfänger erscheinen bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Aufgahe als Frachtgnt. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltnng der allgemein gültigen Tarifbestimmnngen. Auf- und Ahladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen znr Erweiternng nnd Rekonstruktion einer Znckerfahrik in Welwarn bestimmt sein bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife	Lokaltarif
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gehühr) pro 100 kg	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	480 Heller / 580 Heller pro Tonne à 1000 kg	Verschieden
pro 100 kg: Nachlass vom hestehenden Frachtsatze (Gehühr)		25 Prozent von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Oesterr.-nngar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit der Beschränknng, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 Heller pro 100 kg betragen mnss
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Original-Frachtbriefe, anf den Reklamanten als Empfänger lantend, vorzulegen bis spätestens Ende Febrnar 1904
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1260	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Pferde und Fohlen*)	Felsö-Eör Német-Szt. Mihály Vörösvár (Stationen der Szombathely-Pinkafőer Lokaleisenbahn)	Wien-Matzleinsdorf	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	70 Kronen pro verwendeten vierrädrigen Wagen		Im Kartierungswege		Bei Aufgabe Eines Wagens wird einem Begleiter, bei Aufgabe mehrerer Wagen wird für je 2 Wagen einem Begleiter die freie Hin- und Rückfahrt gewährt. *) In diese Publikation ist auch die im Verordnungs-Blatte Nr. 1 vom 1. Jänner 1903 unter Post-Nr. 46 verlautbarte Begünstigung einbezogen, welche hierdurch gegenstandslos erscheint
1261	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Spiritus der Pos. 8—50—a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Olmütz Troppau Zauchtel	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen	vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 3)	Heller 294 332 306	Heller 244 282 256	Heller 50 50 50	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1262	**Südbahn-Gesellschaft**	k. k. österr. Staatsbahnen	Ziegel der Pos. Z—1 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Voloja-draga	Triest S.B.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Auflieferung eines Minimalquantums von 10.000 t (à 1000 kg) während der Begünstigungsdauer. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der zum Transporte verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 5. Mai 1903 bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1, bezw. der lm Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 24 unter der fortlaufenden Nummer 818 publizierte Kartierungsfrachtsatz	27 Heller	25 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Kontrolle der Einnahmen der Südbahn-Gesellschaft in Wien in Vorlage gebracht werden müssen	
1263	**Südbahn-Gesellschaft**		Für Banmaterialien und Ausrüstungsgegenstände, welche zum Baue dreier Warenmagazine der Weizenhochmühle in Triest (S. Sabba) bestimmt sind, wird mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 von österreichischen Südbahn-Stationen nach Triest S.B. der Ausnahmetarif XVII des Lokalgütertarifes (Teil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen zugestanden											

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
64	Nr. 44 vom 18. April 1903	1197	k. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Ammoniak, schwefelsaures, Guano etc.	Mannheim Industriehafen	Bludenz, Bregenz etc.	In der 7. Rubrik soll es statt: „1. April 1903“ richtig: „1. Mai 1903“ heissen	

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig und sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./3, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT
FÜR
EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, 1. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

PRIVILEGIRTE STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 51. **Wien, 5. Mai 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. April 1903, Z. 18.982, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Zuschrift vom 16. April 1903 hat im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende, am 25. März 1903 eröffnete und 8·085 km lange Lokalbahn Felsö-Eör-Tarcsa—Felsö-Lövö dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Da die kgl. Ungarischen Staatsbahnen dem Verbande des Internationalen Uebereinkommens bereits angehören, erscheint eine Aenderung der Liste nicht erforderlich, und ist die erwähnte neue Linie sofort in den internationalen Transportdienst eingetreten.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 23. April 1903 Kenntnis gegeben.

Aenderung der Gesellschaftsstatuten der Kremstalbahn-Gesellschaft in Linz.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen die in Gemässheit der Beschlüsse der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Kremstalbahn-Gesellschaft in Linz vom 15. Oktober 1902 geänderten Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 23. April 1903. — M.-I.-Z. 16.403. E.-M.-Z. 19.528.

Verlängerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Molina nach Moëna.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Generalgemeinde Fleims die ihr mit dem Erlasse vom 25. November 1902, Z. 47.852/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 139 vom 4. Dezember 1902), auf die Dauer von sechs Monaten erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von Molina nach Moëna unter den in dem bezogenen Erlasse angeführten Bedingungen und Vorbehalten bis Ende September 1903 verlängert.

Wien, am 11. April 1903. E.-M.-Z. 14.080/2.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 222. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. April wurde die Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Weizelsdorf nach Ober-Ferlach, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

Im Verlaufe der Sitzung beantwortete der Herr Handelsminister Freiherr v. Call mehrere Interpellationen wie folgt:

Die Herren Abgeordneten Dr. Chiari, Primavesi und Genossen haben in der in der Sitzung des hohen Hauses vom 29. Jänner d. J. gestellten Interpellation mich um die Gründe befragt, welche zur Kürzung der — gemäss der früheren Denkschrift des Handelsministeriums für den Bau des Donau-Oder-Kanales — in der ersten Bauperiode präliminiert gewesenen Bausumme um den Betrag von mehr als 16 Millionen Kronen und zur Bestimmung dieser Summe für den Zweck der Regulierung der Elbestrecke Melnik—Jaroměř geführt haben; sie haben mich ferner befragt, wodurch die darin erblickte Zurücksetzung der wirtschaftlichen Interessen Niederösterreichs, Mährens, Schlesiens und Galiziens gerechtfertigt sei.

Ich beehre mich in Beantwortung dieser Interpellation folgendes mitzuteilen:

Nach Verfassung der Denkschrift des Handelsministeriums über das Bauprogramm der durch das Gesetz vom 11. Juni 1901 sichergestellten Wasserstrassen in der ersten, die Jahre 1904 bis 1912 umfassenden Bauperiode wurde vom böhmischen Landtage ein Gesetzentwurf, betreffend die im Sinne des ersten Absatzes des § 5 des zitierten Gesetzes im Königreiche Böhmen auszuführenden Flussregulierungen, beschlossen. Nach diesem Gesetzentwurfe, welcher seither die Allerhöchste Sanktion erhalten hat, wird die Regulierung der wichtigsten Seitenflüsse der mittleren Elbe schon im Jahre 1904 in Angriff genommen werden.

Dadurch erfuhr die Sachlage, von welcher bei Verfassung der Denkschrift ausgegangen wurde, eine einschneidende Aenderung, und es drängte sich die Notwendigkeit auf, von dem ursprünglichen Entwurfe abzugehen, welcher die Elbe-Regulierung und Kanalisierung grösstenteils der zweiten Bauperiode vorbehalten hatte, und die ohnehin dringende Regulierung der mittleren Elbe im Rahmen des Kanalisierungsprojektes in grösserem Umfange als bisher ins Auge zu fassen.

Die Regulierung der Elbezuflüsse ohne gleichzeitige Regulierung der Elbe als des Hauptrezipienten wäre von schweren Gefahren für einen von Hochwässern ohnehin heimgesuchten fruchtbaren Teil Böhmens begleitet gewesen, da das beschleunigte Zuströmen der Hochwässer aus den regulierten Seitenflüssen in das noch unregulierte Elbebett die Hochwässerschäden ausserordentlich gesteigert hätte. Es lag auch die Besorgnis nahe, dass unter diesen Umständen der Bestand der flussabwärts projektierten Kanalisierungsbauten gefährdert werden könnte und dass sich die Kanalisierung immer schwieriger und kostspieliger gestalten würde, je länger mit der Durchführung der notwendigsten Regulierungsbauten gezögert wird.

Im Herbste des verflossenen Jahres hat daher die technische Abteilung der Direktion für den Bau der Wasserstrassen eine Begehung der Elbestrecke Melnik—Königgrätz unter Zuziehung von Vertretern aller Beteiligten abgehalten, um zu erheben, welche Regulierungsbauten in der ersten Bauperiode fertiggestellt werden müssen, damit wenigstens die imminentesten Gefahren beseitigt würden. Diese Erhebungen stellten es vollends ausser Zweifel, dass eine alsbaldige, durchgreifende Regulierung der mittleren Elbe eine unabweisliche Notwendigkeit sei, sie gaben auch darüber Gewissheit, dass mit den ursprünglich hierfür gewidmeten 20 Millionen Kronen das Auslangen bei weitem nicht gefunden werden könnte, sondern dass eine um circa 16 Millionen höhere Summe hierfür eingestellt werden müsste.

Angesichts dieser Sachlage, welche die Bereitstellung eines höheren Kredites für den gedachten Zweck der Regierung zur Pflicht machte, ergab sich dermalen keine andere Abhilfe, als eine entsprechende Verringerung des Baufonds für den Donau-Oder-Kanal. Es konnte dies um so weniger einem Bedenken begegnen, als der Abstrich dieser verhältnismässig geringen Summe die Erreichung des Zieles, welches sich die Regierung bezüglich des Donau-Oder-Kanales gesteckt hat, nicht ernstlich zu beeinträchtigen geeignet ist.

Damit gelange ich zu der Frage, ob, wie die Herren Interpellanten annehmen, in der besprochenen Modifikation des Bauprogrammes eine Zurücksetzung der wirtschaftlichen Interessen Niederösterreichs, Mährens, Schlesiens und Galiziens tatsächlich gelegen ist. Ich glaube nicht erst versichern zu sollen, dass eine solche Absicht der Regierung vollkommen ferne lag, dass vielmehr gerade die Frage, ob durch die gedachte Schmälerung des Baufonds für den Donau-Oder-Kanal der Erreichung des Zieles eines baldmöglichsten volkswirtschaftlichen Effektes beträchtlich Abbruch geschehen würde, Gegenstand einer ernsten Prüfung gewesen ist. Für den Entschluss der Regierung war die Erwägung entscheidend, dass die Festsetzung von Beträgen im Banprogramme vor allem dem Zwecke diene, für die Landesgesetzgebung über die prozentuelle Beitragsleistung der Länder eine Grundlage zu schaffen, dass aber damit keineswegs für die Baudurchführung der einzelnen Objekte eine unverrückbar einzuhaltende Richtschnur gegeben werden sollte. Die Rückwirkung der Festsetzung bestimmter Bausummen auf die Bauarbeiten kann demnach nicht darin gelegen sein, dass die auf die einzelnen Bauobjekte entfallenden Beträge mechanisch auf die neun Jahre der ersten Periode aufgeteilt werden und den Fortgang der Arbeiten bestimmen.

Vielmehr werden dieselben unter Beobachtung einer vernünftigen Bauökonomie mit aller Energie begonnen und fortgeführt werden.

Speziell beim Donau-Oder-Kanale drängen nicht nur wirtschaftliche Bedürfnisse auf ein beschleunigtes Tempo, sondern auch das gewichtige staatsfinanzielle Moment, dass jede unnötige Verzögerung der Vollendung die Last der Interkalarzinsen vermehren und dadurch den Kanal wesentlich verteuern würde.

Wie lange bei Festhaltung dieser Prinzipien mit dem Baufonds für den Donau-Oder-Kanal das Auslangen gefunden werden wird, lässt sich gegenwärtig noch nicht übersehen. Ich glaube aber damit rechnen zu dürfen, dass, falls der Fortschritt der Bauarbeiten, ohne in irrationeller Weise forciert zu werden, diesen Fonds schon vor Ablauf der ersten Bauperiode erschöpfen sollte, die für die unaufgehaltene Fortführung der Bauarbeiten nötigen Summen im Wege der Reichs- und Landesgesetzgebung werden zur Verfügung gestellt werden.

Jedenfalls dürfte es als ausgeschlossen zu betrachten sein, dass der Bau eines solchen Werkes auch nur auf kurze Zeit unterbrochen werden würde, nachdem über hundert Millionen in demselben investiert worden sind.

Die Herren Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen haben in der Sitzung vom 18. Dezember 1902 eine Interpellation, betreffend die Erweiterung des Hafens von Gradac an mich gerichtet, welche ich im nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe.

Die Seebehörde in Triest hat sich seit längerer Zeit mit der Frage einer entsprechenden Ausgestaltung und Erweiterung des weder vollkommen geschützten noch genügenden Raum für Liege- und Operationsplätze bietenden Hafens von Gradac beschäftigt.

Die Frage, wie dieser Hafen erweitert worden soll, um insbesondere in nautischer Beziehung den jetzigen Bedürfnissen zu entsprechen, ohne einer in der Zukunft etwa notwendigen weiteren Ausgestaltung zu präjudizieren, ist mit einigen Schwierigkeiten verbunden gewesen, erscheint aber nunmehr in zweckmässiger Weise gelöst, so dass an die Ausarbeitung des Detailprojektes geschritten werden kann.

Indem ich die Notwendigkeit der Ausgestaltung des Hafens von Gradac anerkenne, bitte ich das hohe Haus, überzeugt zu sein, dass diese Bauführung nach Massgabe der zur Verbesserung der dalmatinischen Hafenanlagen verfügbaren budgetären Mittel erfolgen wird.

In derselben Sitzung wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister:

Seitens

1. der Abgeordneten Fresl und Genossen, betreffend den Bau der Eisenbahn Tabor-Jungwoschitz-Wlaschim-Kacow;

2. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Nichtstabilisierung zweier Eisenbahnheizer;

3. der Abgeordneten Dr. Dyk und Genossen, betreffend die Inangriffnahme des Babnhofbaues in Pilsen;

4. der Abgeordneten Kliemann und Genossen, betreffend die tschechischen Stationsbezeichnungen bei der Bahnlinie Lann—Rakonitz.

II. An den Herrn Eisenbahnminister und den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Eldersch und Genossen, betreffend die Schädigung der Weber im böhmisch-mährischen Grenzgebirge durch die seitens der Staatseisenbahn-Gesellschaft erstellten Frachttarife für Lodenstoffe.

Schliesslich gelangte der Bericht des Eisenbahnausschusses über die Anträge, betreffend die Verstaatlichung der Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, sowie der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und weiters der Bericht über die Regierungsvorlage in Angelegenheit einer Reihe von Lokalbahnen zur Verteilung.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Grobelno-Rohitsch-Landesgrenze. (Genehmigung des Normale für die Austeilung des Oberbaumateriales in den geraden und gekrümmten Geleisen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von dem Konzessionär der Lokalbahn Grobelno-Rohitsch-Landesgrenze vorgelegte Normale für die Austeilung des Oberbaumateriales in den geraden und gekrümmten Geleisen dieser in Bauausführung begriffenen Lokalbahn genehmigt. [E.-M.-Z. 14.230.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Freiland-Türnitz. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des von der k. k. Statthalterei in Wien mitgeteilten Berichtes über das Ergebnis der am 20. Februar 1903 vorgenommenen Trassenrevision rücksichtlich des Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Freiland-Türnitz der k. k. Staatsbahnlinie Scheibmühl—Kernhof nach Türnitz die Trassenführung der gedachten Lokalbahn nach Massgabe des bei der bezeichneten Amtshandlung vorgelegten Projektes unter gleichzeitiger Genehmigung der von der k. k. niederösterreichischen Statthalterei befürworteten Kommissionsanträge mit besonders angeführten Bemerkungen als Grundlage für die eventuelle Aufstellung des Detailprojektes festgesetzt. [E.-M.-Z. 13.862.]

Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau. (Genehmigung der Detailpläne für die mechanischen Einrichtungen der Wasserstationen Wolfersdorf und Ullrichsthal.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailpläne für die mechanischen Einrichtungen der Wasserstationen Wolfersdorf und Ullrichsthal der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Böhmisch-Leipa—Steinschönau unter Rückschluss eines signierten Projektspares zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 13.956.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate März 1903 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und ungewöhnlicher Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien . .	575	15033	930	16538	8	9	5	22	0·1	15	.	6	.	1	.	.	.	.	1
„ Linz . .	221	3464	775	4460	2	.	.	2	0·0	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
„ Innsbruck	620	2135	186	2941	3	7	12	22	0·7	6	.	15	.	6	.	.	.	.	.
„ Villach .	124	1998	2449	4571	13	7	2	22	0·5	16	.	4	.	.	.	.	2	.	.
„ Triest . .	66	927	124	1117	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19
„ Pilsen .	155	2562	4688	7405	.	4	13	17	0·2	10	.	20	.	.	.	.	2	1	4
„ Prag . .	186	3051	4148	7385	.	3	21	24	0·3	6	.	18	.	.	.	.	.	.	.
„ Olmütz .	124	1748	3422	5294	2	.	.	2	0·0	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.
„ Krakau .	93	1364	310	1767	1	8	.	9	0·5	8	.	20	.	.	.	.	2	.	3
„ Lemberg	62	1674	403	2139	.	2	.	2	0·1	.	.	1	.	.	.	1	1	.	2
„ Stanislau	124	1196	2642	3962	6	4	.	10	0·3	8	.	.	.	1	.	.	1	.	4
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	930	682	1612	.	3	.	3	0·2	2	1	2	.	.	.	.	1	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	186	1333	1116	2635	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	124	620	1488	2232	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Eisenbahn Wien-Aspang	.	876	93	969	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	372	.	372	.	2	.	2	0·5	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	762	5220	5002	10984	32	37	.	69	0·6	68	2	10	1	.	1	.	3	.	7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	62	630	8	700	.	2	.	2	0·3	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	403	6014	124	6541	3	1	.	4	0·1	4	.	1	.	.	.	.	.	.	2
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	713	5754	3875	10342	8	18	.	26	0·3	17	.	19	.	.	.	.	1	.	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	322	42	364	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1103	7066	155	8324	20	34	.	54	0·6	52	5	12	.	.	.	.	1	.	28
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1986	31	2017	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	558	.	558	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Ausweis

über die

im I. Quartale 1903 auf den im Betriebe stehenden österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen und über die Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse bei bestehenden Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neu eröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
k. k. österr. Staatsbahnen	**I. Neu eröffnet.** **Haltestellen:** Lenzing zwischen den Haltestellen Pichlwang und Siebenmühlen der Linie Vöcklabruck—Kammer	1. Jänner 1903	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren erfolgt nach dem Lokalbahntarife
	Bruch zwischen den Stationen Wiesa-Oberleutensdorf und Osseg-Riesenberg der Linie Prag—Moldau	25. Jänner 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren erfolgt nach dem Lokalbahntarife. Die Gepäcksabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege
	Station: Keblau zwischen den Stationen Unterkralowitz und Stěpanow der Linie Unterkralowitz—Wlaschim	25. Jänner 1903	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Berechnung der Gebühren erfolgt nach dem Lokaltarife. Diese Station war bisher mangels eines Zugangsweges geschlossen
	II. Geänderte Abfertigungsbefugnisse. **Haltestellen:** Domsdorf zwischen den Stationen Jungferndorf und Friedeberg der Linie Nieder-Lindewiese—Barzdorf-Heinersdorf	1. Jänner 1903		Die Fahrkartenausgabe wurde geschlossen. Die Ausfolgung der Fahrkarten erfolgt vom Zugsbegleitungspersonale im Zuge.
	Kuchelbad zwischen den Stationen Smichow und Radotin der Linie Prag—Furth i. W.	1. Februar 1903	Für den beschränkten Eilgutverkehr	Die Berechnung der Gebühren erfolgt nach dem Lokaltarife. Diese Haltestelle war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet
	Beraun-Závodi zwischen den Stationen Beraun und Althütten der Linie Rakonitz—Beraun, beziehungsweise zwischen den Stationen Beraun und Vráz-St. Johann der Linie Beraun—Dušnik	15. Februar 1903	Für den Güterverkehr in Wagenladungen	Die Berechnung der Gebühren erfolgt nach dem Lokaltarife. Diese Haltestelle war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet
	Station: Inzersdorf (k.k.St.B.) zwischen den Personenhaltestellen Altmannsdorf und Rothneusiedl der Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf	1. März 1903	Für den unbeschränkten Güterverkehr	War bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet
	Haltestellen: Steindorf am Ossiacher See zwischen den Stationen Feldkirchen und Ossiach der Linie Amstetten—Pontafel	1. März 1903	Für den Gepäcksverkehr und Expressgut nach allen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, insoweit nicht fremde Bahnen dazwischen liegen	Die Berechnung der Gebühren erfolgt nach dem gewöhnlichen Tarife. War nur für den Personenverkehr und für die Gepäcksabfertigung im Nachzahlungswege eingerichtet

Name der Bahnverwaltung	Namen der Stationen oder Haltestellen, welche neueröffnet oder deren Abfertigungsbefugnisse geändert wurden	Tag der Eröffnung oder Aenderung	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Mosty zwischen der Haltestelle Lomnathal und der Station Csácza der Linie Oderberg—Csácza (Kaschau)	15. Jänner 1903	Eröffnung für den Eilgutverkehr	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	**Station:** Chrzanow zwischen den Stationen Libiac und Trzebinia der Linie Wien—Krakau	1. Februar 1903	Für den Gesamtverkehr	Die Station Chrzanow war bisher unter der Benennung „Chrzanow-Frachtenstation" nur für den Frachtgutverkehr, dann für den Eilgut-Geflügelverkehr eröffnet. Die Fahrpreise und die Eilgutfrachtsätze werden auf Grund der im Nachtrag III A zum Hauptbahn-Kilometerzeiger vorgeschriebenen Entfernungen und der in den Lokaltarifen enthaltenen Gebührenberechnungstabellen berechnet
	III. Geschlossen. **Personenhaltestelle:** Chrzanow zwischen der bisherigen Abfertigungsstelle Chrzanow-Frachtenstation und der Station Trzebinia der Linie Wien—Krakau	1. Februar 1903		Wegen Eröffnung der Station Chrzanow-Frachtenstation für den Gesamtverkehr wurde die Haltestelle aufgelassen

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Fahrbetriebsmittel-Vermehrung im Monate März 1903.) Der Fahrpark der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat im Monate März (pro Februar vgl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44) folgende Vermehrung erfahren: An Lokomotiven wurden zwei Stück von der Staatsmaschinenfabrik abgeliefert, wodurch sich der Gesamtbestand an Lokomotiven auf 2619 Stück erhöhte. Es wurden ferner fünf Stück Personenwagen I./II. Klasse und acht Stück II. Klasse, welche mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, mit Dampfheizung und elektrischer Beleuchtungseinrichtung mittels Akkumulators versehen, auf je zwei Achsen ruhend, und mit Seitengang ausgerüstet sind, und acht Stück Personenwagen III. Klasse, welche je fünfzig Sitzplätze besitzen, ebenfalls zweiachsig sind, mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremseneinrichtung und einem Mittelgange versehen sind, abgeliefert; durch diese Ablieferungen beträgt der Gesamtbestand an zur Personenbeförderung geeigneten Wagen 7289 Stück. Schliesslich gelangten 53 Stück hochbordige offene Lastwagen mit Bremse und 90 Stück solche Wagen ohne Bremse, mit je 15 t Tragfähigkeit, mit einstellbaren Vereinsachsen versehen, und 66 Stück 10 t Tragfähigkeit besitzende zweiachsige, mit einstellbaren Vereinsachsen, Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, mit Hardy-Bremsleitung und Dampfheizungsleitung versehene Obsttransportwagen zur Ablieferung, wodurch sich der Gesamtbestand an Lastwagen auf 64.475 Stück stellt, worin 300 Stück sogenannte „ablösbare" Leihwagen mitinbriffen sind.

— (Eröffnung der Haltestelle Hoszu-Aszó für den Güterverkehr.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass die bisher nur für den Verkehr von Personen und Reisegepäck eingerichtet gewesene Haltestelle Hoszu-Aszó ihrer Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein) — Hoszu-Aszó—Kis-Kapus — Brassó (Kronstadt)—Predeal für den Verkehr von Zivil- und Militär-Stückgütern eröffnet wurde.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarischo Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 7. April 1903, Z. 17.386, dem Paul Poitsy in Duna-Haraszti und Konsorten für eine von der gemeinsamen Station Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) der Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und die dort einmündenden Bahnen im Bereiche der Komitate Fehér-Veszprém und Zala in der Station Tapolcza mit der als Sackbahn endigenden Lokalbahn Kis-Czell—Ukk—Tapolcza der Transdanubischen (Westuugarischen) Lokalbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 7. April 1903, Z. 17.361, der Budapester Firma „Részvénytársaság villamos es közlekedésy vállalatok számára" (Aktiengesellschaft für den elektrischen Betrieb und Verkehrsunternehmungen) für:

a) ein von der gemeinsamen Station Györ (Raab) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Eisenbahn Györ-Sopron Ebenfurt ausgehendes, im Bereiche der Gemarkung der kgl. Freistadt Györ sich mit Benützung entsprechender Strassenzüge verzweigendes normalspuriges Strassenbahnnetz mit elektrischem Betriebe;
b) eine von einem geeigneten Punkte des innerstädtischen Bahnnetzes ausgehende, bis zu den Donau-Dampfschiffahrts-Agenturen führende, und
c) eine die Linie b) von der Donau aus neuerdings, und zwar auf kürzerem Wege mit der Eisenbahn-Zentralstation Györ verbindende, gleichfalls mit Elektrizität zu betreibende normalspurige Strassenbahn auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Schweiz. (Probefahrten mit einer vierzylindrigen Verbundmaschine.) Wie schweizerische Blätter mitteilen, wurden vor kurzem mit einer vierzylindrigen Verbundmaschine der Jura-Simplonbahn Versuche gemacht, wobei die Strecke Olten—Bern (67 km) mit einem Zuggewichte von 240 t in 61 Minuten durchfahren wurde. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km. Für die Strecke Basel—Luzern wurden 97 Minuten gebraucht.

Sachsen. (Einführung eines neuen Systems sogenannter Selbstentlader für den Frachtverkehr.) Wie das „D. J." mitteilt, gelangt demnächst auf den Sächsischen Staatseisenbahnen für den Frachtverkehr ein neues System sogenannter Selbstentlader zur Einführung. Es sind dies Güterwagen, die den Zweck haben, ein schnelles Entladen, und zwar insbesondere von Kohlen, herbeizuführen. Der Wagenkasten wird nicht gekippt, wie bei den Kipplowries, sondern die Entladung geschieht durch Seitentüren. Die Tragfähigkeit eines solchen Wagens beträgt 15.750 kg, die Kosten eines Wagens mit Bremse belaufen sich auf Mk. 4600.

Amerika. (Statistik des Eisenbahnbaues im Jahre 1902.) Nach „Engineering“ wurden im Laufe des Jahres 1902 in den Vereinigten Staaten 9642 km neue Dampfeisenbahnen (ausser den elektrischen) gebaut. In dieser Zahl sind nicht inbegriffen die zweiten Geleise, die Weichen, ebenso nicht die umgebauten Linien, mit Ausnahme derjenigen, die so grosse Aenderung erforderten, dass ein völliger Neubau nötig war, wie bei der Süd-Pacificbahn zwischen einigen Punkten in Nevada. Im Jahre 1901 wurden 8579 km, im Jahre 1900 7830 km und im Jahre 1899 7350 km neu ausgebaut.

— (Länge der mit Blocksignalen versehenen Eisenbahnstrecken.) Nach „Bailr. Gaz.“ beträgt die Länge der mit Blocksystem versehenen Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika gegenwärtig fast 30.000 engl. Meilen (= 48.300 km) oder 6400 km mehr als vor zwei Jahren. Davon sind 3877 engl. Meilen (= 6242 km) mit selbsttätigem Blocksystem, 25.857 engl. Meilen (= 51.629 km) mit mechanisch betriebenem Blocksystem ausgestattet. Eine Anzahl Bahnen gebrauchen die Blocksignale nur bei dem Verkehre der Personenzüge.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Sommerfahrplan für die Post- und Passagierschiffe.) Die Sommerfahrten der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft umfassen auf der österreichischen Donau ausser den Postschiffahrten die Lokalschiffahrten auf den Linien Passau—Linz, Grein—Melk, Melk—Krems—Hollenburg, sowie Wien-Weissgärber—Pressburg. Das Postschiff geht von Passau um 3 Uhr nachmittags ab und langt um 6 Uhr 30 Min. abends in Linz ein; von dort geht es um 9 U. früh ab und kommt um 5 U. 45 M. nachmittags in Wien an. In umgekehrter Richtung verlässt dasselbe Wien um 10 U. abends und kommt in Linz um 5 U. nachmittags an, von dort geht es um 5 U. 30 M. früh ab und trifft um 1 U. 50 M. nachmittags in Passau ein. Auf der Strecke Passau—Linz verkehren die Lokalschiffe in den Monaten Mai und September zwischen Engelhartszell und Linz in beiden Richtungen, in den Monaten Juni, Juli und August werden Obernzell und Passau in die Lokalschiffahrten einbezogen. Zwischen Grein und Melk verkehrt das Lokalschiff täglich einmal in beiden Richtungen, zwischen Melk und Krems werden an Wochentagen drei Lokalschiffahrten in beiden Richtungen, an Sonn- und Feiertagen in der Talfahrt fünf, in der Bergfahrt vier Lokalfahrten ausgeführt. Ausserdem verkehrt das letzte bergfahrende Lokalschiff an Sonn- und Feiertagen bis Mautern. Auf der Strecke Krems—Hollenburg finden an Wochentagen zwei, an Sonn- und Feiertagen drei Lokalfahrten in beiden Richtungen statt. Zwischen Wien-Weissgärber und Pressburg verkehrt täglich ein Schiff sowohl berg- als talwärts.

Ausser den angeführten Personenfahrten werden Postschifffahrten noch unterhalten zwischen Wien—Budapest (täglich) und zwischen Budapest—Semlin—Belgrad—Orsova—Galatz (dreimal wöchentlich). Ferner verkehren täglich Personenschiffe in beiden Richtungen zwischen Budapest und Mobács, und im gemischten Dienste dreimal wöchentlich zwischen Szegedin—Titel—Semlin, Šabac—Belgrad, Belgrad—Dubrovic und Galatz—Tulcia dreimal wöchentlich.

Die erste Postschiffahrt zwischen Passau—Wien fand am 30. April statt, die letzte wird am 20. September erfolgen. Zwischen Budapest und Galatz findet ein Schiffswechsel nicht statt; von Galatz aus unterhält der Oesterreichische Lloyd einen direkten Anschluss nach Konstantinopel.

Verschiedene Mitteilungen.

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Generalversammlung.) Am 2. April 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des gesellschaftlichen Verwaltungsrates Dr. Guido Freiherrn v. Clauer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs k. k. Sektionschefs Dr. Rudolf Schuster Edlen v. Bonnott die diesjährige 13. (ordentliche) Generalversammlung der Aktionäre der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt statt. An derselben nahmen 16 Aktionäre teil, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 23.700 gesellschaftliche Aktien mit 2367 Stimmen vertraten. Zufolge des vorgelegten Geschäftsberichtes betrugen für das abgelaufene Betriebsjahr 1902 die Betriebseinnahmen K 1,617.672·34 (gegen K 1,719.363·86 im Vorjahre), die Ausgaben und Steuern K 326.870·62 (K 331.659·84). Zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre ergab sich ein zur Verteilung gelangendes Reinerträgnis von K 888.206·66 (K 959.092·80). Die Generalversammlung genehmigte den Rechenschaftsbericht, erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium und beschloss unter anderem die Verteilung einer 9prozentigen Dividende (gegen 10 Prozent im Vorjahre). Die Kooption der Verwaltungsratsmitglieder Direktor Karl Stoegermayer und Kommerzialrat Eduard Medinger wurde genehmigt, der statutenmässig aus dem Verwaltungsrate ausscheidende Dr. Julius Lederer wurde wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Versammlung. [E.-M.-Z. 17.221.]

Lokalbahn Brandeis an der Elbe - Neratowitz. (Konstituierende Generalversammlung.) Am 19. Februar 1903 fand in Prag die konstituierende Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Brandeis an der Elbe-Neratowitz statt. Zu derselben waren 21 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen zusammen ein Aktienkapital von K 620.000 mit 309 Stimmen vertraten. Zum Vorsitzenden der Versammlung wurde Josef Šesták, Bezirksobmann in Brandeis, gewählt. Als Regierungsvertreter fungierte k. k. Statthaltereirat Heinrich Řehak. Nach Erstattung des Tätigkeitsberichtes der Konzessionäre durch den Vorsitzenden wurden der mit dem Landesausschusse des Königreiches Böhmen abgeschlossene Garantievertrag ddto. Brandeis a/E. am 13. Mai 1897 und Prag am 6. Dezember 1897 nebst dem Nachtrage zu demselben ddto. Brandeis a/E. am 18. Dezember 1898 und Prag am 31. Dezember 1898, sowie der mit der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft abgeschlossene Betriebsvertrag zur Kenntnis gebracht. Sodann wurden die Wahlen in den gesellschaftlichen Verwaltungsrat vorgenommen. Es wurden aus der Reihe der Aktionäre folgende Herren in den Verwaltungsrat entsendet: Josef Šesták, Bezirksobmann in Brandeis a/E.; Friedrich Möller, Wirtschaftsrat in Alt-Bunzlau; Ferdinand Bloch, Zuckerfabrikant in Elbe-Kosteletz; Dr. Josef Vitak, Advokat in Brandeis a/E.; Josef Steřba, Realitätenbesitzer in Elbe-Kosteletz, und Anton Chlistovsky, Bezirksausschuss-Sekretär in Brandeis a/E. Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen ernannte vermöge des ihm gemäss § 29 der Gesellschaftsstatuten zustehenden Rechtes den Baurat Franz Weissr und den Konzipisten Dr. Adalbert Mastný, beide Landesausschuss-Beamte, zu Verwaltungsratsmitgliedern. [E.-M.-Z. 16.241.]

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 3. April 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Geheimen Rates Adolf Grafen Dubsky und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialrates Dr. August Weeber die diesjährige (32.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Dux-Bodenbacher Eisenbahn statt. Bei derselben waren 12 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 6059 Aktien mit 302 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte ergaben die gesellschaftlichen Bergwerke im abgelaufenen Betriebsjahre einen Reinertrag von K 511.837·12. Nach Hinzurechnung der für die verstaatlichten Linien bezahlten Einlösungsrente pro K 3,800.000, bezw. abzüglich der Steuer pro K 3,420.000 und der sonstigen Einnahmen, sowie nach Abrechnung des Prioritätenerfordernisses pro K 3,338.450 und der übrigen Auslagen ergab sich ein Ueberschuss von K 628.421·81. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und beschloss, aus obigem Ueberschusse eine 7prozentige Dividende (gegen eine 8prozentige im Vorjahre) an die Aktien zur Verteilung zu bringen, den Reservefonds mit K 9702·11 zu dotieren, dem Verwaltungsrate K 28.000 als Tantieme, sowie dem zu errichtenden Beamtenpensionsfonds wie im Vorjahre K 25.000 zuzuweisen und den Rest pro K 5719·70 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Wert der Präsenzmarken der Mitglieder des Verwaltungsrates wurde mit K 40 festgesetzt und weiters dem Verwaltungsrate für das Jahr 1903 eine Minimal-Tantieme von K 28.000 zur Verfügung gestellt. Das Honorar des Revisionsausschusses wurde mit K 1800 normiert. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Exzellenz Graf Adolf Dubsky und Direktor Moriz Bauer, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. In der nachfolgenden konstituierenden Verwaltungsratssitzung wurden Exzellenz Graf Dubsky und Dr. Ludwig Lichtenstern neuerlich zum Präsidenten, bezw. Vizepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 15.354.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen nachstehende einfache Fahrpreise für Schnellzüge über Wildenschwert transit zur Einführung.

Von — nach oder umgekehrt	I.	II. Klasse	III.
		Heller	
Wien (Staats- oder Nordbahnhof)			
Mittelwalde Oe.N.W.B.	3530	2350	1180

Wien, am 1. Mai 1903. [448]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Tarifänderungen und Neueinführungen.

Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen anlässlich der mit 1. Mai 1903 gültigen Fahrordnung gebotenen direkten Schnellzugsanschlüsse neue direkte, für alle Züge gültige Fahrkarten über Wildenschwert trs.—Mittelwalde zwischen österreichischen Stationen einerseits und deutschen Stationen anderseits zur Einführung.

Die bisher in den betreffenden Verkehrsbeziehungen bestandenen Fahrpreise für alle Züge treten gleichzeitig ausser Kraft.

Wien, am 1. Mai 1903. [449]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ermässigte Rückfahrkarten für die Pfingst-Sonderzüge Wien—Graz und Graz—Wien.

Für die am 30. Mai 1903 von Wien Südbahnhof nach Graz und von Graz nach Wien Südbahnhof verkehrenden Sonderzüge gelangen in Wien und Graz ermässigte Rückfahrkarten zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

II. Klasse . . . . . K 14·70
III. „ . . . . . „ 9·60

Diese Rückfahrkarten berechtigen bei der Hinfahrt nur zur Benützung der Sonderzüge. Dieselben haben eine Gültigkeit von 14 Tagen und berechtigen bei der Rückfahrt zur Benützung aller fahrplanmässigen Personenzüge.

Die Benützung von Schnellzügen ist bei der Rückfahrt nur gegen Zulösung halber Schnellzugs-Fahrkarten der betreffenden Strecke und Wagenklasse gestattet.

Bei der Rückfahrt ist eine Fahrtunterbrechung auf beliebige Dauer innerhalb der Kartengültigkeit zulässig. Für Kinder von 4 bis 10 Jahren werden keine weiteren Ermässigungen gewährt.

Wien, am 29. April 1903. [450]

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Ermässigung von Frachtsätzen.

Mit 10. Mai 1903 treten für die Beförderung von Holzzellstoff und Strohzellstoff des Ausnahmetarifes 6b B I und II ab Frantschach-St. Gertraud nach den Seehafenstationen folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

Von	Nach Bremen etc.		Hamburg etc.		Stettin etc.	
	B I	B II	B I	B II	B I	B II
	Für 100 kg in Pfennig					
Frantschach-St. Gertraud . .	428	371	423	367	344	310

Die auf Seite 25 des Nachtrages 3 zum Verbandsgütertarife am Fusse in der Anmerkung *) für B II angegebenen Kürzungssätze von 81, 80 und 54 Pfg. sind zu streichen.

Wien, am 1. Mai 1903. [451]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Beschränkung des Schlafwagenkurses Wien—Ala auf die Strecke Wien—Lienz.

Für die Dauer vom 1. Juni bis Mitte September 1903 wird der Schlafwagenverkehr Wien—Ala, bezw. umgekehrt auf die Strecke Wien—Lienz, bezw. umgekehrt beschränkt.

Das Aufgeld für die Benützung einer Schlafstelle beträgt zwischen Wien S.B. und Lienz über Marburg:

I. Klasse . . . . . K 15·—
II. Klasse . . . . . K 12·—

Die Schlafstellengebühr Wien—Villach, bezw. umgekehrt bleibt ungeändert und beträgt für die

I. Klasse . . . . . K 11·—
II. Klasse . . . . . K 7·40

Wien, am 1. Mai 1903. [452]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Norddeutschland.) Tarif, Teil II, Heft 1.

Verschiebung des Einführungstermines des Tarifnachtrages IV.

Die in der Nr. 34 dieses Blattes vom 21. März 1903 auf Seite 932 unter Pos. [283] verlautbarte Einführung des Nachtrages IV zum vorbezeichneten Tarife erfolgt nicht mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903, sondern erst vom 1. Juni 1903.

Wien, am 2. Mai 1903. [453]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen im Nachtrage V zum Tarife, Teil II, Heft 7, und im Nachtrage IV zum Tarife, Teil II, Heft 8.

In nachstehenden vom 1. Mai 1903 gültigen Tarifnachträgen sind folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 33 (Kaolin etc.) richtig zu stellen, und zwar:

Im Nachtrage V zum Tarife, Teil II, Heft 7 (Seite 24), Třemsochna—Biberach-Zell, Abteilung IV, von Mk. 1·30 auf Mk. **1·40** und im Nachtrage IV zum Tarife, Teil II, Heft 8 (Seite 13), Přestitz—Deutsch-Avricourt Grenze, Abteilung II, von Mk. 1·46 auf Mk. **1·36.**

Wien, am 30. April 1903. [454]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Preisermässigung der Streckenkarten mit zwölfmonatlicher Gültigkeit.

Für die in den Monaten Mai und Juni 1903 ausgegebenen Streckenkarten mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1903 werden die Preise der entsprechenden Streckenkarten für sechs Monate eingehoben.

Prag, am 30. April 1903. [455]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Jänner 1903 gültigen Lokal-Personentarife.

Mit 1. Juni 1903 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1903 gültigen Teil II, Tarife und Bestimmungen für die Beförderung von Personen, sowie von Reisegepäck und Hunden im Lokalverkehre, zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag I kann durch die Direktion der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, sowie durch die Tarifstationen zum Preise von 10 Heller bezogen werden.

Wien, am 2. Mai 1903. [456]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Wilhelmsburg, neue Fassung der Ziffer 6 des Rohstofftarifes etc.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wilhelmsburg (Direktionsbezirk Altona) als Empfangsstation in den Seehafen-Ausnahmetarif A (für Frachtstückgut u. s. w.) einbezogen. Ferner erhält die erste Zeile der Ziffer 6 des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarife III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl."

Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1903 wird die besondere Bestimmung zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Abschnitte C (Nebengebührentarif) unter IX, Absatz 2: „In Fällen, in welchen für zollpflichtiges Gut u. s. w." — s. Tarifheft I, S. 22 — aufgehoben (vgl. die Zusatzbestimmung II zu § 62 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Teil I, Abteilung A, vom 1. April 1903).

Niederländisch-Südwestdeutscher und Niederländischer Güterverkehr mit Basel. (Beschränkung.) Die Nichterhebung eines Frachtzuschlages oder einer Deckenmiete für die in gedeckt gebauten oder in offenen Wagen mit aufgelegten Decken beförderten Sendungen wird vom 1. September 1903 ab auf den Verkehr mit den Niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Hoek v. Holland, Middelburg, Rotterdam, Delftsche Poort, Feyenoord und Handelsterreinen, Rotterdam a. d. Maas und Vlissingen beschränkt.

Nähere Auskunft geben die betreffenden Abfertigungsstellen.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 1. Heft. Saarbrücken-Württembergischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Nalbach.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 wird die Station Nalbach der kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken in das vorbezeichnete Tarifheft aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterstellen.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Frachtberechnung für lange Gegenstände.) Mit Gültigkeit vom 12./25. April a./n. St. 1903 erfolgte die Frachtberechnung für lange Gegenstände, welche auf zwei aneinander gekoppelte Plattformen, in Längen über 21 Fuss = 6·4 m, zur Beförderung gelangen, von denen aus technischen Rücksichten jedoch nicht mehr als 1200 Pud = 20.000 kg verladen werden kann, nach dem einschlägigen Wagenladungstarife für das wirkliche auf beiden Plattformen untergebrachte Gewicht, mindestens aber für 1200 Pud = 20.000 kg. Für die Rückbeförderung der hölzernen Ladegeräte wird unter Einhaltung der diesfalls bestehenden Bedingungen die IX. Normalklasse berechnet.
[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

— (Tarifierung für Böttcherwaren, zerlegte.) Mit Gültigkeit vom 16./29. April a./n. St. 1903 tarifieren Böttcherwaren, zerlegte, jedoch ohne Metallreifen (sämtliche Artikel der Gruppe 10 der Waren-Nomenklatur) nach dem Artikeltarife für die Beförderung von Holz etc. auf den russischen Eisenbahnen und gelangen für dieselben die in dem bezeichneten Artikeltarife für Dauben vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Russland. (Tarif-Komitee.) In der am 2. April a. St. abgehaltenen russischen Tarif-Komiteesitzung gelangten u. a. nachfolgende Angelegenheiten von allgemeinem Interesse zur Verhandlung:

1. Dem Ansuchen der Firma Rawitsch um Anwendung des ermässigten Exporttarifes auf Transporte von Raffinade und Sandzucker via Losnowice nach dem Auslande wurde keine Folge gegeben.

2. Die Frachtsätze der Revaler und Rigaer Route für Importgüter nach Moskau sollen in der Weise reguliert werden, dass die billigen Sätze der Revaler auf die Rigaer Route übertragen werden.

3. Der Baltisch-Transkaukasische direkte Verbandsverkehr soll auch weiterhin aufrecht erhalten und in demselben alle Stationen der Transkaukasischen Eisenbahn einbezogen werden.
[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Abfälle von Baumwolle etc. im Lokalgüterverkehre.) Mit Wirkung vom 15. April d. J. wurde nachstehender neuer Ausnahmetarif eingeführt: Ausnahmetarif 20 für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten in Wagenladungen von 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden verwendeten Wagen.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach den Sätzen des Spezialtarifes II.

Die Frachtsätze gelten nur im Verkehre nach und von gewissen württembergischen Stationen, unter welchen auch Friedrichshafen genannt erscheint.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 2. (Ermässigung der Stationstarifsätze für Reichenberg.) Die Stationstarifsätze für Reichenberg im obgenannten Gütertarife wurden am 1. Mai 1903 an einigen Tarifklassen ermässigt. Hierüber erteilt die Station Reichenberg, sowie das Verkehrsbureau der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden auf Anfrage Auskunft.

Sächsisch-Preussisch-Südfranzösischer Güterverkehr. (Erstreckung des Gültigkeitstermines des Nachtrages I.) Der Nachtrag I zum Tarife für den obbezeichneten Güterverkehr vom 1. Juni 1900, dessen Gültigkeit bis zum 30. April 1903 begrenzt ist, bleibt über diesen Zeitpunkt hinaus bis auf weiteres noch in Kraft.

Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. (Aufnahme der Station Brebach in den Ausnahmetarif für Giessereiroheisen.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 wurde die Station Brebach des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken als Versandstation in den im obbezeichneten Güterverkehre bestehenden Ausnahmetarif für Giessereiroheisen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Sächsisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen.) Im obgenannten Güterverkehre wurden am 1. Mai 1903 zu den Tarifheften 2 bis 4 und zu Teil II die Nachträge III und zum Tarifhefte 1 der Nachtrag II eingeführt. Diese Nachträge enthalten im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen der Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife. Abdrücke der Nachträge sind durch die beteiligten Dienststellen zu beziehen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. (Neue Fassung der Ziffer 6 des Rohstofftarifes etc.) Am 1. Mai 1903 erhielt die Ziffer 6 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

„Holz, wie im Spezialtarife III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl."

Am gleichen Tage traten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für die Beförderung von Steinkohlen u. s. w. von den Kohlenversandstationen der Reichsbahn nach den Stationen des Direktionsbezirkes Köln in Kraft.

Am 1. Juli 1903 werden die Bestimmungen, betreffend die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg, auf Seite 9 des Tarifheftes Teil II unter B 2 a von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung u. s. w." bis „zu belasten" aufgehoben.

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlosung der Aktien und der vierprozentigen Prioritäts-Obligationen pro Mai 1903.

Bei der laut Notariats-Protokoll am heutigen Tage stattgefundenen Verlosung wurden nachstehende Nummern gezogen, und zwar:

Aktien.

Nr. 1401 3877 6720 21.698 24.674 31.173 34.095 69.705 72.771 77.142 81.992 89.511 95.403 95.538 103.568 108.234 111.779 113.718 120.493 122.800, zusammen 20 Stück.

Vierprozentige steuerpflichtige Prioritäts-Obligationen.

Nr. 461—70 1031—40 1771—80 2361—70 5186—90 5311—20 7601—10 8981—90 9331—40 9761—70 10.221—30 12.191—12.200 12.851—60 13.161—70 14.541—50 15.431—10 15.831—40 16.291—300 16.911—20 20.421—30 24.231—40 26.011—20 26.071—80 31.801—10 33.211—20 34.181—3 36.171—80 36.361—70 38.091—100 38.931—40 38.941—50 40.451—60 43.301—10 44.241—50 44.481—90 46.061—70, zusammen 348 Stück.

Vierprozentige steuerfreie Prioritäts-Obligationen.

Nr. 48.041—50 51.161—70 52.551—60 59.241—50 61.381—90 63.251—60 64.561—70 66.501—10 66.661—70 68.101—10 70.671—80 70.681—90 70.841—50 71.971—80 72.731—40 75.781—90 77.151—60 78.631—40 79.361—70 80.411—20 80.671—80 80.711—20 81.231—40 81.251—60 87.991—88.000 88.671—80 89.101—10 95.181—90 95.911—20 100.271—80 100.281—90 103.371—80 107.461—70 108.251—60 108.741—50 111.261—70 111.951—60 112.351—60 112.381—90 112.951—60 115.251—60 117.331—40 119.361—70 123.071—80 123.081—90 124.841—50 126.291—300 129.151—60 129.181—90 132.771—80 134.801—10 135.581—90 139.761—2 141.581—90 141.641—50 146.621—30 146.681—90 149.401—10 149.891—900 150.791—800 154.341—50 155.351—60 157.011—20 158.291—300 158.691—700 158.801—10 166.261—70 163.291—300 163.571—80 170.371—80 171.131—40 172.871—80 174.011—20 174.391—400 175.261—70 175.511—20, zusammen 752 Stück.

Die Besitzer dieser gezogenen 20 Aktien und 1100 Obligationen erhalten vom 1. November 1903 angefangen das Nominalkapital, das ist für je eine Aktie den Betrag von zweihundert Gulden ö. W. Silber (fl. 200) gleich vierhundert Kronen (K 400) und für je eine Prioritäts-Obligation dreihundert Gulden ö. W. Silber (fl. 300) gleich sechshundert Kronen (K 600) nebst den bis 31. Oktober 1903 laufenden Zinsen gegen Einziehung der betreffenden Titres samt allen nicht fälligen Coupons und dem Talon bei der k. k. priv. Oesterreichischen Länderbank in Wien ausbezahlt.

Allfällig fehlende Coupons werden vom Kapitalsbetrage in Abzug gebracht.

Für die verlosten Aktien werden zugleich im Sinne der Statuten besondere auf den Ueberbringer lautende Genussscheine verabfolgt.

Restanten aus früheren Verlosungen.

Verlost am 1. Mai 1889: Aktie: Nr. 10.568.
Verlost am 1. Mai 1890: Aktie: Nr. 93.365.
Verlost am 1. Mai 1891: Aktie: Nr. 73.095.
Verlost am 1. Mai 1892: Prioritäten: Nr. 75.560 140.971.
Verlost am 1. Mai 1893: Aktien: Nr. 28.830 103.629. — Prioritäten: Nr. 6996 55.694 63.748 116.620.
Verlost am 1. Mai 1895: Aktien: Nr. 44.968 99.678. Prioritäten: Nr. 7860 96.891—4 174.964.
Verlost am 1. Mai 1896: Aktien: Nr. 31.514 32.482 47.864.
Verlost am 1. Mai 1897: Aktie: Nr. 2670. Prioritäten: Nr. 12.291 142.711 156.821—4.
Verlost am 1. Mai 1898: Aktien: Nr. 45.827 78.424 78.750 90.257.
Verlost am 1. Mai 1899: Aktie: Nr. 98.324. Prioritäten: Nr. 26.481—90 101.755—60 114.824—5.
Verlost am 1. Mai 1900: Aktie: Nr. 11.532. Prioritäten: Nr. 52.163 53.991—3 68.298 91.627.
Verlost am 1. Mai 1901: Aktien: Nr. 27.447 74.395 76.103. Prioritäten: Nr. 9201—5 9209 67.691—2 67.694—6.
Verlost am 1. Mai 1902: Aktien Nr. 12.177 32.539 77.447. Prioritäten: Nr. 6461—70 14.821—30 29.791—3 29.951—60 36.711—20 82.545 82.547—9 84.014—16 89.621—30.

Wien, am 1. Mai 1903.

Der Verwaltungsrat.

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

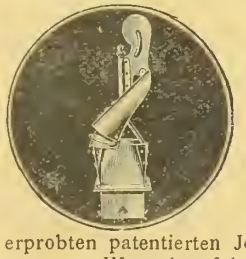
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH

WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

K. k. Staatsbahnen
und
Privatbahnen



verwenden auf Administrations- und Stationsgebäuden, Heizhäusern, Wächterhäusern etc. zur Vermeidung von Rauchbelästigungen, Erhöhung des Zuges und Verbesserung der Ventilation den 160.000-fach erprobten patentierten Johnschen Schornsteinaufsatz. Auf 729 Wunsch erfolgt Lieferung zur Probe.

J. A. John, Wien, IV/1,
Frankenberggasse 8, I 92. Telephon 3623.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1264	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Flachs, Hanf, Heede und Heedeabfälle, Werg und Abwerg	Podwołoczyska (Bhf.) transit	Szeged und Szeged-Rökus	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Artikel-Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	239 Heller		Im Kartierungswege		
1265	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Siehe untenstehende Tabelle	Siehe untenstehende Tabelle		Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1903	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe untenstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Für Artikel		Zwischen Časlau und						
		Jasło	Przemyśl	Rzeszów	Stanislau	Stryj	Tarnopol	Tarnów
		Heller pro 100 Kilogramm						
Eilgüter	gewöhnliche	2077	2266	1982	3017	2674	3017	1726
	ermässigte	887	958	852	1236	1115	1236	757
	besonders ermässigte	804	875	769	1153	1032	1153	674
Sperrige Güter		1152	1258	1099	1675	1495	1675	957
Güter der Klasse	I	804	875	769	1153	1032	1153	674
	II	637	693	608	847	783	847	531
	A	469	504	451	605	563	605	400
Cichorienwurzeln, gedörrte oder getrocknete aus Pos. C—19 der Güterklassifikation des Tarifteiles I bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen		—	—	—	—	—	—	221

Fortlaufende Nummer	1266	1267	1268
Die Publikation erfolgt: von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publikation erfolgt: und im Namen der	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	beteiligten Verwaltungen	
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Heu nnd Stroh	Holzstoff laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Bnchenholz der Position H—18 der Güterklassifikation des österreichisch-ungarischen Tarif-Teiles I
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Grieskirchen	Schwertberg	Bolecbów, Station der k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Burgan	München Laim München Ostbhf. München Südbhf. München Ztlbhf. Nürnberg Nordbhf. Nürnberg Nordostbhf. Nürnberg Ostbhf. Nürnberg Rgbhf. Nürnberg Ztlbhf.	Podwołoczyska (Bbf.) trs. Granica trs., bezw. Szczakowa trs. Brody (Bbf.) trs.
Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Frachtzahlnng: a) für mindestens 5.000 kg, b) „ „ 10.000 „ pro Wagen nnd Frachtbrief	Bestimmnngen des in der 8. Rnbrik bezeichneten Tarifes (Ausnahmetarif Nr. 16, Abteilnng IV)	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlnng für mindestens 10.000 kg für den Fracbtbrief und Wagen. Einbaltnng der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeicbneten Tarifes
Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 15. Mai 1903 bis anf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 10. Mai 1903 bis anf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 15. Mai 1903 bis anf Widerrnf, längstens bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Teil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 87) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Tarif-Teil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 16, Abteilnng IV), des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Artikeltarife für den Oesterreicbisch-Ungarisch-Rnssischen Grenzverkebr, gültig vom 1. Mai 1901
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Dermalen bestehen keine direkten Fracbtsätze	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Direkte Fracbtsätze bestehen nicht
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) Mk. 1·37 ad b) Mk. 0·87	1·17 1·13 1·15 1·19 1·62 1·61 1·59 1·58 1·58 Mark	73 124 63 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Fracbtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartiernngswege	Im Kartiernngswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1269	1270
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Malz	Schwefelsäure aus der Pos. S—3 b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Sopron (S.B. und R.Oe.E.E.)	Liesing
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Stationen des direkten Tarifes für den Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Getreideverkehr / Stationen des direkten Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Getreideverkehr	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür und Einhaltung der sonstigen in den nebenbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut in Mengen von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen für das Städtische Gaswerk an der Erdbergerlände bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2 / Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2	
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden	Besteht nicht
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Verschieden	34 Heller*)
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	0·12 Mark	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
Besondere Bemerkungen	Der Nachlass bezieht sich auf die am 1. Jänner 1903 gültigen Frachtsätze der nebenbezeichneten Tarife	*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2·— (zwei) Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen von der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände nach dem Städtischen Gaswerke in Anrechnung

Fortlaufende Nummer	1271	1272	1273
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn
	beteiligten Verwaltungen	k. k. österr. Staatsbahnen	
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Zucker der Pos. Z—8—a des Tarifes, Teil I	Reis und Reisabfälle, eingereiht in den Oesterr.-Adriatischen Verbands-Ausnahmetarif XV	Thon, rob, wenn unverpakt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Časlau (Oe.N.W.B.)	Triest Fiume	Michelob
nach	Borgo (Valsuganabahn)	Oberleutensdorf (k.k.St.B.)	Neudau Karlsbad (B.E.B.) Dallwitz (B.E.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. a) bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen; b) bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Abladen der Sendungen obliegt dem Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen, für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Tarif für den Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband und Lokaltarif der Valsuganabahn	Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3 und 4	Lokalgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 244 290	Heller 43 44 42
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 658 Heller b) 555 Heller	Heller 219 265	Heller 41 41 41
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Heller 25 25	Heller 2 3 1
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1274	Buschtěhrader Eisenbahn								Heller	Heller	Heller			
			Holz des Ausnahmetarifes III des Lokalgütertarifes, Teil II	Kralnp	Milostin-Kounowa	1. Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 10.000 kg mit einem Frachtbriefe und auf einem Wagen. 2. Die Sendungen müssen zum Baue der Lokalbahn Rakonitz-Laun dienen, und *) die über Saaz gehenden Sendungen müssen zu demselben Zwecke in Prieseu-Postelberg, Station der Lokalbahn Postelberg-Laun, zur Abgabe gelangen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif, Teil II	40	28	12	Rückvergütung	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die betreffende Bauleitung als Aufgeberin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die Generaldirektion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Februar 1904	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
				Kralnp	Saaz trs.*)				45	31	14			
				Prag (Bnbna)	Milostin-Konnowa				40	28	12			
				Prag (Bnbna)	Saaz trs.*)				46	32	14			
				Prag (Smichow)	Milostin-Konnowa				41	29	12			
				Prag (Smichow)	Saaz trs.*)				47	33	14			
				Rakonitz	Saaz trs.*)				33	23	10			
			Holz der Post H—18 des Oesterr.-ungar. Gütertarifes, Teil I, B	Krainp	Milostin-Konnowa				42	29	13			
				Kralnp	Saaz trs.*)				55	38	17			
				Prag (Bnbna)	Milostin-Kounowa				44	31	13			
				Prag (Bnbna)	Saaz trs.*)				55	38	17			
				Prag (Smichow)	Milostin-Konnowa				45	32	13			
				Prag (Smichow)	Saaz trs.*)				57	40	17			
				Rakonitz	Saaz trs.*)				34	24	10			
			Cement der Post C—6 und Kalk der Post K—4 des Oesterr.-ungar. Gütertarifes, Teil I, B	Prag (Smichow)	Milostin-Kounowa				42	30	12			
				Prag (Smichow)	Saaz trs.*)				51	36	15			
				Rakonitz	Saaz trs.*)				33	23	10			
1275	Buschtěhrader Eisenbahn		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung dieser Kundmachung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 gelangt hinsichtlich der Linien der Buschtěhrader Eisenbahn für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen, welche zur Erweiterung der Werkstätten und zum Baue neuer Wohnhäuser der Ersten Böhmischen Glasindustrie-Aktiengesellschaft in Bleistadt bestimmt sind und in Wagenladungen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen in der Station Bleistadt (B.E.B.) zur Abgabe gelangen, bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XII des vom 1. Jänner 1898 gültigen Lokalgütertarifes, Teil II, dieser Bahn festgesetzte Tarifermässigung unter den in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.													

Fortlaufende Nummer	1276	1277
Die Publikation erfolgt von der und in der Namen	Buschtěhrader Eisenbahn beteiligten Verwaltungen	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebführende der Schneeberg-Bahn
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Gebrauchte, leere Säcke als Frachtgut; Leere Säcke als Eilgut; Mahlprodukte der Position M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Steine der Tarifposition S—55 b
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	Rosenthal-Johannestbal	Fischan
für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) nach	Schönlinde (B.N.B.)	Wien E.W.A. oder Klein-Schwechat
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) beliebige Mengen, bezw. für Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief, b) mindestens 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. c) mindestens 10.000 kg } 2. Einhaltung der für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	1. Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Lokalgütertarife	Gemeinschafts-Gütertarif, Teil II, vom 27. August 1900
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	46 Heller
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 55 Heller ad b) 55 Heller ad c) 51 Heller	51 Heller; 95 Heller; 34 Heller
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		12 Heller
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		über Feuerwerksanstalt—Sollenau

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1278	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle zu Regiezwecken der Lokalbahn Chrudim-Holitz	Brüx A.T.E.B. u. k.k.St.B.	Chrudim Oe.N.W.B.	Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes. Die Sendungen, für welche in dem von der A.T.E.B. zu bestimmenden Bedarfsfalle von den k. k. österr. Staatsbahnen, deren Wagen mit 24stündiger Mietfreiheit belastet sind, müssen mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an eine Dienststelle der Lokalbahn Chrudim-Holitz adressiert sind und oberhalb der Adresse die Ueberschrift tragen: „Regiesendung der Lokalbahn Chrudim-Holitz“	Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig/Schima, bezw. Prag vom 1. Juli 1899	Kronen für 10.000 kg			Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen sind die Schlepphahngebühren nicht enthalten
				Dux und Ladowitz					99·2	83	16·2			
				Karbitz					93·2	77	16·2			
				Brüx A.T.E.B. und k.k.St.B.	Morawan St.E.G.				99·4	92	7·4			
				Dux und Ladowitz					97·4	86	11·4			
				Karbitz					91·4	80	11·4			

Hüttig's Grassamen-Mischungen

für Eisenbahndämme und Böschungen, für Gärten und Wiesenanlagen in zweckentsprechender, unübertrefflicher Qualität.

Specialofferte und Kataloge zu Diensten.

Samenhandlung P. Hüttig

Wien, I. Weihburggasse 17.

Lieferant der k. k. Staatsbahnen, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Aussig-Teplitzer Bahn etc. 723

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAATS-EISENBAHN GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 52. **Wien, 7. Mai 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Kommission für Verkehrsanlagen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Verschiedene Mitteilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 28. April 1903,*) betreffend die Ausserkraftsetzung des zweiten Absatzes des § 13 der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 25. Juni 1870, R.-G.-Bl. Nr. 109, für das Ergänzungsnetz der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 26. April 1903 wird der zweite Absatz des § 13 der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 25. Juni 1870, R.-G.-Bl. Nr. 109, für das Ergänzungsnetz der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, wornach die Maximalgrenze der aufzunehmenden Prioritätsschuld mit drei Fünfteln des Anlagekapitales festgesetzt wird, ausser Kraft gesetzt.

Wittek m. p.

*) Enthalten in dem am 3. Mai 1903 ausgegebenen XLIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 100.

Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.

Zu Beginn der am 28. April d. J. unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter v. Wittek stattgefundenen Vollversammlung begrüsste der Vorsitzende die neugewählten Mitglieder der Landeskurie, Landtagsabgeordneten Herrn Bürgermeister Dr. Lueger, Lorenz Müller, Anton Baumann, Paul Spitaler und Alois Kern, und wurde sohin von denselben die vorgeschriebene Angelobung geleistet.

Zur Tagesordnung übergehend, zog die Kommission als ersten Gegenstand den Rechnungsabschluss für das Jahr 1902 in Beratung und wurde derselbe nach dem Antrage des Finanzausschusses, welcher die Vorlage einer eingehenden Vorberatung unterzogen hatte, vorbehaltlich der Prüfung durch die hierzu delegierten Vertreter der drei Kurien, festgestellt. Hiernach beträgt die Summe der im Berichtsjahre erwachsenen Ausgaben zu Lasten des Baufonds K 6,414.324, wovon auf den Bau der Stadtbahn K 1,577.817, auf die Arbeiten am Donaukanale K 2,296.967, auf die Wienflussregulierung K 1,942.092 und auf die Hauptsammelkanäle beiderseits des Donaukanales K 597.448 entfallen. Von dem für Rechnung der Gemeinde Wien beschafften Anteile des Baufonds wurde der Gemeinde über ihr Verlangen ein Kapitalsbetrag von K 2,500.000 ausgefolgt. Zu Lasten des Reservefonds wurden diverse Ausgaben im Betrage von K 117.139 und ausserdem die anlässlich der erwähnten Kapitalshinauszahlung an die Gemeinde aufgelaufenen Zinsen mit K 63.924 bestritten.

Die Zentralleitung erforderte K 62.748. Für die Verzinsung und Tilgung des bereits begebenen Gesamtbetrages der Kommissionsanlehen hatten programmmässig die beitragleistenden drei Kurien, des Staates, des Landes und der Gemeinde, aufzukommen, welche für die Verzinsung Beiträge von insgesamt K 9,084.800 und für die Tilgung solche von insgesamt K 400.000 leisteten.

Der zufolge des Anschluss- und Betriebsvertrages betreffend die Wiener Stadtbahn vom 25. Juni 1902 seitens der k. k. Staatsbahnverwaltung auf Grund des Prinzipes der Vergütung der Selbstkosten geführte Betrieb der Wiener Stadtbahn lieferte Einnahmen im Betrage von K 5,453.874, dagegen betrugen die Betriebsausgaben K 5,911.599. Der hieraus sich ergebende Betriebsabgang ist seitens der beitragleistenden drei Kurien, und zwar vom Staate mit K 394.667, vom Lande Niederösterreich

mit K 22.886 und von der Gemeinde Wien mit K 40.172 zu tragen.

Der Betrieb der Hauptsammelkanäle beiderseits des Donaukanales erforderte einen Aufwand von K 187.888, wovon zu Lasten des Staates und des Landes Niederösterreich je K 9394 und zu Lasten der Gemeinde Wien K 169.099 entfallen.

Die seit Beginn des Baues der Wiener Verkehrsanlagen zu Lasten des Baufonds bestrittenen Gesamtauslagen haben an effektiven Bau-, Erhaltungs- und Betriebskosten den Betrag von K 198,705.252 und zuzüglich der gemeinsamen Auslagen von K 8,297.633, sowie der mehrerwähnten Kapitalshinauszahlung an die Gemeinde Wien pro K 2,500.000 die Summe von K 209,502.884 erreicht und fallen rücksichtlich der Kapitalsverzinsung und Rückzahlung die Nominalbeträge von K 140,155.293 dem Staate, K 22,071.481 dem Lande Niederösterreich und K 53,197.886 der Gemeinde Wien zur Last.

Für das Jahr 1903 verblieb der Kommission unter Einrechnung der bei den bauführenden Behörden vorhandenen Dotationsreste im Gesamtbetrage von K 712.724 aus dem Erlöse der Begebung sämtlicher drei Emissionen des Kommissionsanlehens ein verfügbarer Kapitalsbestand von K 13,847.234. Der Reservefonds der Kommission bezifferte sich mit Schluss des Berichtsjahres auf K 2,127.678.

Zugleich mit dem Rechnungsabschlusse wurde der Jahresbericht über die Tätigkeit der Kommission im Jahre 1902 genehmigt. Aus dem Inhalte dieses Berichtes, der sich bezüglich seiner Einteilung dem in den Vorjahren eingehaltenen Vorgange anschliesst, ist folgendes hervorzuheben:

Zunächst wird konstatiert, dass die von der Kommission noch auszuführenden Bauarbeiten im Berichtsjahre einen regelmässigen Fortgang genommen haben.

Bezüglich der Wiener Stadtbahn ist nach Vollendung der eigentlichen Bauarbeiten mit 30. Juni 1902 die Auflösung der k. k. Baudirektion für die Wiener Stadtbahn erfolgt. Die noch abzuwickelnden Geschäfte wurden teils dem Grundeinlösungskommissär der Wiener Stadtbahn, teils der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn (Sektion C. W.) übertragen.

Von nachträglichen Bauherstellungen ist auf der Gürtellinie eine künstlerisch ausgestaltete Gedenktafel zur Erinnerung an die feierliche Eröffnung der ersten Teilstrecken der Stadtbahn durch Se. Majestät den Kaiser am 9. Mai 1898 in dem stadtseitigen Portikus der Haltestelle „Alserstrasse“ zur Aufstellung gelangt.

Hinsichtlich der Wientallinie wurden die Abrechnungsdifferenzen über mehrere das Stadtbahnunternehmen und die Wienflussregulierung betreffende gemeinsame Arbeiten durch ein besonderes Uebereinkommen zwischen dieser Kommission und der Gemeinde Wien geordnet. Die Benützung der Eindeckungen über die Donaukanallinie für öffentliche Zwecke wurde ebenfalls im Einvernehmen mit der Gemeinde geregelt. Ueber die Grundeinlösungsarbeiten ist zu berichten, dass die bücherliche Durchführung der Grundtauschtransaktion zwischen der Gemeinde und der Kommission auf Grund des Uebereinkommens vom 19. April 1898 mit Schluss des Berichtsjahres als vollendet anzusehen war. Die Vorarbeiten für die Anlegung des Eisenbahnbuches der Wiener Stadtbahn waren bezüglich der Gürtel- und Vorortelinie ebenfalls zum grössten Teile bereits durchgeführt und konnten noch im Berichtsjahre die Ermittlungsgesuche, betreffend die Gürtellinie bei den Bezirksgerichten Josefstadt und Ottakring, eingebracht werden.

Was die Wienflussregulierung betrifft, so ist hier die Herstellung der Sohlenpflasterung von Baumgarten bis Hütteldorf-Bad, die Vollendung der Ausgestaltung der Schönbrunner Schlossbrücke und die Ausführung von Anpflanzungen längs des Wienflusses hervorzuheben.

Die Arbeiten in den Baulosen 7 a und 7 b des rechtsseitigen Hauptsammelkanales längs des Donaukanales wurden im Berichtsjahre vollendet. Hiermit erscheint der rechtsseitige Hauptsammler in der ganzen ursprünglich vorgesehenen Ausdehnung von Nussdorf bis zur Staatsbahnbrücke ausgeführt und wurde nach Abdämmung der provisorischen Ausmündung unterhalb der Sophienbrücke am 3. April 1902 der ganze Hauptsammelkanal in Betrieb gestellt. Das Projekt für die Ueberführung des linken Sammlers auf das rechte Kanalufer mittels eines unter dem Donaukanale auszuführenden Drückers und für die Fortführung der vereinigten Hauptsammelkanäle bis zum Donaustrome wurde seitens der Kommission im Prinzipe genehmigt, jedoch die Beschlussfassung über die Ausführung dieser Arbeiten noch vorbehalten.

Von den Arbeiten am Donaukanale wurden im Berichtsjahre mehrere schwierige Partien der Kaimauern, so am „Scharfen Eck“ unterhalb der Stephaniebrücke, dann an beiden Ufern zwischen der Franzens- und Verbindungsbahnbrücke, weiter die provisorischen Anschlüsse an die bestehenden alten Uferböschungen bei der Ferdinands- und Aspernbrücke ausgeführt, auch wurde ein grosser Teil der Stützmauern vollendet und mit den Zier- und Stiegengeländern versehen.

Am 12. April 1902 hat gelegentlich einer Sonderzugsfahrt Sr. Majestät des Kaisers eine Besichtigung der letztausgeführten Strecken der Stadtbahn (Donaukanallinie und Verbindungskurve), sowie der Regulierungsarbeiten längs des Donaukanales stattgefunden, wobei zugleich die von der Gemeinde Wien in Angriff genommene Ausgestaltung des Karlsplatzes in Augenschein genommen wurde.

Hinsichtlich des Betriebes der Wiener Stadtbahn wird hervorgehoben, dass die Entwicklung des Verkehres im Berichtsjahre durch eine Reihe nachteiliger Momente, wie namentlich durch schlechtes Wetter an Sonn- und Feiertagen und die zunehmende Konkurrenz der elektrischen Strassenbahnen, ungünstig beeinflusst wurde.

Die Gesamteinnahmen der Wiener Stadtbahn betrugen — wie bereits oben erwähnt — im Jahre 1902 K 5,453.874 gegen K 5,333.851 im Vorjahre, die Betriebsausgaben K 5,911.599 gegen K 5,520.323 im Jahre 1901. Der von der Kommission zu bedeckende Betriebskostenabgang beziffert sich demnach auf K 457.725, während derselbe im Jahre 1901 K 186.472 betrug. Was die Anzahl der Reisenden auf der Wiener Stadtbahn anbelangt, so ist der von der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien geführten Frequenzstatistik zu entnehmen, dass auf der Wiener Stadtbahn unter der Einwirkung der vorhin angeführten ungünstigen Umstände im Berichtsjahre 33,807.873 Reisende gegen 32,222.226 Reisende im Jahre 1901 befördert wurden. Hierbei ist jedoch hervor-

zuheben, dass die Donaukanallinie erst am 6. August 1901 eröffnet wurde, mithin im Jahre 1901 nur teilweise auf die Gesamtfrequenzziffer einwirkte. Die höchste Tagesfrequenz wurde am 29. Juni mit 305.079 Personen erreicht.

Die Probefahrten auf der auch für den elektrischen Betrieb versuchsweise eingerichteten Strecke Heiligenstadt—Michelbeuern der Wiener Stadtbahn wurden auch während des Berichtsjahres vorerst während der betriebsfreien Nachtstunden vorgenommen, und erteilte sohin die Eisenbahnverwaltung die Bewilligung, diese elektrischen Probezüge von Heiligenstadt nach Michelbeuern auch bei Tag, jedoch ohne Personenbeförderung, verkehren zu lassen. Die Probefahrten erfolgten zunächst mit einem Zuge von fünf Wagen und wurden späterhin mit einem Zuge von zehn Wagen fortgesetzt. Ein positives Ergebnis haben diese Versuche, welche wegen Erschöpfung des hierfür bewilligten Kredites mit Ende 1902 eingestellt werden mussten, nicht geliefert.

Die Betriebskosten der Hauptsammelkanäle beiderseits des Donaukanales für das Jahr 1901 waren von der Gemeinde Wien vorschussweise bestritten worden, und wurden im Berichtsjahre von den Kurien des Staates und des Landes die auf dieselben entfallenden Anteile eingefordert. Die Gesamtkosten betrugen K 188.190, wovon je K 9410 von Staat und Land und K 169.370 von der Gemeinde Wien zu tragen waren.

Der Bericht gedenkt sodann der in der Zusammensetzung der Kommission innerhalb des Berichtsjahres eingetretenen Veränderungen. Die Kommission hat durch das Ableben eines ihrer tätigsten Mitglieder, des Landtagsabgeordneten Gottfried Jax, einen schmerzlich gefühlten Verlust erlitten.

Nach einer Besprechung der Gestaltung des Anlehensdienstes während des Jahres 1902 gibt der Bericht eine ausführliche technische Darstellung der im Laufe des Jahres 1902 ausgeführten Bauarbeiten an den einzelnen Verkehrsanlagen, getrennt nach den Gruppen:

A. Stadtbahn,
B. Wienflussregulierung,
C. Hauptsammelkanäle und
D. Umwandlung des Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen.

An diese technischen Bauberichte schliesst sich eine detaillierte Nachweisung der Arbeiterzahl und der erzielten Baufortschritte an. Hierauf folgt eine allgemeine Besprechung der Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn während des Berichtsjahres. Ausser dem Rechnungsabschlusse ist dem Jahresberichte noch der Anschluss- und Betriebsvertrag, betreffend die Wiener Stadtbahn, samt Verrechnungsvorschrift, der Nachtrag III zum Bauübereinkommen, betreffend die Wiener Stadtbahn, und der Bericht des Gewerbe-Inspektors beigegeben.

Der Jahresbericht wurde von der Vollversammlung genehmigt.

Im weiteren Verlaufe der Sitzung wurde eine Reihe von anlässlich des Stadtbahnbaues entstandenen Differenzpunkten zwischen der Gemeinde Wien und der Kommission für Verkehrsanlagen einvernemlich geregelt. Bei diesem Anlasse hat die Kommission auch die Verpflichtung übernommen, die bestehenden Telegraphen-, Telephon- und Signalleitungen längs der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn in Kabel zu verlegen.

Die Berechnung der Entschädigung zugunsten der Stadtbahn für die tarifarische Gleichstellung der Stadtbahnstrecke Heiligenstadt—Brigittabrücke mit der Staatsbahnstrecke Heiligenstadt—Wien Kaiser Franz Joseph-Bahn und für Fahrpreisermässigungen auf ersterer Strecke wurde genehmigt.

Einem Ansuchen um Einlösung von verjährten Coupons wurde analog dem bisher eingehaltenen Vorgange keine Folge gegeben.

Sodann hat die Kommission dem seitens der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien ausgearbeiteten Entwurfe des Sommerfahrplanes pro 1903 zugestimmt und behufs Errichtung von Windfängen bei den Eingangstüren der Stadtbahn-Haltestellen Ober-St. Veit, Braunschweiggasse, Margarethen-Gürtel und Stadtpark, dann zur Ergänzung der Stellwerks-Einrichtungen in der Station Hauptzollamt, sowie behufs Herstellung von Abortanlagen und Trinkwasserausläufen in den Stationen Hernals und Gersthof der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn die erforderlichen Kredite aus dem Reservefonds bewilligt.

Schliesslich wurde über eine Anzahl von Abrechnungen aus dem Bau der Wiener Stadtbahn Beschluss gefasst.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 223. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Errichtung einer Haltestelle Kolovraty-Těchovicky der Kaiser Franz Joseph-Bahn;
2. der Abgeordneten Dr. Lemisch und Genossen, betreffend die rechtzeitige Verlautbarung der Eisenbahnfahrpläne;
3. der Abgeordneten Prochazka und Genossen, betreffend die Aufhebung einer in der Dienstordnung der Oesterreichischen Nordwestbahn bestehenden Bestimmung über die Kündigung der Eisenbahnbediensteten.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Friedland-Hermsdorf. (Genehmigung des Projektes für die Behebung der Rutschung in der Grenz- und Gemeinschaftsstation Hermsdorf.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Bauabteilung Friedland der Zentralverwaltung der Sekundärbahnen (Firma Herrmann Bachstein in Berlin) vorgelegte und mit der Einverständnisklausel der kgl. Sächsischen Staatsbahnen versehene Projekt über die bei der staatlichen Kollaudierung der Lokalbahn Friedland-Hermsdorf angeordnete Sanierung der Rutschung in der Grenz- und Gemeinschaftsstation Hermsdorf unter gleichzeitiger Ausfolgung eines signierten Projektspares zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 14.497.]

Lokalbahn Lambach-Vorchdorf. (Genehmigung der Oberbau-Normalpläne.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die von den Konzessionären der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf für diese in Bauausführung begriffene Bahnlinie vorgelegten Oberbau-Normalpläne unter Vorschreibung gewisser Aenderungen genehmigt. [E.-M.-Z. 18.406.]

Zusammenstellung der am 1. April 1903 in Bau gestandenen Eisenbahnstrecken.

Post Nr.	Benennung der Strecke	Baulänge in Kilometern	Datum der Konzessionsurkunde (des Gesetzes)	Konzessionsmässiger (gesetzmässiger) Bauvollendungstermin	Motor	Spurweite	Betriebsführung	Anmerkung
	I. Staatliche Bauführung.							
1	Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:							
	a) Teilstrecke Lemberg—Sambor . .	76·8	6. Juni 1901	—	Dampfkraft	1·435	Staatsbetrieb	**)
	b) Teilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze	92·0	6. Juni 1901	—	„	1·435	„	
2	Tauernbahn:							
	Teilstrecke Schwarzach—Gastein . .	29·6	6. Juni 1901	—	„	1·435	„	*)
3	Spalato—Sinj	40·0	21. Dez. 1898	—	„	0·76	„	***)
4	Waidhofen a. d. Thaya—Zlabings . .	27·0	10. Nov. 1900	10. Nov. 1902	„	1·435	„	****)
5	Jičin—Turnau	30·1	7. Dez. 1901	7. Dez. 1903	„	1·435	„	****)
6	Neumarkt—Suchahora	21·2	4. Nov. 1897	15. Juni 1904	„	1·435	„	****)
	II. Private Bauführung.							
7	Kaadner Lokalbahnen:							
	Kaaden—Willomitz	15·7	22. Dez. 1900	22. Dez. 1903	„	1·435	Staatsbetrieb	
8	Tabor—Bechin	23·7	19. April 1902	19. April 1904	Elektrische Kraft	1·435	„	
9	Světla—Ledeč—Kaców	47·5	19. April 1902	19. April 1904	Dampfkraft	1·435	„	
10	Stammersdorf—Auersthal	21·9	16. Nov. 1901	16. Nov. 1903	„	1·435	Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co.	
11	Böhmisch Leipa—Steinschönau	22·1	24. März 1902	24. März 1904	„	1·435	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	
12	Gänserndorf—Gaunersdorf	22·5	15. März 1902	15. Sept. 1903	„	1·435	Niederösterr. Landeseisenbahnamt	
13	Schweissing—Haid	15·0	23. Nov. 1899	23. Nov. 1903	„	1·435	Staatsbetrieb	
14	Piła—Jaworzno:							
	Fortsetzungslinie bis Jaworzno Stadt	3·8	—	—	„	1·435	„	
15	Mendelbahn:							
	Adhäsionsstrecke	2·0	2. Okt. 1902	2. Okt. 1904	Elektrische Kraft	1·435	Südbahn-Gesellschaft	
	Seilstrecke	2·4	2. Okt. 1902	2. Okt. 1904	„	1·000	„	
16	Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn Landesgrenze	35·0	10. Mai 1902	10. Mai 1904	Dampfkraft	1·435	„	
17	Przeworsk—Bachórz	43·8	15. Feb. 1902	15. Nov. 1904	„	0·76	Staatsbetrieb	
18	Lambach—Vorchdorf—Eggenberg . . .	11·4	20. Jänn. 1903	20. Jänn. 1904	„	1·435	„	

*) Hauptbahn I. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
**) Hauptbahn II. Ranges, auf Staatskosten im Baue.
***) Lokalbahn, auf Staatskosten im Baue.
****) Lokalbahn, auf Kosten der Konzessionäre im Baue.

Ausserdem wurde die Teilstrecke Steinbach—Gross-Pertholz—Gross-Gerungs der Lokalbahn Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs am 1. März 1903 dem Betriebe bereits übergeben.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Villach: Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Sonntagberg.) Die bisherige Bezeichnung der zwischen den Stationen Rosenau und Waidhofen a. d. Ybbs der Linie Amstetten—Pontafel gelegenen Haltestelle „Sonntagberg“ wurde vom 1. Mai 1903 an in „Sonntagberg-Böhlerwerk“ abgeändert.

Friedländer Bezirksbahnen. (Lokalbahn Friedland-Heinersdorf: Abänderung des Stationsnamens Heinersdorf in Heinersdorf a/T.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 29. April 1903, Z. 16.246, die Abänderung des Stationsnamens Heinersdorf der Lokalbahn Friedland-Heinersdorf in „Heinersdorf an der Tafelfichte“, abgekürzt „Heinersdorf a/T.“, verfügt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 7. April 1903, Z. 22.651, dem Budapester Zivilingenieur Emil Varnay und Konsorten für eine von der Station Pöstyén der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, diese mit dem Kur- und Badeetablissement in Pöstyén verbindende und sich ausserdem im Bereiche der städtischen Gemarkung von Pöstyén mit Benützung entsprechender Strassenzüge verzweigende schmalspurige Strassenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 7. April 1903, Z. 19.921, der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmung Mandel, Revész & Comp. und Konsorten für eine von der Station Fogaras der Lokalbahn Nagy-Szeben (Hermannstadt)—Olt-Hid—Felek (—Vöröstorony [Rothenthurmpass]—Caieni)—Fogaras abzweigende und diese im Bereiche der Komitate Fogaras und Brassó (Kronstadt) entweder:
   a) über Mundra, Sárkány, Vád, Ó-Sinka, Holbák, Fekete-Halom und Vidombak führende, mit der Endstation Zernest der Lokalbahn Brassó-Zernest verbindende,
   b) oder eine von der zukünftigen Station Ó-Sinka aus die Linie a) am kürzeren Wege über Fekete-Halom in der Station Brassó der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Lokalbahnen Brassó-Zernest und Brassó—Sepsi-Szent-György—Csik-Szereda der Háromszéker Komitats-Lokalbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strasseneisenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Generalversammlung.) Am 20. April 1903 fand in Budapest die diesjährige Generalversammlung statt. Dem Berichte der Direktion für das Jahr 1902 zufolge betrug das investierte Kapital Kronen 15,429.156·52. Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf Kronen 3,176.663·87, die Gesamtausgaben auf K 2,292.210·45, der Reingewinn auf K 884.453·42. Die Direktion beantragte nach Abzug von K 21.351·90 als Vortrag für das Jahr 1903, K 863.101·52 an die Aktionäre zu verteilen (5 Prozent normale Zinsen und 2 Prozent als Superdividende). Weiters beantragte die Direktion zur Deckung der Kosten für die im Jahre 1902 erbauten und im Jahre 1903 noch zu erbauenden Linien, das gesellschaftliche Aktienkapital auf rund K 16,000.000 zu erhöhen. Die Anträge der Direktion wurden genehmigt und das Absolutorium erteilt.

— (Ausbau der Ringbahnlinie bis zum Parlamentsgebäude.) Die Direktion dor Budapester Stadtbahn-Gesellschaft hat im Einvernehmen mit der Budapester hauptstädtischen Kommunalbehörde den Ausbau ihrer Ringstrassenlinie von der nördlichen Kaistrecke bis zum neuen Parlamentsgebäude und weiterhin längs dem Donaukai bis Uj-Pest vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung beschlossen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Eröffnung der Teilstrecke Hódmezö—Vásárhely—Makó—Ujváros der Lokalbahn Hódmezö-Vásárhely-Makó-Nagyszentmiklós.) Am 25. April 1903 wurde die Teilstrecke Hódmezö — Vásárhely — Makó — Ujváros der Lokalbahn Hódmezö-Vásárhely-Makó-Nagyszentmiklós dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben.

Waldbahn im Komitate Liptó. Der kgl. ungarische Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Handelsminister und der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn den Bau einer von der Station Fenyöháza der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, im Bereiche des Lubochnatales bis zu den ärarischen Waldschlägen führenden, elektrisch zu betreibenden schmalspurigen Waldbahn angeordnet.

Verschiedene Mitteilungen.

Beitritt der Direktionskassen der k. k. Staatsbahn-Direktionen Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag und Olmütz zum Giroverkehre der Oesterr.-ungar. Bank. Nachdem die k. k. Hauptkassa der österreichischen Staatsbahnen bereits vor längerer Zeit dem Giroverkehre der Oesterr.-ungar. Bank beigetreten ist, wurde seitens des k. k. Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium verfügt, dass auch mehrere Staatsbahn-Direktionskassen, und zwar zunächst jene in Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag nnd Olmütz an den Giroverkehr der Bank anzugliedern sind.

Eintragungen in das Handelsregister. Aenderungen und Zusätze wurden eingetragen bei nachstehenden Firmen:

Niederösterreich.

St. Pölten

„Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank“.

Das vom niederösterreichischen Landesausschusse ernannte Mitglied des Verwaltungsrates Franz Richter gelöscht. Das an dessen Stelle vom niederösterreichischen Landesausschusse ernannte Mitglied des Verwaltungsrates Dr. Robert Pattai, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, niederösterreichischer Landesausschuss, Hof- und Gerichtsadvokat in Wien, eingetragen. St. Pölten, 16. April 1903.

Wien, I. Freinng 8

„Lokalbahn Triest-Parenzo“.

Dr. Pier Antonio Gambini als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Augustin Tomasi, Landesansschussbeisitzer in Parenzo, als vom Landesausschusse der Markgrafschaft Istrien entsendetes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 27. Februar 1903.

Wien, I. Volksgartenstrasse 3

„Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt“.

Johann Medinger und Robert Eisner als Mitglieder des Verwaltungsrates, letzterer über Ableben, gelöscht. Eduard Medinger, k. k. Kommerzialrat in Wien, als kooptiertes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 24. März 1903.

Wien, I. Freiung 8

„Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel“.

Hans Kargl, k. k. Ministerialrat i. R. in Wien, als vom k. k. Eisenbahnministerium entsendetes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 24. März 1903.

Wien, I. Freinng 8

„Lokalbahn Lambach-Haag“.

Hans Kargl, k. k. Ministerialrat i. R. in Wien, als vom k. k. Eisenbahnministerium entsendetes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 24. März 1903.

Wien, I. Freiung

„Ybbstalbahn“.

Professor Franz Richter als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Johann Oberndorfer, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, Bürgermeister in Weistrach, als vom niederösterreichischen Landesausschusse entsendetes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 3. April 1903.

Wien, I. Herreugasse 13

„Niederösterreichische Waldviertelbahn“.

Franz Richter als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht; dagegen Dr. Robert Pattai, Hof- und Gerichtsadvokat, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter in Wien, als vom niederösterreichischen Landesausschusse entsendetes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Wien, 14. April 1903.

Oberösterreich.

Linz

„Mühlkreisbahn-Gesellschaft".

Ausgeschieden: der Präsident Josef Theodor Prager über Ableben. Eingetreten in die Direktion: Gustav Wolf, Gemeinderat in Linz, als von dem Gemeinderate der Landeshauptstadt Linz entsendetes Mitglied. Linz, 2. März 1903.

Linz

„Mühlkreisbahn-Gesellschaft".

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 27. Juni 1901 beschlossenen und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. Februar 1903, Z. 3855, genehmigten, teilweise geänderten Statuten. Hiernach ist der Zweck der Gesellschaft die Ausübung der aus der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 28. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 136, und aus der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 69, hervorgehenden Rechte mit der Massgabe, dass der Betrieb der Lokalbahn Linz-Urfahr über Neufelden nach Aigen auf Grund des von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Protokollarübereinkommens vom 29. Mai 1900 und des Betriebsvertrages vom 18. Oktober 1900 von der k. k. Staatsverwaltung für Rechnung des Staates geführt wird. Die Gesellschaft endet entweder mit der Amortisation des gesamten Prioritätsaktienkapitales oder mit der etwa früher eintretenden staatlichen Einlösung der der Gesellschaft gehörigen Bahnlinien, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches eine frühere Auflösung erfolgen sollte. Die Firma wird vorgedruckt oder von wem immer geschrieben und kollektiv von zwei Verwaltungsratsmitgliedern unterzeichnet. Der Verwaltungsrat ist der Vorstand und das Exekutivorgan der Gesellschaft. Derselbe besteht aus mindestens acht und höchstens elf Mitgliedern. Die k. k. Regierung, der oberösterreichische Landesausschuss, der Gemeinderat der Landeshauptstadt Linz, der Gemeindeausschuss der Stadt Urfahr und die Direktion der „Allgemeinen Sparkasse in Linz" haben, solange der Staat, bezw. das Land Oberösterreich, bezw. die vorgenannten beiden Städte, bezw. die erwähnte Sparkasse im Besitze von Aktien der Gesellschaft sind, das Recht, je ein Mitglied in den Verwaltungsrat zu entsenden. Die übrigen Mitglieder werden von der Generalversammlung aus der Zahl der Aktionäre gewählt. Linz, 2. April 1903.

Tirol.

Bozen

„Ueberetscherbahn".

Das Gesellschaftskapital ist in Ausführung des Beschlusses der dritten ordentlichen Generalversammlung vom 3. Mai 1902 und Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. Februar 1903, Z. 3380, durch Ausgabe von 600 Stück volleingezahlter und auf den Ueberbringer lautender Prioritätsaktien lit. B à K 2000 um K 1,200.000 erhöht worden, welcher Betrag das Anlagekapital der Mendelbahn bildet. Bozen, 5. Februar 1903.

Jenbach

„Achenseebahngesellschaft".

Zweigniederlassung der in Salzburg bestehenden Hauptniederlassung. Die statutenmässig ausgeschiedenen Mitglieder des Verwaltungsrates Lorenz Zuckmandel und Gustav Moshagen wurden am 30. März 1903 mit dreijähriger Funktionsdauer wiedergewählt. Innsbruck, 14. April 1903.

Böhmen.

Joachimsthal

„Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal".

Eingetreten in den Verwaltungsrat: JUDr. Adalbert Mastný, Konzipist des Landesausschusses des Königreiches Böhmen in Prag. Ausgetreten aus dem Verwaltungsrate: JUDr. Karl Mandl. Eger, 12. März 1903.

Prag, III. Landtagsgebäude

„Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn — Mostecko Lovosická spojovací dráha".

JUDr. Emil Roos, Landesausschuss-Sekretär in Prag, vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen zum Mitgliede des Verwaltungsrates ernannt. JUDr. Karl Mandl, als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. Prag, 11. März 1903.

Prag, III. „Beim Kettensteg" 4

„Kleinbahn Königshof-Beraun-Konečprus".

JUDr. Vinzenz Dewetter, Sekretär der Landesbank des Königreiches Böhmen, als das zweite von der Landesbank des Königreiches Böhmen ernannte Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. Prag, 13. März 1903.

Prag, III. Thomasgasse 15

„Místní dráha Netolicka — Netolitzer Lokalbahn".

Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen hat nach § 28 der Statuten den JUDr. Adalbert Mastný, Konzipisten dieser Landesbehörde, zum Mitgliede des Verwaltungsrates ernannt. Das bisherige Mitglied des Verwaltungsrates JUDr. Karl Mandl gelöscht. Prag, 3. April 1903.

Galizien.

Lemberg (Lwów)

„Wschodnio-galicysjkie koleje lokalne — Ostgalizische Lokalbahnen".

Wstąpił: członek rady zawiadowczej Dr. Otto Müller. Zmarł: członek rady zawiadowczej Jakob Haas. Lemberg (Lwów), 27. März 1903.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 28. April d. J. dem Zentralinspektor der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Josef Schwarz das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens und dem Oberinspektor derselben Bahngesellschaft Friedrich Schürer v. Waldheim taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rates allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Offert-Ausschreibung

für die Lieferung und Aufstellung einer neuen Eisenkonstruktion, sowie die Montierung zweier bestehender demontierter Eisenkonstruktionen.

1. Lieferung und Aufstellung einer Blechbrücke von 5·49 m Stützweite, Fahrbahn oben, für das Unterbauobjekt in km 44·447 der Linie Lemberg—Itzkany.

2. Montierung einer bestehenden, in demontiertem Zustande sich befindenden Fachwerkskonstruktion von 15·84 m Stützweite, Fahrbahn unten, für die Brücke in km 25·776 und eines gleichfalls vorhandenen und bereits demontierten Blechträgers von 10·80 m Stützweite, Fahrbahn unten, für die Brücke in km 58·930 der gleichen Linie.

Die näherungsweisen Kosten dieser Arbeiten belaufen sich auf K 2500.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie die Pläne der drei Eisenkonstruktionen können bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau (Abteilung für Bahnerhaltung und Bau) eingesehen und daselbst auch die zur Benützung vorgeschriebenen Offertformulare behoben werden.

Der Erlag eines Vadiums ist nicht erforderlich. Die Offerenten bleiben mit ihren Angeboten bis zum 1. Juni d. J. im Worte.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift **„Offert auf die Lieferung der Eisenkonstruktion in km 44·447 und Montierung der Eisenkonstruktionen in km 25·776 und 58·930 der Linie Lemberg—Itzkany"** versehen, **spätestens am 20. Mai d. J., 12 Uhr mittags (Stadtzeit)**, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau einzureichen. Die Eröffnung der Offerte, zu welcher die Offerenten oder deren Bevollmächtigte zugelassen werden, findet an demselben Tage um 3 Uhr nachmittags (Stadtzeit) in einem Amtslokale der genannten Staatsbahn-Direktion statt.

Offerte, welche nicht zu dem vorbezeichneten Einreichungstermine eingebracht werden, ferner solche, in denen eine gänzliche oder teilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Stanislau, am 1. Mai 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Einführung des Ausnahmetarifes 34 (Bier).

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1903 gelangt nachstehender Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausnahmetarif 34 für Bier

a) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestens 5.000 kg für einen Frachtbrief und Wagen.
b) „ „ „ „ „ „ „ 10.000 kg „ „ „ „ „

Von	Bahn	Nach								
		Bremen*) (Hauptbhf. und Freibezirk)		Hamburg B. und Wilhelmsburg		Stettin Swinemünde während des Schlusses der Schiffahrt auf dem Haff für die See-Ein- und Ausfuhr		anderen deutschen Hafenstationen		
		a	b	a	b	a	b		a	b
		für 100 kg in Pfennig								
Asch (Stadt)	k.k.St.B.	396	349	389	343	361	317	Altona . . . . . = Hamburg +	5	5
								Hamburg-Sternschanze . . . = Hamburg +	3	2
								Harburg H. . . . . = Hamburg —	7	6
								Harburg U.E. . . . . = Hamburg —	5	5
								Lübeck . . . . . = Hamburg —	8	7
								Swinemünde bei offener Schiffahrt . . . . . = Stettin +	44	39
								Pommerensdorf . . . . . = Stettin +	2	2
								Seeausfuhrverkehr:		
								Brake (Oldenburg) . . . . Bremerhaven . . . . . Geestemünde . . . . . Nordenham . . . . . = Bremen +	24	24

Im Kilometerzeiger (Seite 36) des Tarifes, Teil II, sind folgende Entfernungen nachzutragen:

Zwischen	Bahn	Bremen	Hamburg	Stettin
Asch (Stadt)	k.k.St.B.	560	549	507

Wien, am 1. Mai 1903. [457]

General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IX zum Tarife, Teil III, Heft 3, vom 1. Dezember 1896.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag, welcher Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält, zur Einführung.

Exemplare des Nachtrages IX sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen um den Preis von K 0·25 für das Stück erhältlich.

Wien, am 1. Mai 1903. [458]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung direkter Fahrkarten zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits.

In den nachbenannten Relationen gelangen einfache Fahrkarten III. Klasse zu den hierbei angesetzten Fahrpreisen zur Einführung, und zwar:

Von	Nach	Ueber	Schnellzug Kolin—B.-Trübau, sonst Personenzug	Personenzug
oder umgekehrt			III. Klasse	III. Klasse
			Fahrpreise in Heller einschliesslich Fahrkartensteuer	
Chotzen	Krakau	B.-Trübau—Olmütz	—	1060
Kolin	Prossnitz	B.-Trübau—Olmütz	790	650
Lukawetz	Prossnitz	Olmütz	—	200

Wien, am 5. Mai 1903. [459]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufnahme der Verlade-Haltestelle Bács-Almási szölök in den Tarif-Teil II, Heft 3, sowie in die Kartierungsfrachtsätze für den direkten Verkehr zwischen den Stationen Wien K.F.N.B. etc. einerseits und ungarischen Stationen anderseits.

Die im Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1903, ferner in den Kartierungsfrachtsätzen für den direkten Verkehr zwischen Wien K.F.N.B. etc. einerseits und ungarischen Stationen anderseits für die Station Bács-Almás enthaltenen direkten Frachtsätze sämtlicher Tarifklassen gelangen bis zur Durchführung im Tarifwege auch im Verkehre mit der Verlade-Haltestelle Bács-Almási szölök zur Anwendung.

Wien, am 5. Mai 1903. [460]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ermässigung von Frachtsätzen in den Tarifen:

Teil III, Heft 1, vom 1. Dezember 1898,
Teil III, Heft 2, vom 1. November 1902,
Teil III, Heft 3, vom 1. Dezember 1896.

Mit Wirksamkeit vom 15. Mai 1903 ermässigen sich in den in der Ueberschrift bezeichneten Tarifen die für Getreide und Mahlprodukte etc. bestehenden und in den betreffenden Abteilungen ausgewiesenen Frachtsätze, bezw. Anstossbeträge für die Stationen Alling und Bruckdorf um Mk. 0·06 für 100 kg.

Wien, am 2. Mai 1903. [461]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung von Personentarif-Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 gelangen folgende Nachträge zur Einführung:

a) Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1903 an gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;

b) Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1903 an gültigen Tarife, Teil II, Heft 2, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im direkten Verkehre zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der in den Ländern der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Die Nachträge enthalten Bestimmungen über Gesellschaftsreisen, Verwaltungs-Sonderzüge und Sonn- und Feiertags-Rückfahrkarten, ferner Berichtigungen und Ergänzungen der Haupttarife, und sind ab 15. Juni 1903 bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien zum Preise von 30 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 1. Mai 1903. [462]

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif-Heft III.

Einführung kombinierter Fahrkarten zwischen Teschen und Troppau, ferner Berichtigungen des Tarifes.

Mit 1. Mai 1903 werden von Teschen nach Troppau und umgekehrt direkte kombinierte Fahrkarten II. und III. Klasse für Schnellzüge der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Personenzüge der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu den nachfolgenden Preisen ausgegeben:

II. Klasse . . . . . K 4·70,
III. Klasse . . . . . K 2·60.

Im Tarifhefte III des Oesterreichisch-Ungarischen Personenverkehres sind gleichzeitig folgende Berichtigungen durchzuführen:

Der auf Seite 23 unter Position 68 enthaltene Anteil der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linie) wird für die I. Klasse der Schnellzüge auf 294, der Fahrpreis auf 2990 Heller berichtigt. Im Nachhange I sind bei allen von, bezw. nach Wien lautenden Militärfahrpreisen die Anteile der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, sowie die Gesamtfahrpreise um 16 Heller zu kürzen, die Positionen 345, 347, 348, 349, 350, 353 und 356 sind zu streichen.

Budapest, am 15. April 1903. [463]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

4. Mai. Infolge Dammrutschung wurde der Güterverkehr in der Strecke Torskie—Worwolińce der Lokalbahnlinie Czortków—Zaleszczyki voraussichtlich auf 10 Tage eingestellt. Der Personenverkehr wird bei den Zügen Nr. 3656 und 3657 durch Umsteigen, bezw. Uebertragen des Gepäcks aufrechterhalten. — Die Züge Nr. 3655 und 3660 verkehren nur zwischen Czortków und Tłuste.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

2. Mai. In der Strecke Csömöder—Redics wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Ausland.

Tarif für den direkten Viehverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. Juli 1899. (Nachtrag III.) Am 1. Mai 1903 gelangte zum Tarife für die Beförderung von lebenden Tieren zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft anderseits vom 1. Juli 1899 Nachtrag III zur Einführung, welcher enthält:

1. Neuauflage der besonderen Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifes.
2. Neuauflage der Abfertigungsvorschriften nach München S.B.
3. Sonstige Aenderungen im Haupttarife und Nachtrag I.

Der Nachtrag III, durch welchen Nachtrag II aufgehoben, bezw. ersetzt wird, kann von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen — so weit der Vorrat reicht — unentgeltlich bezogen werden.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II, vom 1. Mai 1897. (Einführung von Frachtsätzen für Petroleum etc.) Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1903 gelangten für die Artikel:

I. Petroleum, raffiniert;
II. Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffiniert), Blau-, Grün-, Berg-, Erd- und Steinöl;
III. Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha),

rumänischen Ursprunges in Wagenladungen von 10.000 kg die folgenden Frachtsätze zur Einführung:

Kilometer	Von Passau transit nach	I.	II.	III.
		Klasse		
		Pfennig für 100 kg		
711	Maizières	277	183	172

Bayerisch-Schweizerisch-Südbadischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Mai 1900. (Ermässigung von Anstossfrachtsätzen.) Mit sofortiger Gültigkeit werden die auf Seite 128 bis 131 verzeichneten Anstossfrachtsätze für die Stationen Alling und Bruckdorf für Getreide und Mühlenfabrikate des Spezialtarifes I, sowie für Kleie des Spezialtarifes III bei Aufgabe in Wagenladungen ermässigt

im Verkehre mit Konstanz und Singen um 6 Pfennig,
im Verkehre mit Schaffhausen und Basel um 7 Centimes

für 100 kg.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden unter anderem im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die allgemeine Hundeausstellung in Augsburg
   16. und 17. Mai 1903
   (die gleiche Vergünstigung wird auf den Preussisch-hessischen, Sächsischen und Württembergischen Staatseisenbahnen gewährt);
2. die grosse Kunstausstellung in Berlin
   2. Mai bis 4. Oktober 1903
   (die Rücksendefrist ist auf acht Wochen nach Ausstellungsschluss verlängert);
3. die Fischereiausstellung in Berlin
   16. Mai bis 7. Juni 1903;
4. die allgemeine Ausstellung von Hunden aller Rassen in Berlin
   25. und 26. April 1903;
5. die allgemeine deutsche Geflügelausstellung in Bremen
   2. bis 4. Mai 1903;
6. die erste Hundeausstellung in Bremen
   8. bis 10. Mai 1903;
7. die Hundeausstellung in Bromberg
   23. und 24. Mai 1903;
8. die sächsische Kunstausstellung in Dresden
   Mai bis September 1903
   (die Rücksendefrist ist bis Ende 1903 verlängert);
9. die internationale Hundeausstellung in Fürth
   31. Mai mit 1. Juni 1903;
   (die gleiche Vergünstigung wird auf sämtlichen deutschen Eisenbahnen gewährt);
10. die Ausstellung von Verkehrsmitteln jeder Art in Königsberg i. Pr.
    26. April bis 15. Mai 1903;
11. die internationale Feuerausstellung in London
    Mai bis Oktober 1903;
12. die Hundeausstellung in Magdeburg
    15. bis 17. Mai 1903;
13. die Ausstellung für Hydrobiologie, Fischzucht und Fischerei in Moskau
    26. März bis 12. April 1903
    (die Rücksendung der Gegenstände muss über Berlin erfolgen);
14. die Foxterrierausstellung in München
    25. und 26. April 1903.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif (II/III). (Aufnahme der Station Meseritz in den Ausnahmetarif für gebrannte Steine.) Die Station Meseritz der kgl. Eisenbahn-Direktion Posen wurde mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab als Versandstation nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifes (II/III) aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

Offert-Ausschreibung.

Von der k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag werden anlässlich der Fortsetzung der Bauarbeiten an dem südlichen Eck- und Flügelgebäude des neuen Aufnahmsgebäudes am Kaiser Franz Joseph-Bahnhofe Prag nachstehende Arbeiten im Wege einer allgemeinen und öffentlichen Offertverhandlung an einen Unternehmer vergeben:

1. Demolierungs-, Erd- und Maurerarbeiten;
2. Steinmetzarbeiten;
3. Zimmermannsarbeiten;
4. Eisen (Traversen und Schliessen).

Die Kosten dieser Bauarbeiten sind auf rund K 390.000 veranschlagt.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, Bedingnisse, Vorausmass zugleich Baubeschreibung und Projektspläne liegen ab 4. Mai 1903 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion (Abteilung für Bahnerhaltung und Bau), Hybernergasse, während der Amtsstunden auf.

Die Offerte sind bis spätestens **29. Mai 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu überreichen.

Die Eröffnung der Offerte findet am gleichen Tage, 2 Uhr nachmittags, statt und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzutun vermögen und dass sich des weiteren die k. k. Staatsbahnverwaltung das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Prag, im April 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Prag.

PATENTE

aller Länder erwirkt Ingenieur 732
M. Gelbhaus, beeideter Patentanwalt
Wien, VII. Siebensterngasse 7 (gegenüber dem k. k. Patentamte).

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz gelangen auf den Linien Olmütz—Troppau, Jägerndorf—Ziegenhals und Sternberg—Grulich **Dienstraumbauten** bei 19 Wächterhäusern zur Ausführung und werden diese Banten in einem annähernden Kostenbetrage von K 28.000 im Offertwege vergeben.

Die Pläne, Bedingnisse, die Baubeschreibung und die Offertformulare liegen bei der Abteilung für Bahnerhaltung und Bau der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion zur Einsicht auf und sind dort auch käuflich zu erhalten.

Die Offerte, welche auf sämtliche oder nur einzelne Diensträume lauten können, sind gestempelt und versiegelt bis **15. Mai 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion zu übereichen und gelangen am selben Tage, um 3 Uhr nachmittags, zur Eröffnung, welcher beizuwohnen den Offerenten freisteht.

Vadien, welche K 75 pro Dienstraum betragen, sind zum gleichen Termine wie die Offerte, von diesen jedoch getrennt, bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa Olmütz zu erlegen und werden im Falle der Annahme des Offertes als Kaution zurückbehalten. Sparkassabücher sind ausgeschlossen.

Bei der Offertverhandlung werden nur jene Offerenten berücksichtigt, welche ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit darzutun vermögen, und behält sich die k. k. Staatsbahn-Direktion das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte abzulehnen.

Offerte, welche nach dem Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Olmütz, am 2. Mai 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion.

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Central-Depositencasse und

Wechselstube des Wiener Bankverein

(Volleingezahltes Actiencapital K 80,000.000, Reservefond Ende 1901 K 22,342.701·94)

I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.

Auswärtige Filialen: PRAG, Graben 29, GRAZ, Herrengasse 9, BRÜNN, Jesnitengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 26. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15, III. Hanptstrasse 24, IV. Wiedener Hanptstrasse 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 27, IX. Nnssdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 4, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Hernalser Hauptstrasse 43, XX. Wallensteinplatz 3.

- An- und Verkauf von Werthpapieren und Valuten.
- Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.
- Verwahrung und Verwaltung von Werthpapieren.
- Versicherung gegen Verlosungsverlust.
- Revision von Losen und Werthpapieren. 720

Ausgabe von Einlagsbüchern Verzinsung 3½ Percent bis K 5000, 3¼ Percent über K 5000 gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1279	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Baumwollabfälle, roh und entfettet	Augsburg	Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) Prag St.E.G. Prag St.B. Smichow	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 15. Mai 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3 A des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	1·92 Mark		Im Kartierungswege		
1280	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Brikets, -Kokes und -Kokesasche, Steinkohlen-Brikets, -Kokes und Kokesasche	sämtlichen österreichischen Tarifstationen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	Panten der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn	der Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr, gültig vom 1. November 1900		Es gelten die um 3 Mark für 10.000 kg erhöhten Frachtsätze der Station Liegnitz des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau		Im Kartierungswege		
1281	k. k. österr. Staatsbahnen		Kandiszucker	Prag (St.B.), Nusle-Vršovic	Linz Ried Salzburg Vöcklabruck Wels Wien II (K.F.J.B.)	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg } für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für diesen Artikel gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Heller a) 287 b) 270 *) 337 315 **) 331 309 361 336 325 304 301 282 316 298		Heller a) 200 b) 170 235 200 235 200 251 213 226 192 209 178 222 189	Heller a) 87 b) 100 102 115 96 109 110 123 99 112 92 104 94 109	Im Kartierungswege		Die Publikationen im Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 141 und 148 ex 1902, Pos. 2993 und 3500, erscheinen hier einbezogen und sind daher gegenstandslos

*) ad Prag (St.B.)
**) ad Nusle-Vršovic

Fortlaufende Nummer	1	1282	1283	1284
Die Publikation erfolgt	2	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**
von der Namen der	3	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
für Artikel	4	Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt	Butter als Eilgut	Zucker der Pos. Z—8 a
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	5	Biosdorf k.k.St.B.	Gnta	Časlan
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	5	Hluboček k.k.St.B. — Lieben St.E.G. — Lundenburg K.F.N.B. — Welleslawin B.E.B.	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B.	Pozsony
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Anfgahe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Bei Anfgabe in beliebigen Mengen	Anfgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Anfladen der Sendungen obliegt dem Aufgeber
Das Zugeständnis wird gemacht und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	8	Lokaltarife	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Kartierungsfrachtsätze vom 1. März 1903	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Bestehen keine direkten Frachtsätze	392 Heller	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen 326 Heller
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	84 — 66 — 71 — 84 Heller	351 Heller	Bestehen keine direkten Frachtsätze 160 Heller
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		41 Heller	166 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

1284 — Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

beteiligten Verwaltungen

Frachtgüter				Eilgüter		
Klasse A	Klasse II	Klasse I	sperrig	besondere ermässigte	ermässigte	gewöhnliche
416	606	749	1060	752	860	2155 Heller

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

beteiligten Verwaltungen

Fortlaufende Nummer	1
Die Publikation erfolgt	2
von der und im Namen der	3
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (Bezeichnungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Sand der Pos. E—18 der Güterklassifikation	Thon der Pos. T—17 a der Güterklassifikation	Kaolin	Platten aus Thon, Röhren aus Thon, Gasretorten, zylindrische, aus Chamotte	Feuerfeste Ziegel	Chamottesteine	Chamottemörtel
a) Ober-Bris b) Radotin c) Wran						
Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti téherpályaudvár, Budapest-Ferenczváros, Budapest-fővamház, Budapest-fővárosi közraktárak, Budapest-Józsefváros, Budapest-kitérő, Budapest-központi vásárcsarnok, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályaudvár						
Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen.			Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.		Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wageus.	
Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt der Partei						
bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903						
Lokaltarife, bezw. Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes						
Verschieden						
a) 196 Heller	a) 178 Heller	a) 196 Heller	a) 196 Heller b) 194 Heller c) 210 Heller	a) 174 Heller b) 173 Heller c) 183 Heller	a) 174 Heller b) 173 Heller c) 183 Heller	a) 174 Heller b) 173 Heller c) 190 Heller
Im Kartierungswege						
Die nach Budapest-Ferenczváros bestimmten Sendungen müssen an die Adresse eines mit dieser Station in Schienenverbindung stehenden Etablissements aufgegeben werden. (Siehe Lokaltarif der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Teil II)						

Fortlaufende Nummer	1288	1287	1286
Die Publikation erfolgt von der	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der		k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Cement der Pos. C—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Frachtgüter der Klasse A	Holz des Spezialtarifes 2
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	Markt-Tüffer	Alt-Paka	Borohradek St.E.G.
nach	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegene österr. Südbahn-Stationen (inkl. Laxenburg), sowie nach Stationen der Strecken Wien—Pottendorf—Landegg und Pottendorf—Landegg—Wr. Neustadt der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Linz	Mšeno, Station der Lokalbahn Melnik-Mšeno
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels als Frachtgut im Mindestquantum des Ladegewichtes der zum Transporte verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	b) Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. / a) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Unter Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anfladen obliegt dem Absender
und gilt in der Zeit	vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Lokaltarif	Lokaltarife	Lokaltarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Besteht kein direkter Frachtsatz
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	82 Heller	212 Heller / 228 Heller	111 Heller
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden		
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1289	K. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Holzstoffpappe, geteilte oder gefärbte	Zartlesdorf	München Isartalbahn	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Eisenbahnwagen und nur für den Versand ans Oesterreich nach Bayern	vom 10. Mai 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3 A, des Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 1·36		Im Kartierungswege		
					München Laim					1·38				
					München Ostbhf.					1·34				
					München Südbhf.					1·36				
					München Zbhf.					1·40				
					Nürnberg-Doos					1·73				
					Nürnberg-Dntzendteich					1·72				
					Nürnberg-Mögeldorf					1·69				
					Nürnberg Nordbhf.					1·72				
					Nürnberg Nordostbhf.					1·71				
					Nürnberg Ostbhf.					1·69				
					Nürnberg Rgbhf.					1·72				
					Nürnberg Zbhf.					1·70				
1290	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Kalksteine, unbearbeitete	Lodenic via Zlonitz-Randnitz	Doxan (Zuckerfabrik)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 3, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Jänner 1897; dann Lokalgütertarife	Heller 50	Heller 46	Heller 4	Im Kartierungswege		
					Hrobetz					50	46	4		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
28	Nr. 7 vom 15. Jänner 1903	474	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Petroleumpech	Budapest-Ferenczváros Budapest kiterö Mezö Telegd Oravicza Pozsony ujváros	Oderberg Oderberg transit (für Sendungen, welche auf die Preussischen Staatsbahnen übergehen)	In die Rubrik 4 der uebenangeführten Publikation ist der Artikel Petroleumkoks aufzunehmen	
29	Nr. 130 vom 13. November 1902	2255	K. k. österr. Staatsbahnen		Papier der Pos. I—a der Güterklassifikation	Vöcklabruck	Wien St.E.G. transit und Wien-Praterkai	Die Frachtsätze von 131 b und 132 h pro 100 kg finden unter den gleichen Bedingungen vom 9. Mai 1903 an auch auf Sendungen von Laakirchen nach Wien St.E.G. transit, bezw. Wien Praterkai Anwendung	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
65	Nr. 43 vom 16. April 1903	1190	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Spiritus der Pos. S—50 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Györ	Wilten	In der Kolonne 5 ist statt „Györ“ zu setzen: „Györ M.A.V.“	

717 Centrale:
Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume
Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- und Kupferwerke
Actien-Gesellschaft.

Fabriken in
Wien, Bruck a. d. Mur und
Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verziukt, verzinnt, verkupfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und **Telephondrähte**
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- und Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Pateut verschlossener Construction.
Specialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger und in Pateut flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:
Kupfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 53. **Wien, 9. Mai 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 11 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Aenderung der Gesellschaftsstatuten der Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen die in Gemässheit der Beschlüsse der Generalversammlungen der Aktionäre der Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft in Teplitz vom 11. April und 16. Oktober 1901 durchgeführten Aenderungen der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 24. April 1903. — M.-I.-Z. 15.710. E.-M.-Z. 19.527.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Kufstein nach Kössen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem aus Josef Auer, Johann Schwaiger und Josef Lettenbichler, sämtliche in Kössen, bestehenden Konsortium die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Kufstein nach Kössen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 25. April 1903. E.-M.-Z. 10.118/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Selčan nach Přibram.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Stadtrate der königlichen Bergstadt Přibram die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station Selčan der Lokalbahn Wotic-Selčan über Hoch-Chlumetz, Schönberg, Kamaik und Luh zur Station Přibram der k. k. Staatsbahnlinie Protivin—Zditz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 25. April 1903. E.-M.-Z. 8551/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahnverbindung von Cilli nach Hochenegg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur Hugo Ritter v. Heider in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Bahnverbindung von der Station Cilli der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Hochenegg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 28. April 1903. E.-M.-Z. 13.453/2.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Das wichtigste Merkmal einer „Betriebsleitung (Bauleitung)" bildet die einheitliche Zusammenfassung und Durchführung der mit dem Betriebe verbundenen Agenden bei dieser Betriebsstelle.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat mit dem Erkenntnisse vom 18. Dezember 1902, Z. 10.737/V.G.H. ex 1902, über die Beschwerde des R. U. in Linz gegen die mit Erlass der k. k. Finanz-Landes-Direktion in Graz vom 2. November 1901, Z. 28.616, intimierte Entscheidung der Erwerbsteuer-Landes-Kommission für Steiermark, betreffend die allgemeine Erwerbsteuer für die Veranlagungsperiode 1898/1899, zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung der Erwerbsteuer-Landes-Kommission für Steiermark wurde den Berufungen des R. U., behördlich autorisierten Bauingenieurs in Linz, gegen die ihm von der Durchführung von Essenbauten für das Eisenwerk in Donawitz in der Steuergemeinde Donawitz für die Veranlagungsperiode 1898/99 auferlegte allgemeine Erwerbsteuer keine Folge gegeben, da nach den gepflogenen Erhebungen zur Ausführung der Essenbauten in Donawitz in der massgebenden Zeitperiode eine eigene Betriebsleitung bestanden habe, mithin Donawitz als Betriebsstätte zu betrachten sei (§ 38, Absatz 2, des Personalsteuer-Gesetzes), für welche die abgesonderte Besteuerung gemäss § 37, Absatz 1, gerechtfertigt war.

In der Beschwerde wird die Entscheidung wegen unrichtiger Anwendung des Gesetzes, eventuell wegen wesentlicher Mängel des Verfahrens angefochten. Die Annahme der Erwerbsteuer-Landes-Kommission, Beschwerdeführer hätte in der massgebenden Zeitperiode in Donawitz eine Betriebsleitung seines Linzer Baugewerbes gehabt, sei eine rechtsirrtümliche und in den Tatsachen nicht begründet; den Mangel des Verfahrens aber erblickt Beschwerdeführer darin, dass die gepflogenen Erhebungen nicht dem wahren und wirklichen Sachstande entsprachen, wie es auch nicht richtig oder — wenigstens dem Beschwerdeführer — nicht erinnerlich sei, dass ihm diesfällige Erhebungen je vorgehalten worden wären.

Der Gerichtshof fand zunächst die Einwendungen der Beschwerde, welche sich auf die Unterlassung der Mitteilung des Ergebnisses der gepflogenen Erhebungen beziehen, nicht gerechtfertigt, weil den Administrativakten zu entnehmen ist, dass der Partei die von der Administrativbehörde als relevant erachteten Ergebnisse der Erhebungen mit dem Dekrete der k. k. Bezirkshauptmannschaft Leoben vom 5. Juli 1900, Z. 2844, tatsächlich mitgeteilt und von der Partei in ihren am 12. Juli 1900 eingebrachten Einwendungen auch beantwortet worden sind.

Im übrigen gab der Gerichtshof jedoch nachstehenden Erwägungen Raum:

Gemäss § 38 des Personalsteuer-Gesetzes wird im Prinzipe die Erwerbsteuer in derjenigen Steuergemeinde vorgeschrieben, in welcher die Unternehmung oder Beschäftigung betrieben wird. Wird jedoch der Betrieb von einer Betriebsstätte oder in Ermanglung einer solchen vom Wohnsitze des Steuerpflichtigen aus über mehrere Steuergemeinden ausgedehnt, so ist die Steuer in derjenigen Gemeinde vorzuschreiben, in welcher sich die Betriebsstätte, beziehungsweise der Wohnsitz des Steuerpflichtigen befindet; bei Bauunternehmungen ist jeder Sitz einer Betriebsleitung als Betriebsstätte anzusehen.

Der Zweck der letztzitierten, die Bauunternehmungen betreffenden gesetzlichen Bestimmung ist — wie sich dies aus dem Entgegenhalte zu dem vor Inkrafttreten des Personalsteuergesetzes beobachteten Vorgange der Steuerbehörden ergibt und wie dies auch in dem Berichte des permanenten Steuerausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die direkten Personalsteuern (Seite 138, Nr. 1041 der Beilage zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, XI. Session 1895), hervorgehoben wird — in Hinkunft einerseits jede Betriebsleitung (Bauleitung) separater Besteuerung zu unterziehen, gleichzeitig aber auch zu verhindern, dass Bauunternehmer für jeden Privatbau am Bauorte einer eigenen Besteuerung unterzogen werden.

Was als Betriebsleitung aufzufassen sei, definiert das Personalsteuergesetz nicht. Es ergibt sich jedoch aus dem natürlichen Begriffe des Wortes „Betriebsleitung", dass dessen wichtigstes Merkmal in der einheitlichen Zusammenfassung und Durchführung der mit dem Betriebe verbundenen Agenden zu suchen sei. Wenn nun das Gesetz im § 38, Absatz 2, von dem Sitze der Betriebsleitung spricht, so ergibt sich, dass bei einer vom Wohnsitze des Unternehmers aus über mehrere Steuergemeinden erfolgenden Ausdehnung des Betriebes von einer gemäss § 37, Absatz 1, abgesondert zu besteuernden Betriebsstätte nur dann die Rede sein kann, wenn einerseits gewisse Räumlichkeiten oder sonstige Anlagen vorhanden sind, welche die Bestimmung haben, dem Betriebe des Unternehmens unmittelbar als Zentrum zu dienen (wie ein Kanzleilokale, Baukanzlei o. dgl.), anderseits, wenn von dieser Stelle aus die einheitliche Zusammenfassung und Durchführung aller mit der betreffenden Bauführung verbundenen, wichtigeren Agenden auch wirklich erfolgt, derselben also eine in jeder oder wenigstens in jeder wesentlichen Hinsicht selbstständige Dispositionsbefugnis zusteht.

Was nun die erstere Bedingung, nämlich das Vorhandensein einer Baukanzlei oder dergleichen betrifft, so ist deren Zutreffen aus der Aktenlage nicht ersichtlich; aber auch der Bestand einer selbständigen Dispositionsbefugnis ist nicht festgestellt. Allerdings berichtete das diesfalls aufgeforderte Gemeindeamt in seinem Berichte vom 14. April 1899, Z. 3446, dass R. U. im Jahre 1898 und 1899 Essenbauten in Donawitz vorgenommen und hierbei 20 bis 30 Arbeiter unter der Leitung eines gewissen J. W. beschäftigt habe; laut Bericht desselben Gemeindeamtes vom 25. Juni 1899, Z. 5670, leitete jener W. den Bau von sechs Essen; U. sei während der ganzen Bauzeit nur drei- bis viermal in Donawitz gewesen, und es habe also sein Vertreter W. die Bauleitung, die Aufnahme und Entlassung der Arbeiter, die Ablohnung derselben etc. selbst besorgt.

In dem Berichte desselben Gemeindeamtes vom 17. November 1899, Z. 11.650, wird hervorgehoben, dass U. daselbst keine eigentliche Betriebsleitung gehabt, sondern lediglich durch Poliere seine Arbeiter beaufsichtigen liess. Der über die Berufungen des Beschwerdeführers am 13. Juni 1901, Z. 6735, erstattete Bericht der Gemeindevorstehung deckt sich im wesentlichen mit dem Inhalte der beiden erstgenannten Be-

richte und enthält die Vermutung, dass der Bauleiter W. Techniker gewesen sei. Doch lassen die Akten keine Momente entnehmen, aus welchen geschlossen werden könnte, dass dem von der administrativen Behörde als Bauleiter betrachteten Organe ausser der Berechtigung, die Arbeiter aufzunehmen, bei der Ausführung der Arbeiten zu überwachen, zu entlohnen und zu entlassen, noch andere über den Rahmen der Befugnisse eines delegierten Poliers oder Aufsichtsorganes hinausgehende Berechtigungen, wie z. B. die Ausarbeitung der Pläne wenigstens im Detail, die Beschaffung und Verwendung des Baumateriales, die Entgegennahme von Bestellungen oder Zahlungen zustehen würde.

Da sonach die angefochtene Entscheidung auf einem — wie erwähnt — in wesentlichen Punkten ergänzungsbedürftigen Tatbestande beruht, war dieselbe auf Grund des § 6 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufzuheben.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 224. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. Mai übermittelte der Herr Finanzminister einen Gesetzentwurf, betreffend die Gebührenbefreiung für die Konvertierung von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

In derselben Sitzung stellten die Abgeordneten Stwiertnia und Genossen einen Antrag, betreffend die gleichmässige Behandlung des Bahnpersonales bezüglich des Rentenausmasses im Falle einer im Dienste zugezogenen Verletzung, sowie die Zuerkennung einer einmaligen Entschädigung an den Verletzten für jedes infolge einer ärztlichen Operation verlorene Glied.

Schliesslich wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Nikolaj R. v. Wassilkó und Genossen, betreffend die ungesetzliche Anwendung der polnischen Sprache als Dienstsprache im Bukowinaer Teile des Gebietes der Stanislauer Staatsbahn-Direktion;
2. der Abgeordneten Stwiertnia und Genossen, betreffend die Verzögerung der Bauarbeiten bei den Stationserweiterungen auf den galizischen Staatsbahnen;
3. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Fahrtunterbrechung mit Lebensmittel-Freischeinen, betreffend die Einkommenverkürzung des Eisenbahnpersonales von Villach und betreffend die Stationsaufenthalte bei Güterzügen auf der Linie Laibach—Tarvis der Staatsbahnen.

Der Ausgleichsausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 6. Mai unter dem Vorsitze des Obmannes Ritter v. Jaworski eine Sitzung ab, welcher Ihre Exzellenzen Ministerpräsident Dr. v. Koerber, Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek, Finanzminister Dr. Ritter Böhm v. Bawerk und Handelsminister Freiherr v. Call beiwohnten.

Berichterstatter Abg. Freiherr v. Schwegel referierte über Artikel VI (Seeschiffahrtsangelegenheiten).

Abg. Dr. Ellenbogen kritisiert die Zustände beim Oesterreichischen Lloyd und führt insbesondere über die Behandlung der Angestellten Beschwerde. Der Lloyd entlasse trotz der enormen Subvention von 8 Millionen Kronen die österreichische Manuschaft und stelle dafür Krumiren, Griechen, Araber u. s. w. an, meist ungeübte und sogar ungeprüfte Leute. Das beschämendste sei jedoch, dass für die gesamte Seemannschaft keinerlei Arbeiterschutz bestehe, obschon mit diesem Berufe die allergrösste Unfallsgefahr verbunden sei. Redner beantragt folgende Resolutionen: 1. „Die Regierung wird aufgefordert, in kürzester Zeit einen den modernen Anschauungen entsprechenden Gesetzentwurf, betreffend den ausreichenden Schutz der im Seeschiffahrtsbetriebe, sowie in der See- und Küstenfischerei beschäftigten Personen dem Hause vorzulegen." 2. „Die Regierung wird aufgefordert, sorgfältige Untersuchungen über die Lage der im Seeschiffahrtsbetriebe und in der See- und Küstenfischerei beschäftigten Personen zu veranlassen und deren Ergebnisse dem Abgeordnetenhause in kürzester Frist bekanntzugeben."

Abg. Dr. Kolischer weist darauf hin, dass die Bestimmung des Artikels VI, wonach die beiden Staatsgebiete in bezug auf die Ausübung der Seeschiffahrt einander gleichgestellt sein sollen, mit Rücksicht darauf, dass die österreichische Küste viel mehr Häfen enthält als die ungarische, vorzüglich im Interesse Ungarns gelegen sei, welches auf diese Weise über die Kabotage in den österreichischen Häfen frei verfügt. Redner hebt die Schwierigkeiten hervor, welche der Schaffung eines Privat-Seerechtes entgegenstehen, und verlangt insbesondere die Ausgestaltung des Seefrachtrechtes. Er bedauert, dass, trotzdem es den Unterhandlungen der Regierung und des Industrierates einerseits mit der Lloyd-Gesellschaft anderseits gelungen sei, den Entwurf eines rationellen Konnossements zustande zu bringen, dieses noch nicht aktiviert wurde. Redner urgiert diesbezüglich das Handelsministerium. Er begrüsst es, dass mit dem Lloyd Unterhandlungen wegen Erneuerung des Vertrages angeknüpft wurden, und wünscht, dass die dem gegenwärtigen Vertrage anhaftenden Mängel beseitigt werden. Der künftige Lloydvertrag muss für die Volkswirtschaft günstige Bestimmungen enthalten, auch wenn dadurch die Subvention höher ausfallen sollte. Auch soll auf eine genauere Durchführung der Vertragsbestimmungen Gewicht gelegt werden.

In eingehender Weise befasst sich Redner mit dem zwischen dem Lloyd und der ungarischen „Adria" abgeschlossenen Kartellvertrage, wonach das östliche Geschäft einschliesslich des ostasiatischen Dienstes dem Lloyd, die Befahrung der westeuropäischen Häfen, sowie der meisten Häfen Amerikas der „Adria" überlassen wurde. Nur Brasilien und Zentral-Amerika kann von beiden Gesellschaften befahren werden. Dieser Vertrag ist nicht im Interesse der österreichischen Volkswirtschaft gelegen. Beim Lloyd wurden so viele Sünden begangen, dass es schwer ist, sie auf einmal gutzumachen. Insbesondere wurden dort zu viele Bureaukraten „angebracht". Es ist kein Wunder, dass der Lloyd angesichts dessen mühselig kämpft, um zwei bis drei Prozent zu verdienen, während der Gewinn der „Adria" in manchen Jahren eine gewaltige Höhe erreichte. Mit einer subventionierten Schiffahrts-Gesellschaft werde man in Oesterreich das Auslangen nicht finden. Wenn die Seeschiffahrt in Oesterreich eine Entwicklung aufzuweisen hat, so ist ein Hauptteil des Verdienstes daran auf die freie Schiffahrt zurückzuführen. Deshalb muss dafür gesorgt werden, dass ein entsprechendes Marine-Subventionsgesetz für die freie Schiffahrt, allerdings im Rahmen der Finanzen, rechtzeitig zustande kommt.

Abg. Kaftan wünscht Aufklärung darüber zu erhalteu, nach welchen Grundsätzen der Schiffsverkehr zwischen den von der österreichischen und der ungarischen Regierung subventionierten Schiffahrts-Gesellschaften geteilt worden ist. Die ungarische Regierung habe für den Export der ungarischen Zuckerfabriken nach England namhafte Begünstigungen an die „Adria" gewährt. Es besteht die Befürchtung, dass diese Begünstigung in der bisherigen oder in einer anderen Form der „Adria" weiter gewährt werden wird; das könnte aber dann Repressalien gegen unseren österreichischen Zucker seitens der Signatarmächte der Brüsseler Zuckerkonvention und dem bekannten englischen Strafzoll zur Folge haben. Redner urgiert die Erlassung einer Seemannsordnung, sowie die Ausgestaltung unserer Marine im Interesse unseres Exportes. Unser Seehandel bedarf dringend belebender Impulse. Redner verweist weiter auf die Notwendigkeit der Erneuerung des Marine-Unterstützungsgesetzes. Eine freie Handelsmarine ist auch für die gesamtstaatlichen Interessen von grosser Wichtigkeit, namentlich in Kriegszeiten. Während in Ungarn im Jahre 1901 dem Reichstage ein Gesetzentwurf, betreffend die staatliche Unterstützung für Schiffbeschaffung, vorgelegt wurde, geschehe für unsere Handelsmarine viel zu wenig. Unser bisheriges Handelsmarine-Unterstützungsgesetz bedürfe dringend einer Revision. Redner beantragt daher einen Zusatz, wonach in beiden Ländergebieten die Regierungen das bestehende Marine-Unterstützungsgesetz einer entsprechenden Revision unterziehen und dafür Sorge tragen, dass dasselbe vor Ablauf seiner Gültigkeit durch ein neues, auf möglichst gleichartigen Prinzipien beruhendes Unterstützungsgesetz für die freie Handelsmarine ersetzt werde.

Abg. Biankini beantragt Resolutionen, betreffend den Schutz der heimischen Seefischerei und Küstenschiffahrt gegen die italienische Konkurrenz; die Alters- und Unfallversicherung der Schiffleute und Seefischer; die Vervollständigung der Beleuchtung an der adriatischen Küste; die kroatische Amtssprache

in den Hafen- und Sanitätsämtern und die Berücksichtigung der kroatischen nationalen Farben in der gemeinsamen Handelsflagge.

Handelsminister Freiherr v. Call

konstatiert zunächst, dass die Debatte weit über den Rahmen des in Verhandlung stehenden Artikels VI hinaus sich erstreckt hat, weshalb er leider nicht in der Lage sei, auf sämtliche berührten Fragen in diesem Zeitpunkte ausführlich zu antworten. Die Debatte habe jedoch so viel interessante und berücksichtigungswürdige Anregungen speziell in bezug auf die Erneuerung des Lloydvertrages, wie des Gesetzes über die Marineunterstützung gegeben, dass er für dieselben nur dankbar sein kann. Diese Anregungen werden bei den bezüglichen Verhandlungen die gebührende Beachtung finden.

Auf die Ausführungen des Abg. Dr. Ellenbogen reflektierend, stellt der Herr Handelsminister fest, dass unsere Handelsmarine von 102.000 t im Jahre 1852 allerdings bis 1892 auf 89.216 t zurückgegangen ist, seither zeigt sich jedoch nicht zum mindesten unter dem wohltätigen Einflusse des Marine-Unterstützungsgesetzes vom Jahre 1893 ein erfreulicher Aufschwung in derselben; mit Ende 1902 erreichte sie mit Einschluss der Lloydflotte 243.492 t. An Wohlfahrtseinrichtungen für die Seeleute besteht dermalen in der Tat nur der Marine-Unterstützungsfonds. Dieser hat gegenwärtig ein Vermögen von circa K 2,000.000, und fliessen in denselben, abgesehen von den bereits erwähnten Strafgeldern, Schenkungen etc., auch ein Beitrag des Staatsschatzes, indem 8·5 Prozent der gesamten Strafgebühren jährlich überwiesen werden. Zugegeben muss werden, dass der Marine-Unterstützungsfonds den Zwecken nicht entspricht, und dass es daher notwendig ist, der Kranken-Unfallversicherung die vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Uebergehend auf die Ausführungen des Abg. Dr. Kolischer, pflichtet Se. Exzellenz der Notwendigkeit der Einführung eines den Anforderungen der Jetztzeit entsprechenden Betriebsreglements und Konossements beim Oesterreichischen Lloyd bei.

Abg. Dr. Šilený befürwortet eine grössere Berücksichtigung der dalmatinischen Häfen, empfiehlt die Schaffung eines Marinebeirates im Handelsministerium und stellt diesbezügliche Resolutionsanträge.

Berichterstatter Abg. Freiherr v. Schwegel weist bezüglich des Antrages auf Anwendung des Quotenschlüssels bei Einhebung der Hafengebühren auf die Bestimmungen des Gesetzes vom Jahre 1897 hin, in welchem diese Angelegenheit geregelt wurde, das aber bei diesem Anlasse nicht in Verhandlung steht. Die Einbringung eines Entwurfes des Privatseerechtes in den beiden Legislativen noch im Laufe des Jahres 1903 erscheine füglich nicht möglich, und deshalb sei eine derartige Bestimmung an dieser Stelle nicht zu empfehlen, wie sehr auch eine beschleunigte Vorlage erwünscht wäre. Eine Verfügung in der Richtung, ein Marine-Unterstützungsgesetz in beiden Reichshälften und nach gleichen Grundsätzen in Vorlage zu bringen, ist mit den allgemeinen Grundsätzen über die nach gemeinsamen Prinzipien zu regelnden Angelegenheiten nicht ganz in Uebereinstimmung zu bringen und vielleicht auch aus praktischen Gründen nicht zu empfehlen.

Bei der Abstimmung wird Artikel VI unter Ablehnung der Zusatzanträge Kaftan unverändert nach der Regierungsvorlage angenommen.

Abg. Kaftan meldet seine Anträge als Minoritätsvota an.

Die Resolutionsanträge Ellenbogen werden angenommen.

Ebenso werden die vom Abg. Biankini gestellten Resolutionen, ausgenommen jene die Einführung der kroatischen Sprache als Amtssprache betreffend, gleichfalls zum Beschlusse erhoben.

Der Resolutionsantrag Šilený auf Schaffung eines Marinebeirates wird abgelehnt.

Die Verhandlung wird hierauf abgebrochen und die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Janów - Jaworów. (Genehmigung der Detailpläne für die Hochbauten und Wasserbeschaffungsanlagen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów im Wege der k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg vorgelegten und späterhin ergänzten Detailpläne für die Hochbauten und Wasserbeschaffungsanlagen der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Janów-Jaworów im allgemeinen gutgeheissen und unter einem an die k. k. Statthalterei in Lemberg zur Prüfung nach § 22 der Haudelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geleitet. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei auch ermächtigt, bei anstandslosem Prüfungsbefunde den Baukonsens für die Hochbauten unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an den Verwaltungsrat der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 15.871.]

Lokalbahn Karlsbad (Dallwitz) - Merkelsgrün. (Genehmigung der Ausführungspläne für das Aufnahmsgebäude in der Station Merkelsgrün.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Ausführungspläne für das Aufnahmsgebäude in der Station Merkelsgrün der Lokalbahn Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün unter gleichzeitiger Ausfolgung eines signierten Projektspares nachträglich genehmigt. [E.-M.-Z. 17.086.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates März 1903.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates März 1903 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. März 1903	Hiervon in km (rund) verbleiben im Baue am 1. April 1903
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
A. Teilstrecke Lemberg—Sambor .	76·8	—	—
1. Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
2. km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
3. km 10·821—76·054 (Sambor) . .	—	66·0	66·0
B. Teilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn:			
Teilstrecke Schwarzach - St. Veit—Gastein km 0·780—30·371 . . .	29·7	29·7	29·7
Karawanken- und Wocheiner Bahn .	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangierbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg .	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	26·3	26·3
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Prag-Pilsen:			
Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	7·2	7·2
Linie Gmünd-Prag:			
Zweites Geleise in der Strecke Čerčan—Ričan	20·9	20·9	20·9
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Brünn—Pardubitz:			
Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen . .	279·4	279·4	279·4

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund) im Baue am 1. März 1903	Hiervon in km (rund) verbleiben im Baue am 1. April 1903
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Jičin-Turnau	30·1	30·1	30·1
Kaadner Lokalbahnen:			
Strecke Kaaden—Willomitz	19·7	19·7	19·7
Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs	45·0	—	—
Teilstrecke Steinbach—Gross-Gerungs	—	20·6	—
Tabor-Bechin	23·7	23·7	23·7
Swětla-Ledeč-Kaców	47·5	47·5	47·5
Stammersdorf-Auersthal	21·9	21·9	21·9
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22·1	22·1	22·1
Gänserndorf-Gaunersdorf	22·5	22·5	22·5
Schweissing-Haid	15·0	15·0	15·0
Przeworsk-Bachorz:			
Teilstrecke Przeworsk—km 43·8	43·8	34·1	43·8
Piła—Jaworzno:			
Verlängerung der Linie bis Jaworzno-Stadt	3·8	3·8	3·8
Mendelbahn	4·4	—	—
a) Seilstrecke	—	2·4	2·4
b) Adhäsionsstrecke	—	—	2·0
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	11·4	11·4	11·4
Grobelno — Rohitsch - Sauerbrunn — Landesgrenze	35·0	35·0	35·0
Elektrische Strassenbahnen in Graz	1·0	1·0	1·0
Wiener elektrische Strassenbahnen	6·2	5·0	6·2
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	420·1	382·8	375·1

Es sind sonach durch den Baubeginn der Teilstrecke Jawornik polski—43·8 der Lokalbahn Przeworsk-Bachorz 9·7 km, dann der Adhäsionsstrecke der Mendelbahn 2·0 km und einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen 1·2 km, somit 12·9 km Lokal- und Kleinbahnlinien zugewachsen, dagegen durch die am 1. März 1903 erfolgte Eröffnung der Teilstrecke Steinbach—Gross-Gerungs der Lokalbahn Gmünd—Weitra—Gross-Gerungs, deren andere Teilstrecke Gmünd—Steinbach am 10. August 1902 eröffnet wurde, 20·6 km abgefallen. Es verbleiben somit am Schlusse des Monates März 1903 an Hauptbahnlinien 279·4 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 375·1 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 31. März 1903 beim Tauerntunnel Nordseite 612 m (gegen 595·2 m im Vormonate) und Südseite 445·8 m; dann Karawankentunnel Nordseite 1526·2 m und fertige Tunnelmauerung 531 m (gegen 1348·4 m und 456 m im Vormonate) und Südseite 1339·8 m und fertige Tunnelmauerung 622 m (gegen 1224 m und 447 m im Vormonate); ferner beim Wocheiner Tunnel Nordseite 1834 m und fertige Tunnelmauerung 1279 m (gegen 1759 m und 1134 m im Vormonate) und Südseite 1483·7 m und fertige Tunnelmauerung 464 m (gegen 1354·2 m und 373 m im Vormonate), und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 941 m (gegen 905 m im Vormonate) und Südseite 603·5 m (gegen 586 m im Vormonate), und dass die Installationsbauten bei diesen vier Tunnels fortgesetzt werden und beim Karawanken- und Wocheiner Tunnel nahezu fertig sind.

Kleinbahn mit Pferdebetrieb in Oderberg. (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung; Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen über das Ergebnis der am 20. Dezember 1902 durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung rücksichtlich der Kleinbahnlinie mit Pferdebetrieb vom Bahnhofe Oderberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Oderberg, bei welcher Amtshandlung auf Grund des anstandslosen Kommissionsergebnisses namens des k. k. Eisenbahnministeriums der Betriebskonsens ex commissione erteilt worden ist, unter Genehmigung der von der Kommission getroffenen Bestimmungen und gestellten Anträge zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 4042.]

Lokalbahn Piła-Jaworzno. (Genehmigung des Konstruktionsplanes für die Geleisekreuzung der Fortsetzungslinie mit dem Industriegeleise der Gewerkschaft Jaworzno in Bahnkilometer 1·4/5.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Konstruktionsplan für die Geleisekreuzung der Fortsetzungslinie der Lokalbahn Piła-Jaworzno mit dem Industriegeleise der Gewerkschaft Jaworzno in Bahnkilometer 1·4/5 als Provisorium unter Vorschreibung besonderer Bemerkungen genehmigt. [E.-M.-Z. 17.626.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Eröffnung der Expositur und der Güternebenstelle in Bad-Gastein.) Am 1. Mai ist für die Dauer der diesjährigen Saison, d. i. vom 1. Mai bis inkl. 30. September, die Expositur und die Güternebenstelle der k. k. österr. Staatsbahnen in Bad-Gastein wieder eröffnet worden. Gleichzeitig wurde die regelmässige Beförderung von Personen und Reisegepäck mittels Strassenfuhrwerk von Lend-Gastein nach Bad-Gastein wieder aufgenommen.

Südbahn-Gesellschaft. (Beschränkung des Schlafwagenkurses Wien—Ala auf die Strecke Wien—Lienz.) Ab 1. Juni bis 15. September 1903 wird der Schlafwagenverkehr Wien—Ala, bezw. umgekehrt, auf die Strecke Wien—Lienz, bezw. umgekehrt, beschränkt. (Vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 51 vom 5. Mai, S. 1283.)

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausgabenpräliminare für das Jahr 1903.) Dem Ausgabenpräliminare für das Jahr 1903 zufolge sind für die Betriebs- und Erhaltungskosten der kgl. Ungarischen Staatsbahnen im Ordinarium K 62,137.150 gegenüber K 59,577.300 im Vorjahre, somit mehr um K 2,559.850, eingestellt. Von diesen Mehrauslagen entfallen K 1,005.250 auf den Bahnaufsichts- und Erhaltungsdienst, K 407.300 auf den Stations- und Zugbegleitungsdienst und K 1,147.300 auf den Werkstätten- und Zugförderungsdienst. Mit namhaften Ziffern partizipieren an diesen Kosten die Vermehrung der Blocksicherungsanlagen, die elektrischen Einrichtungen, die Auswechslung von rund 250.000 Schwellen, die Erhöhung der Löhne und Vermehrung des Magazins- und Stationspersonales.

— (Veterinärpolizeiliche Behandlung von Geflügelsendungen.) Einer Verlautbarung der Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zufolge wurden für den Transport von lebendem Geflügel strenge Massnahmen getroffen. Die Einfuhr, bezw. Durchfuhr von lebendem Geflügel kann nur auf Grund der in den ungarischen Eintrittsstationen nach tierärztlicher Untersuchung erteilten Bewilligung erfolgen. Die Einfuhr aus anderen Auslandsrelationen erfolgt an der österreichischen Grenze durch die österreichischen Eintrittsstationen, wo beim Eintritt die tierärztliche Revision zu erfolgen hat. Bezüglich der Ausfuhr von lebendem Geflügel wurde angeordnet, dass die ungarischen und kroatisch-slavonischen Stationen nur in dem Falle lebende Geflügelsendungen zum Transporte nach dem Zollauslande annehmen dürfen, wenn ein Zertifikat der Gemeinde den Gesundheitszustand bestätigt. Sowohl die Wagenladungs- als auch die Stückgütersendungen sind in den bestimmten Beobachtungsstationen einer tierärztlichen Revision zu unterziehen, die Transittransporte hingegen nicht tierärztlich zu revidieren. Wenn infolge von konstatierter ansteckender Geflügelkrankheit eine Sendung an die Aufgabsstation zurückzusenden ist, hat der Stationschef der Beobachtungsstation hiervon die Aufgabsstation telegraphisch zu verständigen. Der Rücktransport hat in demselben Wagen, in dem die Sendung anlangte, zu erfolgen, bei Stückgütern in einem speziell hierzu zu verwendenden Wagen, unbedingt aber ganz separiert. Der Wagen hat die Bezeichnung „Infiziertes lebendes Geflügel“ zu erhalten. Nach Entladung ist der Wagen zu plombieren und der Desinfektion zuzuweisen.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 16. April 1903, Z. 15.296, dem Zivilingenieur Jakob Jassniger in Budapest und Konsorten für eine

von der Station Vágh-Ujhely der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Alsó-Botfalva, Felsö-Botfalva, Lubina, Ó-Tura und die Gemarkung der Gemeinde Poraije bis Miava führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 16. April 1903, Z. 19.387, der Direktion der Háromszéker Komitats-Lokaleisenbahnen Brassó (Kronstadt)—Sepsi-Szent-György—Kézdi-Vásárhely (—Sósmezö-Ojtospass—rumänische Landesgrenze) für:

a) eine von der Station Zernest, eventuell von der Station Ó-Tohán abzweigende, über Almás-Mezö, Uj-Sinka, Ó-Sinka, Ó-Haba, Vád und die Gemarkung der Gemeinde Sárkány bis Rensior;

b) eine als eventuelle Variante der Linie a) von der Station Brassó der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der in a) bezeichneten projektierten Lokalbahn abzweigende, über Fekete-Halom, Szunyogszék, Vledeny, Persány, Sárkány und Mundra gleichfalls bis Rensior führende;

c) in beiden Fällen aber von der zukünftigen Station Rensior aus die Linien a) oder b), bezw. durch deren Vermittlnng die Hauptlinie Budapest—Brassó—Predeal von Brassó aus in südwestlich-diagonaler Richtung in der Endstation Fogaras mit der Lokalbahn Nagy-Szeben (Hermannstadt)—Felek—Fogaras, bezw. die beiden Hauptstationen Brassó und Nagy-Szeben am kürzesten Wege verbindende Linie;

d) ein von der Endstatiou Kézdi-Vásárhely der Linie Brassó—Sepsi-Szent-György — Kézdi-Vásárhely der Háromszéker Komitats-Lokalbahnen aus abzweigendes, über Kézdi-Szent-Lélek, Polyán und die Gemarkung der Gemeinde Lemkény bis Bereczk führendes normalspuriges Lokaleisenbahnnetz mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Sachsen. (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen: Aenderung der Schreibweise mehrerer Stationen.) Ab 1. Mai ist bei den nachgenannten Stationen, deren Namen weder von Ortschaften noch Ortsteilen hergeleitet sind, hinsichtlich der Silbe „tal" die neue Schreibweise angewendet worden, und zwar statt Lössnitzthal (an der Linie Hetzdorf—Eppendorf) „Lössnitztal", statt Schweinitzthal (an der Linie Pockau—Neubausen) „Schweinitztal", statt Stein-Chemnitzthal (an der Linie Wechselburg—Chemnitz) „Stein-Chemnitztal" und statt Willischthal (an der Linie Annaberg—Flöha) „Willischtal".

Holland. (Holländische Eisenbahn-Gesellschaft. Eröffnung der Nebeneisenbahn von Ahaus nach Enschede.) Am 25. April ist die vollspurige Nebeneisenbahn von Ahaus nach Enschede mit den Stationen Ahaus, Wessum, Alstätte, Brochheurne und Enschede A.E. für den Personen-, Güter- und Gepäcksverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Ausgeschlossen ist

a) auf der Station Wessum die Beförderung von Stückgutsendungen und die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen, sowie die Beförderung von Pferden und Vieh, insoweit die Ver- und Entladung nicht mittels einer bewegbaren Laderampe erfolgen kann;

b) auf der Station Alstätte die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Pferden in Stallungswagen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, sowie von Sprengstoffen.

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärung.) Das „Journal officiel" verlautbart die Gemeinnützigkeitserklärung zugunsten eines Kleinbahnnetzes mit Motorenbetrieb im Bereiche des Departements Haute Garonne, und zwar vornehmlich zur Herstellung von Verbindungen zwischen Linien des Eisenbahnnetzes Paris—Orléans.

— (Einführung von Automobilwagen auf den Linien des Eisenbahnnetzes Paris—Orléans.) Die Direktion der Eisenbahn Paris-Orléans hat behufs Hebung der Rentabilität von Nebenlinien ihres Netzes, auf welchen eine geringere Anzahl von Zügen verkehrt, die Einführung von Automobilwagen im lokalen Verkehre beschlossen und hiezu jene Wagentypen (System Serpolet und Purrey) gewählt, welche sich auf den Linien des Netzes Paris—Lyon—Méditerranée (Mittelmeerbahn) bereits bewährten. Nebst dem Personen- und Kleineilgutverkehre soll auch jener der Post kultiviert werden.

Frankreich. (Länge des Eisenbahnnetzes im Jahre 1902.) Dem Berichte des „Journal officiel" zufolge hatte das Gesamtnetz der französischen Eisenbahnen am 31. Dezember 1902 folgende Ausdehnung:

A. Im Bereiche Europas 39.127 km (mit Ausschluss von Strasseneisenbahnen im Bereiche von Städten und Bahnen von rein lokaler Bedeutung); hiervon entfallen auf:

a)	gesellschaftliche Bahnen I. Ranges	34.430 km
b)	Sekundärbahnen	1.356 „
c)	Linien der Staatsbahnen	2.780 „
d)	nichtkonzessionierte Bahuen	328 „
e)	diverse Industriebahnen	233 „

Es betrug der Zuwachs im Jahre 1902 623 km, welche sich wie folgt verteilen:

Compagnie	de l'Est (Ostbahn)	60 km
„	du Midi (Südbahn)	150 „
„	d'Orléans	215 „
„	de l'Ouest (Westbahn)	64 „
„	de Paris-Lyon-Méditerranée	64 „
„	des Ch. de fer départementaux	70 „

Im Laufe des Jahres 1902 wurden an Bahnen diverser Kategorien projektiert 43.670 km, definitiv konzessioniert 40.961 km, als „gemeinnützig" erklärt 408 km, als „bedingt konzessioniert" (concessions éventuelles) 1151 km und als „berücksichtigungswert" bezeichnet 1150 km.

Das Lokalbahnnetz erreichte am 31. Dezember 1902 eine Länge von 5761 km, während für 7669 km die Konzession erteilt wurde. Die Länge der mit diversen Motoren betriebenen Tramways (vorwiegend Strasseneisenbahnen) betrug 3688 km.

B. Im Bereiche Algeriens: Hauptbahnen 3051 km, Lokaleisenbahnen 43 km und Tramwaylinien 223 km. Konzessionen wurden erteilt für 162 km Lokaleisenbahnen und für 80 km Tramwaylinien. Die Gesamtsumme der in Frankreich und Algerien im Betriebe gestandenen Eisenbahuen betrug am 31. Dezember 1902 53.633 km, jene der projektierten, bezw. konzessionierten Linien 3317 km.

— (Eisenbahn Paris-Lyon-Méditerranée (Mittelmeerbahn). Betriebsergebnisse im Jahre 1902.) Das Gesamtnetz der Gesellschaft mit Inbegriff der von ihr in Betrieb übernommenen Linien lokaler Bedeutung hatte am 31. Dezember 1902 auf europäischem Gebiete eine Gesamtlänge von 9230 km. Die Bruttoeinnahmen betrugen Frcs. 450,258.450, die Betriebsausgaben Frcs. 288,968.913, der Reingewinn Frcs. 221,289.537. Auf algerischem Gebiete betrug die Gesamtlänge 513 km, die Bruttoeinnahme Frcs. 10,303.315, die Betriebsausgaben Frcs. 6,393.113, der Reingewinn Frcs. 3,910.202.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 Tonnen Gehalt ist am 17. März 1903 mit 65 Passagieren und 2354 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 121 Tonnen nach Fiume und 327 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, von der Reise Nr. 2 der Eillinie Triest—Bombay von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren: aus Bombay 1,846.250 kg (wovon 121.360 kg für Fiume und 323.298 kg für das Ausland), aus Malabar 40.790 kg (wovon 3400 kg für das Ausland), aus Aden 42.021 kg und aus Port Said 424.534 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,378.674.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 6. bis 12. Mai 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

6. Mai, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Almissa", Kapitän V. Benussi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Mauzo.

7. „ *) um 8 Uhr früh (Rildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

8. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik,

Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Porzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

9. Mai, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Bosnia", Kapitän G. Sirovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Puntschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Port-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

12. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Thetis", Kapitän G. Bianchi, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rahaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Mauzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

¹ Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

6. Mai, Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich, zu Mittag
7. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mistrorigo } um
11. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mistrorigo } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

7. Mai, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Androvich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

7. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Aglaja", Kapitän B. Bednarz, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

10. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Medea", Kapitän A. Bartole, mit Berührung von Finme,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

12. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Styria", Kapitän G. Burgstaller, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

14. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

12. Mai, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Calcutta), Dampfer „Tirol", Kapitän G. Gilhuber, [von Finme†) am 8. Mai] mit Berührung von Port Said Suez, Aden, Karachi, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Marq. Bacquehem", Kapitän T. Rassevich, [von Finme†) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobe.

*) Zwischen Triest und Finme und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Finme erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln

Ungarisch-kroatische Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 28. März fand in Fiume die diesjährige Generalversammlung der Ungarisch-kroatischen Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft statt. Der Rechenschaftsbericht der Direktion für das Jahr 1902 weist einen Reingewinn von K 261.531 aus. Nach Kenntnisnahme und Genehmigung des Berichtes beschloss die Generalversammlung eine zehnprozentige Dividende auszubezahlen und erteilte der Direktion und dem Aufsichtsrate das Absolutorium.

Ungarisch-kroatische Kommandit-Gesellschaft für „Freie Seeschiffahrt". (Generalversammlung.) Am 28. März 1903 fand in Fiume die diesjährige Generalversammlung der Ungarisch-kroatischen Kommandit-Gesellschaft für „Freie Seeschiffahrt" statt. Die Versammlung beschloss nach dem im Jahre 1902 erzielten Reingewinne pro K 169.680 eine Dividende von 3 Prozent auszubezahlen.

Bau einer Schiffswerfte und eines Trockendocks in Fiume. (Beschlussfassung.) In Fiume hat sich ein Konsortium konstituiert, welches den Bau einer Schiffswerfte und eines Trockendocks auszuführen beschlossen hat.

Verschiedene Mitteilungen.

Bielitz-Bialaer Elektrizitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 15. April 1903 fand in Bielitz unter dem Vorsitze des Präsidenten des gesellschaftlichen Verwaltungsrates Salomon Pollak und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Moritz Mienzil, die diesjährige (sechste) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Bielitz-Bialaer Elektrizitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 7 Aktionäre teil, welche insgesamt 895 Aktien der Gesellschaft mit 447 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1902 die Einnahmen K 70.830·54 (gegen 1901 = K 72.262·43), die Ausgaben K 60.060·17 (Kronen 56.567·98), sohin der Betriebsnettoertrag K 10.770·37 (Kronen 15.694·45). Dieser mit Rücksicht auf die schlechten Witterungsverhältnisse im Vorjahre gegen das Betriebsjahr 1901 um Kronen 4924·08 geringere Ueberschuss wurde zur Bezahlung der zweiten Rate pro K 6165 an die Oesterreichischen Schuckert-Werke für den im Jahre 1901 gelieferten Motorwagen und zur teilweisen Tilgung der Hypothekarschuld der Bielitzer Sparkassa verwendet. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigend zur Kenntnis genommen und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Der bisherige Revisionsausschuss wurde per acclamationem wiedergewählt; ebenso wurden die statutenmässig ausscheidenden Verwaltungsräte Salomon Pollak, Arthur Brüll und Gustav Josephy wiedergewählt. [E.-M.-Z. 19.126.]

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Vortrag des Vereinspräsidenten, beh. aut. Zivil-Ingenieurs E. A. Ziffer: „Der projektierte Unterseeisenbahntunnel zwischen Schottland und Irland". Das sowohl vom technischen Standpunkte als in kommerzieller, sozialer und militärischer Beziehung hochinteressante Projekt einer Unterwasserverbindung zwischen Schottland und Irland wurde anlässlich des internationalen Ingenieur-Kongresses in Glasgow (1901) vom Ingenieur James Barton zum Gegenstande eines Vortrages gewählt, worüber Zivil-Ingenieur Ziffer an der Hand von Karten und Zeichnungen eingehende Mitteilungen machte. Von den für die Linienführung in Vorschlag gebrachten drei Verbindungen würde die westlich von Carlisle, einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkte Schottlands, ausgehende, direkt nach Belfast, dem bedeutendsten industriellen Orte in Irland, führende Linie als die geeignetste erscheinen. Dieselbe geht von der Eisenbahnstation Stranraer aus, führt nördlich bei der fünften Meile in den Tunnel und fällt 1:75 unter die Küstenlinie nach Ebbstone Beacon in Meile 9; die Bahn führt im Bogen um die Spitze von „Beauforts Dyke", einer 183 bis 275 m tiefen und 48·2 km langen Senkung des Meerbodens und geht sodann nach „The Gobbins on Island Magee" der irländischen Grafschaft Antrim, die Küstenlinie bei der 34. Meile treffend, steigt durch einen Zufahrtstunnel bis zur 39½ Meile, wo derselbe endet, an die Belfast and Northern Counties Railway in der 41. Meile anschliesst und mittels eines dritten Geleises auf zehn Meilen Länge in die Endstation in Belfast einlauft. Die ganze Länge von Stranraer nach Belfast ist 51 Meilen (82 km), von welchen 34·5 Meilen (55·5 km) im Tunnel liegen, hierunter 25 Meilen (40·2 km) unter Wasser und 25¼ Meilen (40·6 km) von dem Hauptschachte schottischerseits bis zum Hauptschachte auf der irischen Seite. Um eine zweckmässige Entwässerung herbeizuführen, fällt die Bahn von der Mitte aus gegen die Küsten in Neigungen von 1:528. Die Entwässerungskanäle führen vom Fusse der geneigten Ufer beiderseits zu den Schächten, wo die Pumpstationen zur Fortschaffung des im Tunnel sich sammelnden Wassers zu errichten sein werden. Das Wasser soll durch mittels elektrischer Kraft zu betreibende Pumpen gehoben werden. Hilfsschächte, in geringer Entfernung von der Küste, würden in Verbindung mit den Hauptschächten imstande sein, genaue Richtungslinien für den Tunnel zu geben. Nach einer vergleichenden Gegenüberstellung des Arbeitsfortschrittes und der Baukosten des Mont Cenis-Tunnels, des Sankt Gotthard- und des Arlberg-Tunnels dürfte bei Annahme eines täglichen Arbeitsfortschrittes von 7 m der Bau einen Zeitraum von 10—12 Jahren und einen Kostenaufwand von ca. 240 Millionen Kronen in Anspruch nehmen. Dem Projekte steht der Ministerpräsident Balfour wohlwollend gegenüber und ist es nicht ausgeschlossen, dass dasselbe vermöge seiner Bedeutung als Nationalwerk auf Kosten des Staates zur Ausführung gelangt. Sodann kommt der Redner zur Erörterung der geologischen Verhältnisse, der Wasserfrage, des Betriebes und der Ventilation des Tunnels und bemerkt, dass der Betrieb des Tunnels und der Eisenbahn von Stranaer nach Belfast mit elektrischen

Motoren von zwei Kraftwerken aus beabsichtigt ist, die an den beiden Tunneleingängen errichtet werden sollen; die Fahrgeschwindigkeit der Züge im Tunnel ist mit 96—113 km pro Stunde in Aussicht genommen. Bei Besprechung der Lüftung des Tunnels, welche bei Anwendung elektrischer Kraft ohne Schwierigkeiten durchzuführen ist, nahm der Vortragende auch Gelegenheit, sich über die Einrichtung der beim Gotthard-Tunnel und dem 8 km langen Ronco-Tunnel der Eisenbahnlinie Genua—Novi ausgeführten künstlichen Lüftungsanlagen, System Saccardo, zu äussern. Das in Rede stehende grossartige Projekt wurde von dem Kongresse einer eingehenden und sehr lehrreichen Diskussion unterzogen, welche der Vortragende in den bemerkenswertesten Gesichtspunkten beleuchtete und schloss derselbe seine Ausführungen mit dem Bemerken, dass nicht nur die gesamte technische Welt, sondern auch die Allgemeinheit der Herstellung des hier besprochenen grössten unterseeischen Tunnels vollsten Erfolg wünschen und dieses bedeutende Unternehmen mit dem regsten Interesse verfolgen werden.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Der Kilometerzeiger der kgl. Eisenbahn-Direktionen zu Hannover, Cassel und Münster (Nr. 39) ist neu herausgegeben worden; ferner ist zu dem Kilometerzeiger der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (Nr. 82) und der Schwedischen Eisenbahnen (Nr. 111) je der Nachtrag IV und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag III erschienen. Der im Jänner 1902 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 39 wird nebst zugehörigen Nachträgen durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Zu dem Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 35a (kgl. Eisenbahn-Direktion zu Cassel) ist der Nachtrag III und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag VI erschienen. Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 48 (Westfälische Landeseisenbahn) ist — unter Aufhebung des im November 1900 ausgegebenen Verzeichnisses gleicher Nummer — neu herausgegeben worden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des LXI. Stückes.) Das am 24. April 1903 herausgegebene LXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1160: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 24. April 1903, Z. 18.271, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

Nr. 1161: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 20. April 1903, Z. 9382, betreffend die Zufuhr von Schweinen nach dem Schlachthause in Troppau.

— (Inhalt des LXII. Stückes.) Das am 25. April herausgegebene LXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1162: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. April 1903, Z. 17.926, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Schweine aus dem politischen Bezirke Volosca (Küstenland).

— (Inhalt des LXIII. Stückes.) Das am 28. April herausgegebene LXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1163: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. April 1903, Z. 18.888, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

Nr. 1164: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 24. April 1903, Z. 85.350, betreffend die Wiedereröffnung der sächsischen Vieheinbruchstation Reitzenhain.

Nr. 1165: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 25. April 1903, Z. 18.516, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach den Ländern der ungarischen Krone.

— (Inhalt des LXIV. Stückes.) Das am 30. April herausgegebene LXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1166: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. April 1903, Z. 18788, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Rudolfswerth in Krain nach Kroatien-Slavonien.

Nr. 1167: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 27. April 1903, Z. 88.329, betreffend die Wiedereröffnung der sächsischen Vieheinbruchstation Moldau.

— (Inhalt des LXV. Stückes.) Das am 2. Mai herausgegebene LXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1168: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 1. Mai 1903, Z. 19.335, enthaltend eine veterinärpolizeiliche Verfügung in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn.

— (Inhalt des LXVI. Stückes.) Das am 4. Mai herausgegebene LXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1169: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 27. April 1903, Z. 8062, betreffend die Einfuhr von Hausgeflügel aus Italien.

Nr. 1170: Kundmachung der Landesregierung in Sarajevo vom 3. April 1903, Z. 55.575/I, betreffend die Aufhebung des Ein- und Durchfuhrverbotes für Klauentiere aus dem Komitate Syrmien und des Einfuhrverbotes für Stuten und Hengste aus den Bezirken Novi-Marof und Varaždin.

— (Inhalt des LXVII. Stückes.) Das am 7. Mai herausgegebene LXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1171: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. Mai 1903, Z. 20.249, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 1172: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 24. April 1903, Z. 50.818, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien nach dem öffentlichen Schlachthause in Neupaka in Böhmen.

Verlosungen.

Am 23. April:

Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 proz. Silberprioritäten, I. Em., 5 proz. Goldprioritäten, II. Em., 4 proz. Silberprioritäten (Rückzahlung ab 2. November).

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritäten vom Jahre 1898 (Rückzahlung ab 1. August).

Lokalbahn Krakau-Koemyrzow. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 1. August).

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Aktien I—IV Em., steuerfreie und steuerpflichtige Prioritäten (Rückzahlung ab 2. November).

Lokalbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August).

Ybbstalbahn. 4 proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. August)

Dividenden.

Budapester elektrische Stadtbahn. Ab 21. April für die Aktie K 14·—, für den Genussschein K 4·—.

Oesterr. Creditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten. Ab 27. April K 16·—.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. Ab 27. April für die Aktie K 28·—, für den Genussschein K 18·—.

Brünner Lokaleisenbahn. Coupon pro 1. Juli K 2·—.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Ab 1. Mai für die Aktie K 22·—, für den Genussschein K 2·—.

Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. Ab 15. Mai für die Prioritätsaktien I., II., III. und IV. Emission K 12·—.

Mühlkreisbahn-Gesellschaft. Coupon pro 1. Juli der Prioritätsaktie K 7·—.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Ab 1. Mai für die Aktie 17·50, für den Genussschein K 7·50.

Generalversammlungen.

Im Monate Mai:

9. (Wien). Lokalbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz.
9. (Gablonz). Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft.
11. (Wien.) Lokalbahn Laibach-Oberlaibach.
12. (Wien.) Lokalbahn Wolframs-Teltsch.
12. (Graz.) Grazer Tramway-Gesellschaft.
12. (Prag.) Böhmische Nordbahn.
13. (Wien.) Lokalbahn Zwittau-Polička.
13. (Wien.) Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz.
14. (Wien.) Lokalbahn Mauthausen-Grein.
14. (Wien.) Lokalbahn Lambach-Haag.
14. (Prag.) Buschtěhrader Eisenbahn.
16. (Wien.) Bozen-Meraner Bahn.
19. (Wien.) Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl.
23. (Arad.) Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen.

25. (Wien.) Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.
26. (Wien.) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
26. (Wien.) Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
27. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn.
28. (Wien.) Südbahn-Gesellschaft.
28. (Wien.) Akkumulatoren- und Elektrizitätswerke-Aktiengesellschaft.
28. (Triest.) Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
29. (Steyr.) Steyrtalbahn-Gesellschaft.
30. (Wien.) Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów.
30. (Budapest.) Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 27. März 1903 allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Zentralinspektor der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien Regierungsrat August Ritter v. Löhr den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden zweiter Klasse;

der Oberingenieur der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen in Konstantinopel Oberbaurat Rudolf Friedrich den kgl. schwedischen Wasa-Orden zweiter Klasse;

der Staatsbahndirektor-Stellvertreter in Linz Regierungsrat Adolf Freiherr v. Ingenhaeff das Offizierskreuz des kgl. sächsischen Albrecht-Ordens, das Offizierskreuz des kgl. rumänischen Ordens „Stern von Rumänien“ und die kaiserlich ottomanische Silberne Medaille für Kunst;

der Oberinspektor der Staatsbahn-Direktion in Lemberg kaiserlicher Rat Heinrich Gassner,

der Oberinspektor der Staatsbahn-Direktion in Lemberg Edmund Bartmański den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden dritter Klasse;

der Bau-Oberkommissär der Staatsbahn-Direktion in Lemberg Johann Bartl,

der Bau-Oberkommissär und Vorstand des Bahnbetriebsamtes Jaroslau Ferdinand Herzog,

der Oberrevident der Staatsbahn-Direktion in Lemberg Michael Danielec,

der Revident dieser Staatsbahn-Direktion Anton Odzierzyński,

der Oberrevident und Telegraphen-Kontrollor in Lemberg Ignaz Krupski den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden vierter Klasse;

der Oberkondukteur der priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien Rudolf Ritter die kaiserlich persische Goldene Sonnen- und Löwen-Medaille

annehmen und tragen dürfen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro April 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert (vom ersten bis letzten)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten)	Stand am letzten
	in Meterzentner			
Weizen	1158·90	2669·24	2672·81	1155·33
Roggen	607·80	704·77	504·77	807·80
Gerste	2039·77	183·08	892·63	1330 22
Hafer	2050·50	711·75	1117·89	1644·36
Mais	1176·76	301·96	1126·94	351·78
Mehl	1426·66	1202·25	1327·35	1301·56
Wein	6119·80	470·73	817·66	5772·87
Verschiedene	1457·55	999·62	639·33	1817·84
Zusammen	16037·74	7243·40	9099·38	14181·76
Versicherungswert K	549.500	89.600	131.200	507.900

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten)	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	25	1	2	24
Versicherungswert K	126.790	2.200	5.700	123.290
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	—	—	1
Versicherungswert K	3.000	—	—	3.000
Lombardbetrag . . K	1.500	—	—	1.500

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat April 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten April 1903	Eingelagert (vom ersten bis letzten April)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten April)	Stand am letzten April 1903
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	68.049	31.158	32.350	66.857
Darunter wichtige Waren:				
Eisen	3.296	1.243	656	3.883
Feigen	5.467	1.764	1.200	6.031
Kaffee	8.651	2.171	1.919	8.903
Wein	3.675	3.457	1.695	5.437
Zucker	18.108	11.953	15.411	14.650
Diverse	28.852	10.570	11.469	27.953
Assekuranzwert . . K	5,082.411	2,447.902	2,533.114	4,997.199

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 254.000 kg. Assekuranzwert von K 198.000.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten April)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten April)	Stand am letzten April 1903
Lagerscheine:				
Stück	7	—	—	7
Versicherungswert . K	17.500	—	—	17.500
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat April 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten April 1903	Eingelagert (vom ersten bis letzten April)	Ausgelagert (vom ersten bis letzten April)	Stand am letzten April 1903
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	15.469	4.832	4.237	16.064
Darunter wichtige Waren:				
Weizen	6.435	—	—	6.435
Hafer	5.447	204	1.722	3.929
Roggen	—	102	102	—
Mais	496	2.430	1.944	982
Gerste	36	—	36	—
Diverse	3.055	2.096	433	4.718
Reps	—	—	—	—
Assekuranzwert . . K	211.345	69.280	57.020	223.605

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen (vom ersten bis letzten April)	Zurückgelangt (vom ersten bis letzten April)	Stand am letzten April 1903
Lagerscheine:				
Stück	4	—	2	2
Versicherungswert . . K	38.800	—	17.000	21.800
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 36.276 kg, Assekuranzwert von K 5052

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	April 1903				April 1902			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 160 Graden)							
Insgesamt . . .	154.328	201.351	200.550	155.129	223.495	189.335	230.104	182 726
Darunter:								
Weizen	13.868	27.908	28.489	13.287	21.779	13.061	24.650	10.190
Roggen	10.656	37 554	38.508	9.702	42.750	15.846	19.668	38.928
Gerste	19.186	7.011	12.468	13.729	19.896	8.477	15.432	12.941
Hafer	37.278	70.285	65.052	42.511	77.845	23.756	32.974	68.627
Mais	6.347	28.681	24.333	10.695	13.917	114.264	122.058	6.123
Hirse	2.687	1.693	303	4.077	6.197	718	554	6 361
Bohnen	1.780	198	1.126	852	4.625	430	605	4.450
Erbsen	2.326	657	393	2.590	522	308	270	560
Malz	625	840	752	713	309	438	412	335
Reps	4.121	—	2.953	1.168	982	7	520	469
Hanfsamen	1.505	306	293	1.518	617	105	119	603
Wicken	6.565	658	1.296	5.927	2.029	686	713	2.002
Mehl	5.519	16.800	12.946	9.373	2.779	984	1.867	1.896
Kleie	4.682	366	753	4.295	2.585	595	1.425	1.755
	117.145	192.957	189.665	120.437	196 832	179.675	221.267	155.240
Spiritus	4.921	—	—	4.921	4.728	—	—	4.728
Zucker	—	—	—	—	6.947	639	1.113	6.473
Wein	5.065	649	397	5.317	2.741	266	515	2.492
Oele und Fette	1.108	468	138	1.438	602	220	157	665
Sonstige Waren	26.089	7.277	10.350	23.016*	11.645	8.535	7.052	13.128
Mittlere Tagesbewegung	16.076 Meterzentner				16.132 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	3,276.650	1,485.380	1,517.230	3,244.800	4,007.200	815.600	1,518.170	3,304.630

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	46	11	22	35	51	9	15	45
Versicherungswert . . . K	321.550·—	226.600 —	283.500·—	264.650·—	616.450·—	273.500·—	321.400·—	468.550·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	—	—	—	—	2	1	1	2
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	3.400·—	1.800·—	1.800·—	3.400·—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	2.600·—	1.000·—	1.000·—	2.600·—

*) Darunter 7534 Meterzentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Mittewald a. d. Drau als Station für den Gesamtverkehr.

Am 15. Mai 1903 wird die Haltestelle Mittewald a. d. Drau zwischen den Stationen Thal und Abfaltersbach auf der Linie Marburg—Franzensfeste als Station für den Gesamtverkehr eröffnet.

Wien, am 30. April 1903. [464]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aktivierung der Fahrkartenausgabe in der Haltestelle Pflersch.

Am 15. Mai 1903 wird in der Haltestelle Pflersch zwischen den Stationen Schelleberg und Gossensass auf der Linie Kufstein—Ala die Fahrkartenausgabe und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden im Nachzahlungswege eingeführt.

Wien, am 30. April 1903. [465]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Personenhaltestelle „Rattenberg" als Abfertigungsstelle für Holzsendungen in ganzen Wagenladungen.

Am 15. Mai 1903 wird die Haltestelle „Rattenberg" zwischen den Stationen Kundl und Brixlegg auf der Linie Kufstein—Ala als Abfertigungsstelle für Holzsendungen in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Wien, am 30. April 1903. [466]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Ergänzung der Bestimmungen des Lokal-Personentarifes.

Mit 15. Mai 1903 tritt nachstehende Ergänzung der Bestimmungen unter VII c auf Seite 17 des Lokal-Personentarifes in Wirksamkeit:

In der vierten Zeile des letzten Absatzes wird zwischen „Strafanstalts-Direktion" und „ausgestellte" eingefügt: „oder der betreffenden Schubstation".

Wien, am 30. April 1903. [467]

Vereins-Reiseverkehr.

Neuausgabe eines Fahrschein-Verzeichnisses.

Mit 1. Juni 1903 gelangt ein neues Verzeichnis für zusammenstellbare Fahrscheinhefte zur Ausgabe, durch welches das gleichnamige Verzeichnis vom 1. Juni 1902 samt den Nachträgen I und II aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Verzeichnisses inklusive Uebersichtskarte sind bei allen Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte, sowie durch Vermittlung der Stationen zum Preise von K 1 erhältlich.

Wien, am 6. Mai 1903. [468]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Lokalbahn. Steyrtalbahn. Attersee-Hallstättersee-Mondsee- und Traunsee-Dampfschiffahrt.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. Juni 1903 gelangen zwischen Wien Westbahnhof und Attersee, Mondsee, St. Gilgen, St. Lorenz, St. Wolfgang-Markt und Strobl direkte Fahrpreise I. Klasse, einfache Fahrt, zur Einführung.

Wien, am 6. Mai 1903. [469]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung von in einer Verkehrsrichtung bereits bestehenden Fahrpreisen auch in der Gegenrichtung.

Mit 23. Mai 1903 gelangen einfache Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Klasse zu dem im Tarife für den direkten Personenverkehr zwischen den k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Jänner 1903 im Verkehre von Olmütz nach Rabersdorf über Sternberg vorgesehenen Fahrpreisen von K 3·— für die II. und K 1·70 für die III. Wagenklasse auch in der Richtung von Rabersdorf nach Olmütz über die gleiche Route zur Ausgabe.

Wien, am 7. Mai 1903. [470]

Steyrtalbahn.

Einführung ermässigter Sonn- und Feiertagskarten.

Mit 31. Mai 1903 gelangen auf die Dauer der Sommerfahrordnung, d. i. bis 30. September 1903, an Sonn- und Feiertagen nachstehende ermässigte Fahrkarten III. Klasse mit Gültigkeit für den Tag der Lösung, bezw. für den unmittelbar darauffolgenden Sonn- oder Feiertag zur Ausgabe:

Steyrdorf—Bad Hall und zurück zum Preise von K 1·40,

Steyrdorf—Agonitz und zurück zum Preise von K 2·—,

Steyrdorf—Bad Hall und zurück von Agonitz nach Steyrdorf zum Preise von K 2·60.

Steyr, am 5. Mai 1903. [471]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 1. Jänner 1901 gültigen Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 2.

Mit 1. Juni 1903 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 15. Juli 1903 gelangt der Nachtrag III zum angeführten Anhange zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

Ergänzung des Artikelverzeichnisses.

Ausserkraftsetzungen, Aenderungen und Berichtigungen, ferner

Ergänzung der Positionen des Anhanges.

Exemplare dieses Nachtrages können demnächst vom gesellschaftlichen Tarifverkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, sowie von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Wien, am 7. Mai 1903. [472]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Kaninchenausstellung in Krems. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anlässlich der am 12. und 13. April 1903 in Krems veranstalteten Kaninchenausstellung wurde die Verfügung getroffen, dass für den Transport der hierzu bestimmten Gegenstände auf den Strecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen die im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschnitt C/IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Ausstellung von Jagdhunden aller Rassen in Prag. (Frachtermässigung für Ausstellungstiere.) Anlässlich der am 21. und 22. Mai 1903 in Prag, Baumgarten (Florahalle), zu veranstaltenden Ausstellung von Jagdhunden aller Rassen finden für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstände auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C/X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausland.

Bayerisch-Sächsischer Gütertarif, Heft 1, vom 1. Jänner 1898, und Heft 2, vom 1. Oktober 1900. (Aenderung.) Die Bestimmung unter B 2 a des Tarifes über die Verwendung von Wagen mit weniger als 10.000 kg Ladegewicht wird mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1903 an gestrichen.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. Februar 1901. (Nachtrag IV.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 ab gelangte zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Februar 1901 Nachtrag IV zur Einführung, welcher enthält:

1. Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.
2. Neuauflage der Bestimmung unter Ziffer 3 zu den allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
3. Ergänzungen der Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen.
4. Ergänzung, bezw. Aenderung der Kilometertafel I.
5. Ergänzungen, bezw. Aenderungen der Kilometertafel II.
6. Ergänzung der Tariftabelle b.
7. Aenderung der Tariftabelle c.
8. Ergänzung, bezw. Aenderung der Stationstarife.
9. Berichtigungen.

Der Nachtrag IV kann — soweit der Vorrat reicht — von dem Materialdepot der General-Direktion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen um den Preis von 20 Pfennig für das Stück bezogen werden.

Kgl. Preussische und grossh. Hessische Staatsbahnen. (Ausnahmetarif für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr nach dem Zollauslande.) Am 1. Mai 1903 trat ein Ausnahmetarif 15 für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr nach dem Zollauslande im Versande von bestimmten Stationen der Preussisch-hessischen Staatsbahnen in Höhe der Frachtsätze des Spezialtarifes III widerruflich in Kraft.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wurden die in den preussischen Gruppen- und Gruppenwechselverkehren, sowie in Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner, Oldenburg-Nordwestdeutschen, Oldenburg-Mitteldeutschen und Altonaer Güterverkehr bestehenden, auf der Grundlage des Spezialtarifes I beruhenden Ausnahmetarife für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern nebst den zugehörigen besonderen Kontrollvorschriften aufgehoben, jedoch mit der Massgabe, dass in solchen Stationsverbindungen, die in den Ausnahmetarif 15 nicht aufgenommen sind, die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juni d. J. Gültigkeit behalten.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbureaux der kgl. Eisenbahn-Direktionen.

Frankfurt a. M. etc. -Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902 (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern). (Neue Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehre mit Mannheim-Industriehafen.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 sind die Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehre mit Mannheim-Industriehafen in Abschnitt F, lit. a, Ziffer 4 und 5, Tarif Seite 38, und Nachtrag I, Seite 5, zu streichen und durch nachstehende zu ersetzen:

„4. Im Verkehre nach und von Mannheim-Industriehafen sind für die nachstehend verzeichneten Frachtgegenstände in Wagenladungen die Frachtsätze der Station Mannheim (Zentralgüterbahnhof) Bad. Bahn als Frachtsätze für Mannheim-Industriehafen transit anzuwenden, sofern sie niedriger sind als die Frachtsätze für Mannheim-Industriehafen Ort:

a) für Briketts aus Braunkohlen, Steinkohlen und Koks, wie im Spezialtarif III genannt; für Mühlenfabrikate, wie im Spezialtarif 1 genannt, und für Kleie, wie im Spezialtarif III genannt, allgemein;
b) für alle übrigen Frachtgegenstände, wenn die Sendungen in Mannheim-Industriehafen lediglich vom Schiff auf die Eisenbahn oder umgekehrt, oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — sei es mit, sei es ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden.

Die Berechnung der ermässigten Frachtsätze für die unter b) fallenden Güter muss im Frachtbriefe ausdrücklich durch Anwendung der Stationsbezeichnung „Mannheim-Industriehafen transit“ oder durch Bezeichnung des Gutes als „Umschlagsgut“ vorgeschrieben sein.

Der Eisenbahnverwaltung steht das Recht zu, die Kontrolle über den erfolgten Umschlag auszuüben.“

Vom gleichen Zeitpunkte ab erhält die Bestimmung über die Beschränkung der Güterabfertigung in der Station Mannheim-Industriehafen auf Seite 19 des Tarifes folgende Fassung:

„Frachtstückgüter, sowie Wagenladungen, und zwar letztere, wenn sie bestehen

a) aus Umschlagsgütern, die im Frachtbriefe als solche gekennzeichnet sind, ohne Beschränkung;
b) aus sonstigen Wagenladungsgütern mit Beschränkung auf diejenigen Personen und Firmen, welche im Industriehafengebiete an den Ladegeleisen liegende Plätze innehaben, oder deren Anwesen mit den Bahngeleisen durch Anschlussgeleise verbunden sind.

Grössere Fahrzeuge, deren Verladung das Vorhandensein einer Stirnwange bedingt, sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.“

K. k. Staatsbahn-Direktion Olmütz.

Offert-Ausschreibung.

Gelegentlich der Erweiterung der Station **Mähr.-Karlsdorf** der Linie Grulich — Mähr.-Schildberg gelangen **Hochbauherstellungen** im annähernden Kostenbetrage von K 8000 zur Vergebung.

Die Pläne und Baubedingnisse liegen bei der hierseitigen Abteilung für Bahnerhaltung und Bau zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **22. Mai 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion einzubringen und werden am selben Tage, um 3 Uhr nachmittags, eröffnet.

Die Vadien im Betrage vom K 400 sind zum gleichen Termine bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa zu erlegen.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion behält sich vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch alle Offerte abzulehnen.

Olmütz, am 2. Mai 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

ROBERT KERN, WIEN
I. Wallfischgasse 12.
BUDAPEST, KROSNO, INNSBRUCK.
Vertretung des Witkowitzer Röhrenwalzwerkes.
Alle Sorten schmiedeiserne Röhren und Verbindungsstücke, Stahlrohrmaste egal und abgesetzt, Ueberhitzerschlangen etc.
Ferner gusseiserne Muffen- und Flanschenröhren, Präcisionswerkzeuge der Werkzeugfabrik Blau & Co.
Lager in Wien, Budapest und Krosno. 719

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Bau-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien beabsichtigt die Unterbauarbeiten für das zweite Geleise Sigmundsherberg—Allentsteig der Linie Wien—Eger im Gesamtkostenbetrage von K 1,416.894·90 in vier Losen getrennt oder zusammen nach Einheitspreisen mit dem Einreichungstermine vom **25. Mai 1903, 12 Uhr mittags,** im Offertwege zu vergeben.

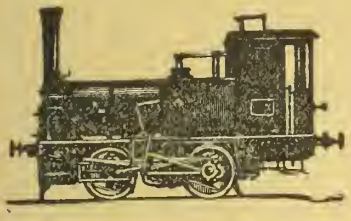
Die bezüglichen Behelfe und näheren Bedingnisse liegen bei der Abteilung 3 der k. k. Staatsbahn-Direktion zur Einsicht auf.

Wien, am 5. Mai 1903.

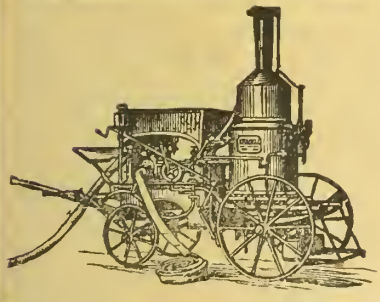
TELEPHON № 13517. ÖSTERR. SCHUTZ-MARKE A. A. Ö. ASPHALT-ACT.-GES. WIEN.
TELEGR. ADR. ASPHALTON WIEN BUREAU: EBENDORFERSTR. 4
AUSFLEHRUNGEN v. COMPRIMÉ u. COULÉ in NATURASPHALT.
HERSTELLUNG v. FAHRSTRASSEN, PERRONS, TROTTOIRS, HÖFEN, GÄNGEN, TERASSEN, BEDACHUNGEN ETC.
SÄUREFESTER ASPHALTBELAG in ACCUMULATORENRÄUMEN.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

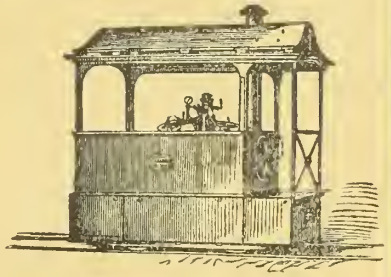
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.
Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.
711

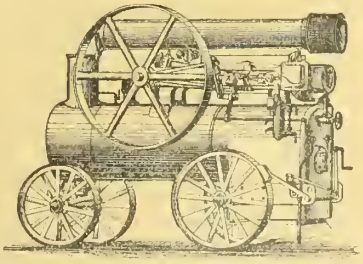


Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,



LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.
Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.
Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.





Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses
Schelhammer & Schattera
Gegründet 1832.
697

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1291	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Neratovic Schlackenwerth	Valhingen a. d. Fildern	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil III, Heft 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 2 65 2 02		Im Kartierungswege		
1292	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	a) Holz der Pos. H—18 } der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I b) Holz der Pos. H—19 }	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach					
	Canfanaro		Dignano		Mitterburg-Pisino	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
	Heller für 100 kg					
Gottschee	120	107	117	110	120	104
Grosslack	114	101	113	101	110	98
Grosslaschitz	112	99	113	102	108	96
Grosslupp	102	91	106	94	98	88
Gutenfeld	108	97	111	100	104	94
Hönigstein	116	105	113	107	116	102
Ortenegg	116	103	116	106	112	100
Reifnitz	118	105	117	108	114	102
Rodokendorf	110	99	113	102	106	96
Rudolfswerth	116	107	113	107	120	101
St. Marein-Sap	100	—	101	—	96	—
Sittich	108	97	112	100	104	91
Skofelca	98	—	102	—	94	—
Strascha-Töplitz	120	109	117	111	121	106
Treffen	116	103	113	106	112	100
Weixelburg	106	95	110	98	102	92
Zohelsberg	106	95	110	98	102	92

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1293	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Eisenbahnschwellen der Pos. H—19 d der Güterklassifikation	Stationen der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Lemberg-Kleparów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Bane der Lokalbahnlinie Janów—Jaworów bestimmt sein und mit Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, welche an die Bauleitung der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów adressiert sind	vom 15. April 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 30. September 1903	Lokalgütertarif	Verschieden	Verschieden	30 (dreissig) Prozent Nachlass von den ungekürzten, im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt C, unter Ziffer IV enthaltenen Frachtsätzen des Spezialtarifes 2 der Gebührenberechnungstabelle	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Dezember 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg zu bewirken ist. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden, bereits eine Rückvergütung geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
1294	K. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Stroh der Pos. H—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kis-Czell	Graz St.B.	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Abladen hat der Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Westungarisch-Steiermärkischer Eisenbahnverkehr, Tarif-Teil II, Heft 1	81	73	8	Im Kartierungswege		
				Mezölak					89	79	10			
				Ostfi Asszonyfa					75	66	9			
				Tüskevár					89	79	10			
				Kis-Czell	Graz S.B. loko				89	83	6			
				Mezölak					97	89	8			
				Ostfi Asszonyfa					83	76	7			
				Tüskevár					97	89	8			
				Kis-Czell	Graz S.B. transit				81	75	6			
				Mezölak					89	81	8			
				Ostfi Asszonyfa					75	68	7			
				Tüskevár					89	81	8			
				Kis-Czell	Gratwein			Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	91	—			
				Mezölak						97	—			
				Ostfi Asszonyfa						84	—			
				Tüskevár						97	—			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif. auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente gestehen muss	Besondere Bemerkungen
1295	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eiserne Röhren der Pos. E—5 c der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I (ca. 20 Waggons)	Mähr.-Ostrau	L e m b e r g	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen an die Stadtgemeinde Lemberg oder an die Bauunternehmung der Lemberger Wasserleitungsanlage adressiert sein, und muss auf den bezüglichen Frachtbriefen von der Stadtgemeinde Lemberg bestätigt werden, dass die Sendungen zur Erweiterung der genannten Anlage verwendet wurden	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1900	232	163	69	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original Frachtbriefe, welche von demselben bis spätestens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg vorzulegen sind und nicht mehr zurückgestellt werden	
				Sanok				Lokaltarif	111	78	33			
1296	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Zeltweg-Wolfsberg	Baumaterialien und maschinelle Einrichtungen aller Art	Zeltweg und allen Stationen der Lokalbahnen Zeltweg-Wolfsberg, Wolfsberg-Unterdrauburg	Frantschach-St. Gertraud	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen und der Bedingungen für die Anwendungen des Ausnahmetarifes VI der k. k. österr. Staatsbahnen	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden			Im Rückvergütungswege	Laut den in der Spalte 7 bezeichneten Bedingungen für die Anwendung des Ausnahmetarifes VI der k. k. österr. Staatsbahnen	Die Sendungen müssen für Neubauten einer Turbinenanlage mit Wehr und Graben und einer elektrischen Kraftstation in Frantschach-St. Gertraud bestimmt sein

Heller

Fortlaufende Nummer	1297	1298	1299
Die Publikation erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Leer retourgehende Milchkannen als Eilgut	Oele, mineralische in Fässern der Pos. O—4	Roheisen
Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Karbitz	Jedlicze	Antonienhütte, Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte i. Oberschl., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz, Zabrze
Das Zugeständnis wird gemacht für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Wrażkow	Csácza, Liptó-Szt. Miklós, Liptó-Ujvár, Margitfalu, Poprád-Felka, Rózsahegy, Rózsahegy-fonógyár, Ruttka, Szepes-Olaszi, Zsolna	Hruschau
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Wrażkow	Karhitz	
Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. Einhaltung der für den Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband gültigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen
Das Zugeständnis wird gemacht und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife	Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Jänner 1897	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1 vom 1. März 1899, Ausnahmetarif Nr. 36 A
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Bestehen keine direkten Frachtsätze	210 Heller 264 258 190 276 232 276 252 202 230	Bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	86 Heller	128 Heller 191 210 160 181 203 181 171 173 147	33 Pfennig 33 33 33 32 31 33 32 32 33 32
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		82 Heller 73 48 30 95 29 95 81 29 83	
Art der Durchführung	im Kartierungswege	im Kartierungswege	im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1300	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Tarifposition Z—1	Plaňan	Beéwar St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	20 Heller	16 Heller	4 Heller	Im Kartierungswege		
1301	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteinmehl	Prachovic Station	Prag St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Heller 45		Im Kartierungswege		
			Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2		Kolin St.E.G.					43				
					Wellm					45				
					Peček					49				
					Böhm.-Brod					53				
					Prag St.E.G.					63				
1302	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Kladno, Dubý, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad und Střebichowitz-Winařitz (auch Libuschiner Schacht) via Wien-Donaukaibahnhof	Wien E.W.A. loko	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen. Das Ausladen der Sendungen haben die Empfänger innerhalb der tarifmässigen Frist selbst zu besorgen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	1100 Heller pro Tonne à 1000 kg	1060 Heller pro Tonne à 1000 kg	Im Kartierungswege		
					Simmering E.W.A.									

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
28	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3415	K. k. österr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit	diversen Stationen	Sofort	
		3505			Stalldünger (Mist)	Knin und Dernis	Castelvecchio		
		3553			Eisenbahnschwellen	Unzmarkt	Leoben (S.B.) transit		
		3621			Fahriksalz	Aussee	Salzburg		
		3647			Bausteine	Bischoflack Podnart-Kropp Lees-Veldes Uggowitz	dem Abstellgeleise in der Haltestelle Birnbaum nächst der Station Assling		
		3689			Krehse	Podwołoczyska	Krakau		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
66	Nr. 39 vom 4. April 1903	1125	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), etc. etc.	Hütteldorf-Hacking, Nussdorf	Stationen der im Abschnitte A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, genannten Linien	„Punkt 1“ der „Besonderen Bestimmungen“ erhält folgende Fassung und ist dementsprechend zu berichtigen: „1. Die untenstehende Frachtbegünstigung hat nur für jene Sendungen Geltung, welche im Verkehre nach Stationen der bezeichneten Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und darüber hinaus, in Wien Nordbahnhof, Nordwestbahnhof, Staatsbahnhof oder in Floridsdorf zur Aufgabe gelangen, oder diese Stationen, resp. die Stationen Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B., Hütteldorf-Hacking, bezw. Nussdorf, oder Matzleinsdorf transitieren.“	

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 49 vom 30. April 1903	1247	K. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	Lehm aus der Pos. E—18 a der Güterklassifikation	Lemberg	Luhycza	In der Rubrik 4 („für Artikel") hat die 2. Zeile richtig zu lauten: „Lehm aus der Pos. E—18a" statt „Lehm aus der Pos. L -18a"	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
30	Nr. 2 vom 3. Jänner 1903	142	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Weizen etc., bezw. Mahlprodukte	verschiedenen ungarischen Südbahnstationen beziehungsweise Laibach S.B. etc.	Laibach S.B. etc. Triest etc.	1. In Spalte 4 ist nach dem Worte „Mahlprodukte" zu setzen: „und die hierbei gewonnenen Mühlen-Trieurabfälle (Raden, Wicken und sonstige Unkrautsamen), für diese Abfälle aber nur im Exporte nach dem Zollauslande über Triest seewärts. 2. In Spalte 6, Punkt 2, ist nach den Worten „Frachtzahlung hierfür" zu setzen: „Eine Zusammenladung von Mahlprodukten und Mühlen-Trieurabfällen ist jedoch nicht zulässig." — Ferner nach dem Worte „Mahlprodukten" in der 2. und 3. Zeile des Punktes 2 je: „oder Mühlen-Trieurabfällen". 3. In Spalte 18, 2. Zeile, ist nach dem Worte „Mahlprodukte" zu setzen: „, bezw. Mühlen-Trieurabfälle" und ferner in der 3. Zeile nach den Worten „beizulegen sind" einzuschalten: „Den Frachtbrief-Duplikaten über Sendungen von Mühlen-Trieurabfällen (Raden, Wicken und sonstige Unkrautsamen) sind weiters die vom k. k. Hafen- und Seesanitätskapitanate oder vom k. k. Hauptzollamte in Triest auszustellenden Zertifikate über die erfolgte Verschiffung der betreffenden Sendungen nach zollausländischen Häfen beizuschliessen. Rücksichtlich jener Sendungen, welche mit Schiffen des Oesterreichischen Lloyd oder der kgl. Ungarischen Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria" befördert werden, können an Stelle der durch vorbezeichnete k. k. Behörden auszufertigenden Zertifikate auch solche von der Lloyd-, bezw. von der Adria-Verwaltung ausgestellte beigebracht werden." Die vorstehende Abänderung gilt ab 15. Mai 1903	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 54. **Wien, 12 Mai 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 12 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 23. April 1903,*) womit ein internationaler Wettbewerb für ein Kanal-Schiffshebewerk ausgeschrieben wird.

Die k. k. österreichische Regierung eröffnet in der Absicht, bei dem Baue der im Gesetze vom 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, vorgesehenen Schiffahrtskanäle das Problem der Ueberwindung grosser Gefällshöhen einer den besonderen Verhältnissen angemessenen, erreichbar besten Lösung zuzuführen und sich für diese grosse Aufgabe die Mitwirkung berufener Fachkreise des In- und Auslandes zu sichern, hiermit einen allgemeinen freien und internationalen Wettbewerb für technische Entwürfe eines Hebewerkes zur Förderung von Schiffen über Gefällsstufen grosser Höhe.

Aufgabe.

§ 1. Gegenstand der Preisaufgabe ist ein vollständig ausgearbeitetes Projekt für eine Schiffshebeeinrichtung über die 35·9 m hohe Gefällsstufe bei Aujezd nächst Prerau in Mähren im Zuge des Donau-Oder-Kanales.

Die lokalen Verhältnisse sind aus den Beilagen 1 bis 4 zu entnehmen.

Diese Schiffshebeeinrichtung soll geeignet sein, bei möglichst geringem Aufwande von Betriebswasser einen ökonomischen Kanalschiffahrtsbetrieb zu sichern.

Die Wahl der Mittel zur Erfüllung dieser Aufgabe bleibt den Bewerbern überlassen.

Leistungsfähigkeit.

§ 2. Die vorgeschlagenen Einrichtungen müssen geeignet sein, wie immer beladene oder unbeladene Schiffe, welche vermöge ihrer Bauart und Beschaffenheit zur Befahrung des Kanales tauglich sind, über die Kanalstufe ohne Gefahr für Schiff und Ladung zu befördern.

Die für die Aufnahme und den Transport der Schiffe dienenden Einrichtungen müssen Schiffe bis zu den Dimensionen von 67 m Länge inklusive Steuer, 8·2 m Breite und 1·8 m Tauchtiefe aufnehmen können.

Mit dem Hebewerke und den zugehörigen Einrichtungen müssen bei kontinuierlichem Betriebe innerhalb 24 Stunden mindestens 60 Einzelförderungen vollbeladener Schiffe der angegebenen Maximaldimensionen ausgeführt werden können, und zwar 30 Einzelförderungen nach jeder Richtung.

Diese Leistungsfähigkeit wird auch verlangt, wenn in den einzelnen Haltungsstücken Wasserspiegelschwankungen bis zu 20 cm eintreten.

Betriebssicherheit.

§ 3. Das Projekt muss die volle Betriebssicherheit gewährleisten.

Konstruktionsteile aus Eisen oder Stahl sind bei statischer Inanspruchnahme mit einer dreieinhalb (3·5) fachen, bei dynamischen Einwirkungen oder besonderen Belastungen mit einer entsprechend höheren Sicherheit anzutragen.

*) Verlautbart in Nr. 95 der k. k. Wiener Zeitung vom 26. April 1903.

Die Wirkung des Windes ist mit einem wagrechten Seitendrucke von 270 kg auf das Quadratmeter in Rechnung zu ziehen.

Auf den Einfluss der Witterungsverhältnisse, auf die unvermeidlichen Setzungen und auf die Einwirkung eines fortdauernden intensiven Betriebes wird ebenfalls Rücksicht genommen werden müssen.

Die Konstruktionen und Motoren, sowie die Hilfsmaschinen müssen in der Weise entworfen sein, dass ihre Einzelbestandteile möglichst zugänglich sind und in bezug auf ihren betriebssicheren Zustand stets untersucht werden können.

Solche Konstruktionsteile, welche der Abnützung oder der Gefahr des Bruches besonders ausgesetzt sind, sollen leicht und ohne belangreiche Betriebsstörung ausgewechselt werden können.

Behufs Vermeidung von Betriebsstörungen sind entsprechende Reserveeinrichtungen vorzusehen.

Inhalt des Projektes.

§ 4. Das Projekt hat nicht allein das eigentliche Hebewerk, sondern auch zwei, den Hebewerkshäuptern anliegende, gleich grosse Kanalhaltungsstücke zu umfassen, deren Normalwasserspiegel durch die Niveaux 204·1 und 240 m über dem Nullniveau der Adria festgelegt und deren Enden mit je einem Wendeplatze für Kanalboote der zulässigen Maximaldimensionen zu versehen sind.

Diese vorbezeichneten Anlagen bilden zusammen die Versuchsstrecke.

Bei der Projektierung ist die im Lageplane (Beilage 3) mit C-D-E bezeichnete strichpunktierte Linie als Kanalachse zugrunde zu legen.

Das Hebewerk darf mit seinem unteren Ende über die im Lageplane angegebene Linie F G nicht hinausreichen.

Das Terrain nördlich der Kanalachse ist nach Möglichkeit frei zu halten.

Einzuhaltende Abmessungen.

§ 5. Jedes der beiden Kanalhaltungsstücke ist zweischiffig in einer Länge von mindestens 300 m zu projektieren, und muss bei beiden eine freie Durchfahrtshöhe von mindestens 4·5 m über dem Normalwasserspiegel eingehalten werden.

Die Normalwassertiefe in jedem Haltungsstücke ist mit 3 m festgesetzt.

In der Höhe von 1·2 m über dem Normalwasserspiegel sind entlang beider Ufer der Kanalhaltungsstücke 4 m breite Wege vorzusehen.

Ausstattung des Projektes.

§ 6. Das Detailprojekt hat zu umfassen:

1. die Darstellung aller wesentlichen Teile der Versuchsstrecke auf einer Kopie des in Beilage 3 (Massstab 1 : 1000) gelieferten Lageplanes;
2. die Darstellungen der Gesamtanlage in Grundrissen, Schnitten und Ansichten;
3. Zeichnungen aller wichtigen Details in Grundrissen, Schnitten und Ansichten in den zur genauen Beurteilung ausreichenden Massstäben;
4. die Bemessungen und zugehörigen statischen und dynamischen Berechnungen der gegebenen Konstruktionen unter Qualitätsangabe der vorgesehenen Materialien;
5. die Vorausmasse für alle erforderlichen Materialien, insbesondere für die Maschinen- und Eisen-, beziehungsweise Metallkonstruktionsteile, unter detaillierter Angabe des Gewichtes;
6. den technischen Erläuterungsbericht mit der Beschreibung und Begründung des Projektes unter Berücksichtigung der zu gewärtigenden Erhaltungs- und Betriebskosten bei 12stündigem und bei 24stündigem Betriebe.

Einreichungsfrist.

§ 7. Die Preisarbeiten müssen bis längstens 31. März 1904 beim k. k. Handelsministerium in Wien einlangen.

Bezeichnung der Preisarbeiten.

§ 8. Die Preisarbeiten müssen von aussen mit der Aufschrift: „Zum Wettbewerbe für ein Schiffshebewerk“ bezeichnet sein.

Jeder einzelne Bestandteil der Preisarbeit muss mit einem Kennworte (Motto) versehen sein, darf aber den Namen, Stand oder Wohnort des Preisbewerbers nicht enthalten.

In einem von aussen mit dem Kennworte (Motto) bezeichneten, verschlossenen Umschlage muss die Angabe des Namens (der Firma), der genauen Adresse für alle Zusendungen, eventuell die Bezeichnung eines Bevollmächtigten enthalten sein.

Die Eröffnung der mit dem Kennworte (Motto) versehenen Umschläge erfolgt erst dann, wenn die Entscheidung über die Preiszuerkennung erfolgt ist.

Preise.

§ 9. Es werden drei Preise ausgesetzt:

1. Preis K 100.000, sage einhunderttausend Kronen;
2. Preis K 75.000, sage fünfundsiebzigtausend Kronen;
3. Preis K 50.000, sage fünfzigtausend Kronen.

Die zuerkannten Preise werden binnen längstens 30 Tagen nach dem Spruche des Kreisgerichtes bei der k. k. Staats-Zentralkasse in Wien flüssig gemacht.

Das Preisgericht.

§ 10. Das Preisgericht besteht aus neun Mitgliedern, welche vom k. k. Handelsminister aus dem Kreise hervorragender Fachmänner des In- und Auslandes berufen werden.

Die Zusammensetzung des Preisgerichtes und die für dasselbe zu erlassende Geschäftsordnung wird in der k. k. Wiener Zeitung kundgemacht werden.

Zuerkennung der Preise.

§ 11. Für die Zuerkennung der Preise ist ausschliesslich massgebend, ob und inwieweit die bezeichneten Ziele erreicht sind.

Unter sonst gleichen Verhältnissen gibt die allgemeinere Anwendbarkeit des Systemes den Vorzug.

Ein Bewerber, welcher mehrere Projekte eingereicht hat, kann nur einen Preis erhalten.

Der Spruch des Preisgerichtes ist inappellabel und wird in der k. k. Wiener Zeitung publiziert.

Erwerbung der Projekte.

§ 12. Die preisgekrönten Arbeiten gehen in das Eigentum der k. k. Staatsverwaltung über.

Bezüglich der nicht preisgekrönten Arbeiten steht der k. k. Staatsverwaltung das Recht zu, dieselben gegen eine Entschädigung von je K 25.000, sage fünfundzwanzigtausend Kronen, ins Eigentum zu erwerben.

Durch die Erwerbung der Projekte wird die k. k. Staatsverwaltung berechtigt, dieselben unverändert oder mit beliebigen Aenderungen selbst oder durch wen immer zur Ausführung zu bringen, sowie das betreffende System auch bei Hebewerken an anderen Stellen der österreichischen Wasserstrassen zu verwerten.

Im übrigen werden die Rechte, welche dem Preisbewerber etwa aus Patenten oder sonst auf Grund des geistigen Eigentumes zustehen, nicht berührt.

Ausführungs-Prämie.

§ 13. Wenn ein von der k. k. Staatsverwaltung erworbenes Konkurrenzprojekt zur Ausführung gebracht wird und sich das Werk während eines zweijährigen Probebetriebes vollständig bewährt, so erhält der Verfasser dieses Projektes, falls ihm nicht die Ausführung übertragen wurde, eine Prämie von K 200.000, sage zweihunderttausend Kronen.

Wurden an dem Projekte bei dessen Ausführung wesentliche Aenderungen vorgenommen, so entfällt von dieser Prämie ein nach Massgabe der Bedeutung des Erfindungsgedankens für den Gesamterfolg zu bestimmender Teil.

Ueber die Frage, ob das Werk sich vollständig bewährt hat, ferner über die eventuelle Teilung der Prämie entscheidet eine vom k. k. Handelsminister ernannte, aus sieben unparteiischen, sachkundigen Mitgliedern bestehende Kommission.

Der Ausspruch dieser Kommission ist inappellabel.

Rückstellung der Projekte.

§ 14. Die Rückstellung der weder preisgekrönten noch angekauften Projekte erfolgt nach Ablauf von drei Monaten, vom Zeitpunkte der Kundmachung des Spruches des Preisgerichtes an gerechnet, auf Gefahr der Preisbewerber unter der von denselben angegebenen Adresse.

Verbindlichkeit der Ausschreibungs-Bestimmungen.

§ 15. Durch die Einreichung einer Konkurrenzarbeit unterwirft sich jeder Bewerber den Bestimmungen dieser Wettbewerb-Ausschreibung.

Eventuelles Offert.

§ 16. Es steht jedem Preisbewerber frei, die Erklärung abzugeben, ob und unter welchen Bedingungen er die Ausführung seines Projektes und die Erprobung des Werkes zu übernehmen bereit wäre (Offert).

Solche Offerte müssen jedoch in dem in § 8, Al. 3, bezeichneten Umschlage eingeschlossen sein.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass nach § 7 des Gesetzes vom 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, bei der Ausführung, soweit dies mit dem gedeihlichen Fortgange der Arbeit vereinbar ist, inländische Techniker und Arbeiter, sowie die heimische Industrie zu beschäftigen sind.

Die vollständige Ausgabe der Wettbewerb-Ausschreibung mit allen Beilagen kann von Interessenten, welche sich am Wettbewerbe zu beteiligen wünschen, bei den nachbezeichneten Stellen kostenlos behoben werden:

a) in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern: bei der k. k. Direktion für den Bau der Wasserstrassen in Wien, ferner bei den k. k. Statthaltereien und Landesregierungen:

b) in Ungarn: bei dem kgl. ungar. Handelsministerium in Budapest;

c) im Auslande: bei den k. u. k. Botschaften in Berlin, London, Madrid, Paris, St. Petersburg, Rom und Washington; bei den k. u. k. Gesandtschaften in Bern, Brüssel, Dresden, im Haag, Kopenhagen, München, Stockholm, Stuttgart und Tokio; ferner bei den k. u. k. General-Konsulaten in Chicago, Christiania, Köln, Frankfurt a. M., Genua, Hamburg, Liverpool, Marseille, Montreal, New-York und Zürich, dann bei den k. u. k. Konsulaten in Amsterdam, Antwerpen, Breslau, Buenos Ayres, Karlsruhe, San Francisco, Königsberg, Leipzig, Mailand, Mannheim, Nürnberg, Philadelphia, Pittsburg und Stettin.

Wien, am 23. April 1903.

Call m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die im § 3 des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, festgesetzte Exekutionsbefreiung der daselbst angeführten Bezüge der im öffentlichen Dienste stehenden Personen wird durch die im Art. IX, Z. 8, Einf.-Ges. zur E.-O. in Ansehung einer Exekutionsführung behufs Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes enthaltene Anordnung nicht berührt.

(Entscheidung vom 11. Februar 1902, Z. 1790.)

Der im Sinne der §§ 295 und 39, Z. 2, E.-O. gestellte Antrag der Finanzprokuratur namens des Landes-Gendarmeriekommandos auf Einstellung der wegen Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes bewilligten Exekution durch Pfändung und Ueberweisung der Bezüge eines Gendarmerie-Postenführers zur Einziehung wurde vom Exekutionsgerichte abgewiesen, weil nach dem Wortlaute des Art. IX, Z. 8, Einf.-Ges. zur E.-O., wonach das Gesetz vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, betreffend die Exekution auf die Bezüge der im öffentlichen Dienste stehenden Personen und ihrer Hinterbliebenen, mit der Abänderung aufrechterhalten wurde, dass im Falle einer Exekution behufs Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes dem Verpflichteten die Hälfte des sonst der Exekution entzogenen Jahresbezuges frei bleiben muss, unter den einzelnen Bestimmungen dieses Gesetzes ein Unterschied nicht gemacht wird, demnach nicht dafür gehalten werden kann, dass sich jene Aenderung bloss auf § 1 desselben Gesetzes bezieht, überdies auch die Absicht des Gesetzgebers, welche in demselben Masse auch aus Art. IX, Z. 10, Einf.-Ges. zur E.-O. hinsichtlich der Gesetze vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, und vom 26. Mai 1888, R.-G. Bl. Nr. 75, hervorleuchtet, bei möglichster Wahrung der Rechte des Exekuten den Schutz der Interessen jener Personen verfolgt, für welche der Exekut nach dem Gesetze zu sorgen hat, weshalb die sonst der Exekution entzogenen Jahresbezüge zur Hälfte der Exekution unterworfen wurden und damit beiden Teilen in gleicher Weise entsprochen wurde.

Das Rekursgericht hat dagegen dem Einstellungsantrage aus nachstehenden Erwägungen stattgegeben:

Da die Gendarmeriemannschaft vom Wachtmeister abwärts nach dem Gesetze vom 25. Juli 1871, R.-G.-Bl. Nr. 83, im Genusse von „Löhnungen“ steht, so war es bis zum Inkrafttreten der jetzt geltenden Exekutionsordnung nicht zweifelhaft, dass diese Bezüge der Gendarmeriemannschaft nach § 3 des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, auch dann nicht in Exekution gezogen werden können, wenn es sich um die Hereinbringung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes handelt. Nun sind die Bestimmungen des eben erwähnten Gesetzes bezüglich der Exekution zur Hereinbringung der nach dem Gesetze gebührenden Alimente durch Art. IX, Z. 8, Einf.-Ges. zur E.-O. dahin abgeändert worden, dass in solchen Fällen dem Verpflichteten die Hälfte des sonst der Exekution entzogenen Jahresbezuges frei bleiben muss, und es frägt sich, ob durch diese Abänderung auch § 3 des zitierten Aprilgesetzes betroffen wurde, ob nämlich nunmehr auch die daselbst genannten Bezüge, insbesondere die in Rede stehenden Löhnungen der Gendarmeriemannschaft zur Hälfte in Exekution gezogen werden können oder nicht. Diese Frage muss verneint werden. Durch Art. IX, Z. 8, Einf.-Ges. zur E.-O. wird lediglich an jenen Bestimmungen des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123. eine Aenderung vorgenommen, welche den Fall der Exekution behufs Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes regeln. Es sind dies die Bestimmungen der §§ 1, 2 und 5 dieses Gesetzes. An Stelle der in diesen Gesetzesstellen für die erwähnten Alimentationsforderungen geschaffenen Begünstigungen tritt die im Art. IX, Z. 8, enthaltene Ausnahmsbestimmung, so dass also seit der Einführung der neuen Exekutionsordnung wegen der aus dem Gesetze gebührenden Alimente die in den §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, angeführten Dienstesbezüge und Ruhegenüsse, dann die im § 5 desselben Gesetzes erwähnten Zinsen von Militär-Heiratskautionen bis zur Hälfte des Jahresbezuges durch Exekutionsmassregeln getroffen werden können. Dagegen enthält § 3 des zitierten Gesetzes keine Bestimmung für den Fall einer Exekution wegen Alimente, die daselbst erwähnten Bezüge geniessen allgemeine Exekutionsfreiheit, auf sie bezieht sich demnach die besprochene Aenderung nicht. Mithin ist die Löhnung, die der Verpflichtete als Gendarmerie-Postenführer bezieht, überhaupt, also auch in dem Falle, wenn aus dem Gesetze gebührende Alimente hereingebracht werden sollen, der Exekution gänzlich entzogen.

Dem Revisionsrekurse des betreibenden Gläubigers hat der Oberste Gerichtshof im Hinblicke auf die vollkommen zutreffende Begründung des angefochtenen Beschlusses keine Folge gegeben, zumal sowohl aus dem Wortlaute des Art. IX, ZZ. 8 und 10, Einf.-Ges. zur E.-O., als auch aus der Vergleichung dieser Gesetzesbestimmungen mit den in den Gesetzen vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, und vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, in Ansehung der Zulässigkeit der Exekutionsführung zugunsten gewisser begünstigter Ansprüche, insbesondere des Anspruches auf Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes, getroffenen Anordnungen, als endlich aus dem im zweiten Absatze des § 292 E.-O. ausgesprochenen Grundsatze die Absicht des Gesetzgebers deutlich erhellt, welche dahin gerichtet ist, den Verpflichteten günstiger zu stellen als bisher, nicht aber Begünstigungen, die ihm schon nach früheren Gesetzen zukamen, aufzuheben.

[Beilage zum J.-M.-V.-Bl. 1903, Nr. 525.]

Inland.

Parlamentarisches.

Der Ausgleichsausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 7. Mai unter dem Vorsitze des Obmannes Ritter v. Jaworski eine Sitzung ab, welcher Ihre Exzellenzen Ministerpräsident Dr. v. Koerber, Finanzminister Dr. Ritter Böhm v. Bawerk und Handelsminister Freiherr v. Call beiwohnten.

Berichterstatter Abg. Freiherr v. Schwegel leitete die Verhandlung über Artikel VII (Flussschiffahrt) ein.

Abg. Dr. Ellenbogen wünscht vom Handelsminister Aufklärung, ob die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in personaler, administrativer und moralischer Hinsicht werde saniert werden oder nicht. Ferner stellt er die Frage, ob gelegentlich der neuen Kanäle die Werfte der Gesellschaft von Ofen an die Kanalmündung in Floridsdorf werde verlegt werden. Redner beantragt eine Resolution, betreffend die Einbringung einer Vorlage zum ausreichenden Schutze der in der Binnenschiffahrt beschäftigten Personen.

Abg. Maštálka sagt, es habe keinen Sinn, hier zu verhandeln, während in Ungarn der Ex lex-Zustand herrsche. Mit einem Staate, in welchem ungesetzliche Zustände herrschen, könne nicht verhandelt werden. Er richtet an den Handelsminister die Anfrage, in welcher Richtung die neuen, zwischen

den beiderseitigen Ministerien wegen Abänderung der Vertragsbedingungen schwebenden Verhandlungen geführt werden. Denn wenn neue Ausgleichsbedingungen geschaffen werden sollten, müssten die Verhandlungen des Ausgleichsausschusses sofort sistiert werden, was ohnedies geschehen müsse, wenn die Verhältnisse im ungarischen Abgeordnetenhause sich nicht ändern sollten. Redner beantragt Resolutionen, welche auf die Umgestaltung des bestehenden Wasserrechtes und die Erlassung eines speziellen Gesetzes für die Enteignung der Privatrechte und Grundstücke bei den Wasserbauten abzielen. Eine weitere Resolution wendet sich gegen die Verzögerung in der Behandlung der Flussregulierungs-Projekte durch amtliche Erhebungen und verlangt eine entsprechende Verordnung zur Vereinfachung der Behandlung dieser Projekte durch die verschiedenen Staatszentralbehörden. Schliesslich beantragt er eine Resolution, wonach beim Baue der Wasserstrassen und bei den Flussregulierungsbauten die Arbeiter nur der heimischen Bevölkerung entnommen und eine Uebervorteilung der Arbeiter durch die Partieführer und Bauunternehmer unmöglich gemacht werden soll.

Abg. Dr. Pergelt betont, dass seit dem Bestande des Meliorationsfonds die Regulierungsprojekte im tschechischen Gebiete Böhmens nach Zahl und Bedeutung jene im deutschen Gebiete bei weitem übersteigen, obwohl der Ursprung fast aller Flüsse im deutschen Gebiete liege und die Regulierungen rationellerweise vom Ursprunge an, also im deutschen Gebiete, hätten durchgeführt werden sollen. Gegenüber den Klagen, dass bei Einstellung von Beamten die Tschechen nicht genügend berücksichtigt werden, hebt Redner die Tatsache hervor, dass im Justiz-, Finanz- und Postdienste Böhmens die überwiegende Mehrzahl der Beamten aus Tschechen besteht und dass unter Hinweis auf den Mangel an deutschen Bewerbern tschechische Beamte in das deutsche Gebiet versetzt werden. Den deutschen Bewerbern werden ausserordentliche Schwierigkeiten beim Eintritte in den Staatsdienst bereitet. Im Landesdienste in Böhmen stellen sich die Verhältnisse für die Deutschen noch weit ungünstiger, da auf je 1000 Beamte nur 21 Deutsche entfallen. Die Deutschen hätten also Grund, von der Regierung Gerechtigkeit bei Besetzung der Beamtenstellen zu fordern.

Abg. Kulp hegt Bedenken gegen jene Bestimmung des Artikels VII, wonach rücksichtlich der Ausübung der Schiffahrt und der Flösserei auf allen Binnengewässern die Angehörigen beider Staatsgebiete vollständig gleich behandelt werden sollen. Er beantragt desbalb, dass im Absatze 3, welcher lautet: „Rücksichtlich der Ausübung der Schiffahrt und Flösserei auf allen Binnengewässern werden die Angehörigen beider Staatsgebiete vollständig gleich behandelt", nach dem Worte „Binnengewässern" einzuschalten sei: „mit Ausschluss der künftig zu bauenden österreichischen Wasserstrassen". Redner wünscht Aufklärung über die in dieser Angelegenheit zwischen den beiden Regierungen stattgefundenen Verhandlungen.

Abg. Kaftan weist auf die Zeitungsnachrichten hin, wonach der ungarische Handelsminister in Wien mit dem österreichischen Handelsminister in betreff der gleichmässigen Behandlung der ungarischen Güter mit den österreichischen auf den in Oesterreich zu erbauenden Kanälen konferiert habe, und fragt, ob diese Nachricht der Wahrheit entspreche, indem er sich gleichzeitig gegen eine solche Gleichstellung ausspricht. — Er beantragt die Einfügung eines neuen zweiten Alineas im Artikel VII, wonach in keinem der beiden Ländergebiete in Uebereinstimmung mit den bestehenden internationalen Verträgen auf der Donau eine Gebühr, welche sich einzig und allein auf die Tatsache der Beschiffung des Flusses gründet, noch irgend eine Abgabe von Waren, die sich an Bord der Schiffe befinden, eingehoben werden darf. Ein Hindernis für den freien Verkehr auf der Donau seien die Stromgebühren, welche am Eisernen Tore seitens Ungarns eingehoben werden. Redner wünscht zu wissen, unter welchen Kautelen die Regulierungsarbeiten ausschliesslich Ungarn übertragen wurden, und welche Rechte unserer Reichshälfte dabei vorbehalten wurden. Redner beantragt die Einfügung eines neuen Alineas 5, betreffend die Erlassung eines Gesetzentwurfes über die Aufhebung der Stromgebühren am Eisernen Tore und die Verteilung des Regulierungsaufwandes nach einem billigen Schlüssel. — In bezug auf die Kanalisierung der Moldau in Prag wiederholt Redner die Wünsche der Bevölkerung Böhmens, dass diese Arbeiten unverweilt der bestehenden Kommission für die Moldau- und Elbe-Kanalisierung übergeben werden, da diese allein vermöge der ihr zur Verfügung stehenden technischen Kräfte in der Lage sei, diese Arbeiten rasch und ökonomisch durchzuführen. Er stellt ferner einen Resolutionsantrag, welcher die Regierung zu Verhandlungen mit der ungarischen Regierung, betreffend die Regulierung der March von Rohatec bis Theben und zur baldigsten Inangriffnahme der bezüglichen Arbeiten auffordert. Eine zweite Resolution bezweckt die Ausgestaltung der Strompolizei auf den kanalisierten und regulierten natürlichen Wasserstrassen mit der nötigen Exekutivgewalt zur Sicherung der Regelmässigkeit der Schiffahrt und des Funktionierens der Stauanlagen, Schleusen und Flossdurchlässe. Schliesslich urgiert Redner die Aufhebung der Fahnen- und Haftstockgebühr an der Donau bei Wien.

Abg. Dr. Lecher führt aus, dass die Aufhebung der ungarischen Transportsteuer in erster Linie dem ungarischen Agrarexporte nach Oesterreich zugute komme, in zweiter Linie der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die nun eine halbe Million Kronen erspart. Die ungarische Transportsteuer auf die Donau-Schiffahrt sei völkerrechtswidrig, weshalb man auch nicht wagte, sie von serbischen oder rumänischen Schiffen einzuheben. Als Kompensation habe Oesterreich die Befreiung ungarischer Effekten von der österreichischen Rentensteuer gewährt. Bei dieser Transaktion habe Ungarn neuerlich ein ausgezeichnetes Geschäft gemacht. Ungarn schliesse diesen Posten mit einem namhaften Aktivsaldo.

Handelsminister Freiherr von Call erörtert die im Laufe der Debatte zu Artikel VII gestellten Anträge. Insbesondere reklamiert er die volle Offenheit und Loyalität für die Ausführungen des Motivenberichtes in Sachen der Aufhebung der ungarischen Transportsteuer. Er müsse für die gegenwärtige Regierung das Verdienst vindizieren, dass es ihr gelungen, die Aufhebung dieser seit langen Jahren beklagten Belastung unserer Transporte bewirkt zu haben.

Die Vorwürfe, welche seitens einzelner Redner gegen die Höhe der von der ungarischen Regierung eingehobenen Eisernen Tor-Gebühren erhoben wurden, bemerkt der Minister, müsse er an der Hand der ungarischen Ausweise über die Erträgnisse dieser Gebühren und des ungarischen Budgets auf das zulässige Mass zurückweisen. Er hebt hervor, dass die ungarische Regierung im Jahre 1902 zum Beispiel ein Defizit von 1·17 Millionen Kronen in der Verwaltung des Dienstes am Eisernen Tor auf sich nehmen musste.

Zur Anfrage, ob in den letzten Tagen Besprechungen zwischen den beiderseitigen Handelsministern über die Behandlung ungarischer Transporte auf den Kanälen stattgefunden haben, erwidert der Handelsminister, dass solche Besprechungen überhaupt nicht, geschweige denn mit einem solchen Programme stattgefunden haben. Doch möchte der Minister in der Sache selbst erklären, dass die Schiffahrt auf den künstlichen Kanälen keine differenzielle Behandlung gegenüber der Schiffahrt auf den eigentlichen Binnengewässern erfahren dürfe. Er erinnert an die bezüglichen Bestimmungen im deutsch-österreichischen Handelsvertrage. Im übrigen sei die Frage im Hinblicke auf die gesetzlich festgelegte erste Bauperiode nicht aktuell. Immer aber werde sich die Regierung vor Augen halten, dass sie durch eine kluge Tarifpolitik den einheimischen Interessen ohne Verletzung internationaler Verpflichtungen zu dienen habe, was übrigens im Wasserstrassengesetze ausdrücklich festgelegt sei. Der Minister gibt auch Aufklärungen über das Verhältnis zur Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Abg. Dr. Menger bemerkt gegenüber dem Abg. Kaftan, dass für eine Verbindung der Moldau mit der Elbe zwei Routen bestehen, eine über Linz nach Wien, eine zweite, welche die Moldau direkt mit Wien verbindet. Beim Donau-Moldau-Kanale sind die technischen Schwierigkeiten weit grösser als beim Donau-Oder-Kanale, welcher überhaupt unter den im Wasserstrassengesetze projektierten Kanälen technisch am leichtesten durchführbar sei. Der Donau-Oder-Kanal solle überaus grosse Kohlenlager und ein grosses Industriegebiet mit Wien verbinden, dann aber durch Schlesien nach Krakau führen, also für den grossen Verkehr wirtschaftlich wohlvorbereitete Routen durchziehen. Diese Wasserstrasse habe also eine eminente Wichtigkeit, dass die Rücksicht, welche ihr die Regierung angedeihen lässt, vollständig gerechtfertigt ist.

Abg. Freiherr v. Ehrenfels bespricht die Notwendigkeit eines einverständlichen Vorganges zwischen den beiden Reichshälften bei der Regulierung der March und der Donau.

Abg. Dr. Bareuther beanständet die Dürftigkeit des Motivenberichtes. Ueber die finanziellen Wirkungen der einzelnen Bestimmungen werde keinerlei Aufschluss gegeben. Anderseits enthalten die Motive Dinge von ganz problematischem Werte, wie die Loyalitätsklausel. Ebenso werde von der Aufhebung der Transportsteuer nur in den Motiven mit ein paar Worten gesprochen. Im Gesetze selbst sei keine Rede davon. Redner beantragt demnach folgenden Zusatz zu Artikel VII: „Die Regierung der Länder der ungarischen Krone wird dafür Sorge tragen, dass die im ungarischen Staatsgebiete für die Benützung des Dampfschiffahrtstransportes eingeführte Trans-

portsteuer nicht mehr eingehoben wird.“ Schliesslich stellt er an den Handelsminister die Frage, ob ein Junktim bezüglich aller Ausgleichsvorlagen und der Aufhebung der Transportsteuer mit der ungarischen Regierung vereinbart wurde und ob die Regierung die Ausgleichsgesetze nur dann zur Sanktion vorlegen wird, wenn dieselben einschliesslich des ungarischen Gesetzes, betreffend die Aufhebung der rechtswidrigen ungarischen Transportsteuer, insgesamt von den betreffenden Legislativen angenommen sein werden.

Regierungsvertreter Ministerialrat Schrey gibt Aufklärungen über die Donau-Regulierungsarbeiten und über die Angelegenheit der Marchregulierung.

Abg. Dr. Schalk wünscbt Aufklärung darüber, ob nach Ersparung der Transportsteuer die Subvention der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine entsprechende Verringerung erfahren werde. Die Abschaffung der Transportsteuer, die gesetzwidrig sei, sei nur die Gutmachung eines Unrechtes, und hierfür müsse die österreichische Regierung die Befreiung der ungarischen Papiere von der Rentensteuer als Kaufreis zahlen. Redner begehrt von der Regierung eine ziffermässige Aufklärung über den Verlust, den unsere Reichshälfte hierdurch erleide. — Gegenüber den Abgeordneten Maštálka und Udržal legt Redner dar, dass gerade die Deutschen es seien, die man systematisch aus dem Staats- und Landesdienste in Böhmen zu verdrängen suche. Er wendet sich dagegen, dass bei Konkursausschreibungen für Beamtenstellen im deutschen Gebiete die Kenntnis der tschechischen Sprache gefordert werde, und verlangt bezüglich der besprochenen Verhältnisse Abhilfe seitens der Regierung.

Es sprechen noch Handelsminister Freiherr von Call, Abg. Udržal und zu tatsächlichen Berichtigungen die Abgeordneten Kaftan, Dr. Pergelt, Maštálka und Dr. Schalk.

Die Debatte über Artikel VII ist damit beendet.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verkehr der Schlaf-, Restaurations- und Büfettwagen mit Beginn der Sommerfahrordnung.) Wie die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, werden verkehren:

A. Schlafwagen vom 1. Mai an ab Budapest Ostbahnhof: nach Wien (via Bruck a. d. L.), Brasso [Kronstadt] (via Kolozsvár), Bukarest (via Predeal), Piski, Zágráb (Agram), Fiume, Marmaros-Sziget, Konstantinopel, ferner nach Kassa, Igló und Poprád-Felka vom 14. Juni bis 16. September; ab Budapest Westbahnhof nach Wien (via Marchegg), Bukarest (via Verciorova), Temesvár-Jozsefváros, dann nach Oravicza vom 1. Juni bis 31. August.

B. Restaurationswagen ab Budapest Westbahnhof nach Wien (via Marchegg) und Karansebes; ab Budapest Ostbahnhof nach Wien (via Bruck a. d. L.), Brassó, Piski, Zimony (Semlin).

C. Büfettwagen in den Relationen: Budapest—Zsolna (Sillein); ferner ab Budapest Ostbahnhof nach Kassa, Csap, Fiume, Uj-Dombovár und Arad.

Lokaleisenbahn Hódmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós. (Eröffnung der Teilstrecke Hódmezö-Vásárhely—Makó.) Am 25. April 1903 fand die technisch-polizeiliche Begehung der Teilstrecke Hódmezö-Vásárhely—Makó statt. Nachdem die Kommission die Ausführung des Baues und der Einrichtung als entsprechend befand, wurde die sofortige Eröffnung des von der Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen übernommenen Betriebes ex commissione gestattet. Die Fortsetzung der Linie von Makó bis Nagy-Szt. Miklós ist bereits im Oberbau fertiggestellt, doch ist die mit August d. J. in Aussicht genommene Eröffnung von der Vollendung der Brücke über die Maros abhängig. Die Bau- und Einrichtungskosten der Gesamtlinie Hódmezö-Vásárhely—Makó—Nagy Szt. Miklós betragen mit Inbegriff der Marosbrücke K 3,688.300.

Ausland.

Italien. (Ausbau der Valsugana-Eisenbahn Venedig—Tezze—italienisch-österreichische Landesgrenze.) Die italienische Regierung hat den Ausbau der Linie Venedig—Mestre—Castellfranco—Bassano—Tezze beschlossen. Die mit einem Kostenaufwande von rund Lire 14,000.000 berzustellende Linie ist 81 km lang und wird in der Endstation Tezze Anschluss an die Valsuganabahn (Trient-Tezze) finden.

Literatur.

Almanach der k. k. österr. Staatsbahnen 1903/04. Im Selbstverlage der Redaktion (k. k. Eisenbahnministerium), XXIV. Jahrgang, Grossoktav, 56 Bogen.

Der Almanach behandelt vorwiegend das Gebiet des staatlichen Eisenbahndienstes und umfasst sämtliche Zweige dieses ausgebreiteten Gebietes; er enthält die Personalien der Beamten, sowie jene der Unterbeamten und Diener, erstreckt sich auf alle humanitären Einrichtungen, auf die Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung, sowie auf das allgemeine eisenbahntechnische Berufsgebiet.

In seinem I. Teile sind die offiziellen Ranglisten, im II. die detaillierte Diensteinteilung und in seinem III. Teile Daten und Uebersichten von allgemeinem Interesse enthalten: Staatsbehörden für das Eisenbahnwesen, Staatseisenbahnrat, landesfürstliche Kommissäre, Stiftungen, Pensionsnormalien, Strecken und Personalstandestabellen, Gehaltschemas, sowie Stations- und Dienststellenverzeichnisse mit sämtlichen Aufnahme- und Abfertigungsbefugnissen etc. etc. Ein Führer in Bezugsquellen ist beigefügt. Das Reinerträgnis wird humanitären Zwecken gewidmet.

Zu beziehen Wien, I. Nibelungengasse 4.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen wird die Ausführung nachstehender Bauten im Offertwege vergeben:

1. Eines zweistöckigen Zubaues beim Kaserngebäude N. C. 136 in Eger;
2. eines einstöckigen kleineren Wohngebäudes nebst einem hölzernen Nebengebäude und eines Wartesaalzubaues beim Aufnahmsgebäude in der Station Lindenhau, und
3. eines Reservoirgebäudes für zwei Reservoirs und eines Wohnzubaues beim Wasserdruckwerksgebäude der Sektion Mies-Kladrau.

Die Kosten dieser Bauarbeiten sind ad 1. mit K 30.873, ad 2. mit K 24.894 und ad 3. mit K 13.219 veranschlagt.

Die betreffenden Projektspläne und sonstigen Bedingungen sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion im Hochbaubureau der Abteilung 3 und jene ad 1. und 2. auch bei der k. k. B.E.-Sektion in Eger einzusehen, woselbst auch die Offertformulare ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einem Stempel zu 1 Krone pro Normalbogen versehenen und versiegelten, für jede der vorgenannten drei Bauten separat auszufertigenden Offerte haben die Aufschriften zu tragen:

Ad 1. Offerte, betreffend den Zubau beim Kaserngebäude in Eger;

ad 2. Offerte, betreffend Hochbauten in der Station Lindenhau, und

ad 3. Offerte, betreffend ein Reservoirgebäude etc. in der Station Mies-Kladrau.

Die Offerte sind bis zum **20. Mai 1903, 11 Uhr vormittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion einzubringen. Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa ein Vadium, und zwar ad 1. von K 1540, ad 2. von K 1250 und ad 3. von K 660 zu erlegen.

Der Offerteröffnung, welche am 20. Mai 1903, um 3 Uhr nachmittags, im Sitzungssaale der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen stattfindet, können die Offerenten oder deren beglaubigte Vertreter beiwohnen.

Pilsen, am 5. Mai 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages 5 zum Tarife, Teil II, Heft 1.

Am 1. Juni 1903 tritt zum Tarife, Teil II, Heft 1, der Nachtrag 5 in Kraft, welcher ermässigte und neue Frachtsätze des Klassentarifes und der Ausnahmetarife Nr. 1 (Eilgüter), Nr. 6 (Getreide), Nr. 7 (Kleie und Oelkuchen), Nr. 8 und 9 (Holz), Nr. 14 A (Steinsalz), Nr. 14 C (Chlorkalium), Nr. 14 D (Kalidüngesalze), Nr. 15 (Thon), Nr. 16 (Porzellanerde), Nr. 17 (Chamottesteine u. s. w.), Nr. 19 (Düngemittel), Nr. 21 (Bier) und Nr. 30 (Gips) enthält. Ferner gelangen neue Ausnahmetarife Nr. 59 (Petroleum) und Nr. 60 (Cichorienwurzeln) zur Einführung. Im Ausnahmetarife Nr. 6 (Getreide) und Nr. 30 (Gips) treten für die Station Leitmeritz A.T.E. einige Tariferhöhungen ein, deren Gültigkeit indessen erst vom 1. Juli 1903 ab beginnt. Der Nachtrag ist zum Preise von 25 Pfennig = 30 Heller bei den beteiligten Stationen zu beziehen, bei denen auch näheres über die neuen Frachtsätze zu erfahren ist

Wien, im Mai 1903. [473]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sonderzüge in eigener Regie nach Adelsberg und zurück am Pfingstmontag 1903.

Anlässlich des Grottenfestes in Adelsberg am Pfingstmontag werden am 1. Juni 1903 Sonderzüge von Laibach, Fiume, Cormons und Triest nach Adelsberg und zurück eingeleitet.

Zu diesen Sonderzügen gelangen besonders ermässigte Rückfahrkarten zur Ausgabe, in deren Preisen die Grotteneintrittsgebühr von K 2·— bereits enthalten ist.

Die Preise der ermässigten Rückfahrkarten stellen sich wie folgt:

Nach Adelsberg und zurück von	I.	II.	III.
	Klasse		
	Kronen		
Laibach	9·70	7·80	5·80
Triest	12·—	9·50	6·90
Fiume	10·90	8·70	6·40
Görz	14·10	11·10	7·90
Cormons	15·20	12·—	8·50

Für Kinder von 4 bis 10 Jahren werden keine weiteren Begünstigungen gewährt.

Wien, am 8. Mai 1903. [474]

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Frachterhöhungen für Stamm- und Stangenholz, sowie für Ausnahmetarif Nr. 4, A für Düngemittel.

Die im Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 auf Seite 173—180, sowie in den Nachträgen I—V für Stamm- und Stangenholz (auch roh, behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit-, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2·5 m lang (Ausnahmetarif Nr. 5, A, Abs. 1), für die nachstehenden Stationen enthaltenen Frachtsätze werden ab 1. Juli 1903 durch die folgenden ersetzt:

Zwischen Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und

	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig exklusive Schlepphahngebühr
Bärn-Andersdorf	110
Breitenau	112
Chlumeč-Pılař	79 *)
Deutsch-Liebau	95
Dittersdorf	110
Domstadtl	106
Erbersdorf	110
Erdweis	82 *)
Frankstadt	92
Gmünd	84 *)
Gratzen	85 *)
Jägerndorf	102
Karlsthal	112
Lomnitz	75 *)
Mähr.-Schönberg	90
Mähr.-Neustadt	97
Olbersdorf	98
Petersdorf-Ull.	92
Plana a. d. L.	70 *)
Römerstadt	117
Skrochowitz-Br.	110
Schewetin	77 *)
Soběslau	73
Suchenthal	80 *)
Tabor	68
Treublitz	97
Wesseli-Mezimosti	73 *)
Wittingau	77 *)
Würbenthal	115
Zamost	79 *)

*) Diese Frachtsätze gelten nur zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 Pfg. für 100 kg; im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die vorstehenden Frachtsätze um 25 Pfg. für 100 kg, dieselben finden jedoch für „Stammholz" keine Anwendung.

Ferner erhöht sich ab 1. Juli 1903 der im Elbe-Umschlagstarife im Ausnahmetarife Nr. 4, A, auf Seite 166 für Opatowitz—Schönpriesen-Umschlag enthaltene Frachtsatz von 48 Pfg. auf 50 Pfg. für 100 kg.

Wien, am 7. Mai 1903. [475]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Bahnen.

Umschlagsverkehr via Barcs.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 tritt ein Nachtrag I zu dem vom 1. September 1899 gültigen Tarife für die frachtgutmässige Beförderung verschiedener Artikel von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. österr. Staatsbahnen nach serbischen, rumänischen und bulgarischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft via Barcs in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 20 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 8. Mai 1903. [476]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung von festen Fahrscheinheften für die Rundreise Teplitz—Lobositz—Aussig—Teplitz.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1903 gelangen feste Fahrscheinhefte für die Rundreise von Teplitz über Schima nach Lobositz, von da mit der Bahn oder den Elbedampfern nach Aussig und von da zurück nach Teplitz oder umgekehrt zum Preise von K 5·10 für die II. Klasse und K 2·90 für die III. Klasse zur Einführung.

Diese Fahrscheinhefte, welche eine 8tägige Geltungsdauer besitzen und zur Benützung aller fahrplanmässigen Personen- und gemischten Züge (zu Schnellzügen gegen Aufzahlung und zu D-Zügen gegen Aufzahlung und Entrichtung der tarifmässigen Platzkartengebühr) berechtigen, liegen in den Stationen Teplitz, Lobositz A.T.E. und Aussig St.E.G., sowie bei den Dampfschiffskassen in Aussig und Lobositz zum Verkaufe auf.

Die Beförderung der Personen und des Reisegepäckes erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Betriebsreglements und der besonderen Bestimmungen hierzu, welche bei den Abfertigungsstellen zur Einsichtnahme aufliegen.

Teplitz, am 9. Mai 1903. [477]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages IV zu dem vom 1. Juli 1902 gültigen Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Fortsetzungslinie bis Jaworzno-Stadt der Lokalbahn Pila-Jaworzno gelangt zum obigen Tarife der Nachtrag IV zur Einführung. Derselbe enthält einen neuen Tarif der Lokalbahn Pila-Jaworzno.

Hierdurch tritt der gleichnamige Tarif 7a im Abschnitte B des in Rede stehenden Tarifheftes ausser Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Heller erhältlich.

Wien, am 9. Mai 1903. [478]

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Direkte Schnellzugs-Fahrkarten und Gepäckstaxen im Verkehre nach Dresden.

Mit 1. Juni 1903 gelangen direkte Schnellzugs-Fahrkarten I., II. und III. Klasse, sowie Gepäckstaxen von einigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Dresden Hauptbahnhof über Prag K.F.J.B.—Wschetat—Přivor zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Ausgabestationen zum Aushange kommenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 7. Mai 1903. [479]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Halte- und Ladestelle Panka für den Gesamtverkehr.

Die bisher nur für den Personenverkehr und für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Panka wird am 1. Juni 1903 für den Gesamtverkehr eröffnet.

Czernowitz, im Mai 1903. [480]

K. k. Betriebsleitung.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif-Heft IV.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 15. Mai 1903 gelangen im Verkehre zwischen einigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn anderseits direkte Personenzugskarten III. Klasse zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Ausgabsstationen zum Aushange kommenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 4. Mai 1903. [481]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ausgabe eines Nachtrages II zum Hauptbahn-Lokalgütertarife.

Am 1. Juni 1903 tritt zu dem vom 1. Juli 1899 gültigen Lokalgütertarife für das gesellschaftliche Hauptbahnnetz der Nachtrag II in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält verschiedene Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes, worunter sich insbesondere neue Bestimmungen für lebendes Geflügel bei Aufgabe ohne Behältnisse, eine anderweitige Fassung der Post „Ziegel“ im Ausnahmetarife III, ermässigte Frachtsätze für Kohlen und Koks von den Gruben und Koksanstalten des Ostrau-Karwin-Dombrauer Revieres nach den Stationen Dobrau bis Ernsdorf, endlich Stationstarife für den Verkehr zwischen Bratelsbrunn und den Grenzstationen, dann einzelne besondere Frachtsätze für Bratelsbrunn befinden.

Der angezeigte Nachtrag kann zum Preise von 10 Heller für das Stück bei der Direktion und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden. [482]

Wien, am 9. Mai 1903.

Deutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Oderberg, Dzieditz, Oświęcim und Myslowitz.

Einführung direkter Fahrkarten.

Mit 1. Juni 1903 gelangen direkte Personenzugs-Fahrkarten III. Klasse, gültig zur einfachen Fahrt von Lemberg nach Leipzig (Eilenburger Bahnhof) über Krakau — Oświęcim — Kattowitz — Breslau—Cottbus oder Ruhland—Torgau, zum Preise von Mk. 30·60 zur Einführung. Die Geltungsdauer dieser Fahrkarten beträgt 5 Tage.

Wien, am 9. Mai 1903. [483]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Friedländer Bezirksbahnen.

Lokalbahn Friedland-Heinersdorf.

(Im Betriebe der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein.)

Abänderung der Stationsbezeichnung „Heinersdorf".

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wird die Bezeichnung der Station „Heinersdorf" der Lokalbahn Friedland-Heinersdorf auf „Heinersdorf a/T." abgeändert.

Friedland i. B., am 10. Mai 1903. [484]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

8. Mai. In der Strecke Torskie—Worwolińce wurde der Personen- und Güterverkehr mit dem Zuge Nr. 3657 wieder normal aufgenommen.

Ausland.

Süd-Ostpreussischer Gütertarif. (Aenderung.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 ab werden die Vorschriften, betreffend die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10 t, im Abschnitt B 2 — zu B I, §§ 7—9 — von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung" bis „Ausnahmetarife" (am Schlusse der Seite 7) gestrichen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 16. Juli 1900. (Nachtrag VIII.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 kam der Nachtrag VIII zur Ausgabe. Derselbe enthält neben anderen teilweise bereits ausgeschriebenen Aenderungen und Ergänzungen hauptsächlich Anstosssätze für die neu eröffneten Lokalbahnstationen der Strecke Ingolstadt Lokalbahnhof—Dolling und für die im Laufe des Sommers zur Eröffnung kommenden Lokalbahnstationen der Strecke Rothenkirchen—Tettau, sowie die Neuauflage der Bestimmungen und Anstosssätze für bayerische Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München einschliesslich der neu einbezogenen Stationen der bis Wörth a. d. Donau verlängerten Walhallabahn. Eintretende Frachterhöhungen gelten erst ab 1. Juli 1903.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz u. s. w. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe. (Nachtrag XI.) Am 1. Mai 1903 trat der Nachtrag XI in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des letzten Nachtrages eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze, sowie Frachtsätze der Tarifabteilung A von den Stationen Alt-Münsterol Grenze und Luxemburg der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn. Ferner wurden die Vorbemerkungen dahin abgeändert, dass die Frachtsätze der Tarifabteilung B für die Beförderung von Koks zum Hochofenbetriebe u. s. w. bereits bei Auflieferung der Wagenladungen von mindestens 10 t Anwendung finden. Die in den Nachträgen VIII unter Nr. 3, IX unter Nr. 1 von Station Jossa und X unter Nr. 3 enthaltenen Ausnahmesätze nach den Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, den Stationen Eschweiler, Brebach, Burbach (Saar), Schlaverie und Völklingen gelten vom 1. August 1903 nur für den Versand von Eisenerz; für den Schlacken- u. s. w. Versand treten die Sätze des Hauptarifes, soweit sie durch den Nachtrag VIII aufgehoben waren, wieder in Kraft. Preis Mk. 0·10.

Süddeutscher Privatbahnverkehr. (Aufhebung einer Tarifbestimmung.) Am 1. Juli 1903 wird die Bestimmung unter II B. 2 auf Seite 9 und 10 der Tarifhefte 1 und 2, betreffend Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg von den Worten:

„Der Absender kann behufs Anwendung" bis „überweisen" aufgehoben.

Hanseatisch-Ostdeutscher Gütertarif. (Einführung eines Ausnahmetarifes 1a.) Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1903 ab wurde im Versand von den Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Breslau, Kattowitz, Posen, Bromberg, Danzig und Königsberg nach der Station Malliss der grossh. Mecklenburgischen Staatseisenbahnen ein Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer von mehr als 20 cm bis zu 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge in Höhe der Frachtsätze des Rohstofftarifes eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau in Berlin, Bhf. Alexanderplatz.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. (Erweiterung.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wurde der Ausnahmetarif auf den direkten und Binnenverkehr mit der Rupniner Kreisbahn und auf den direkten Verkehr der Reinickendorf-Liebenwalde-Gr.-Schönebecker Eisenbahn mit den Preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, mit der Militäreisenbahn, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Ostpreussischen Südbahn, Greifswald-Grimmener, Stargard-Küstriner, Stralsund-Tribseer Eisenbahn und den Nebenbahnen Hansdorf-Pribus, Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, Rauscha-Freiwaldau ausgedehnt.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und die näheren Anwendungsbedingungen geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. (Frachtberechnung im Verkehre mit Mannheim-Industriehafen.) Vom 1. Mai 1903 an wurden für alle Güter in Wagenladungen, die in Mannheim-Industriehafen vom Schiff auf die Eisenbahn und umgekehrt, oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — mit oder ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden, die Frachtsätze der Station Mannheim Bad. Bahn angewendet. Die Berechnung der ermässigten Frachtsätze muss im Frachtbriefe ausdrücklich durch Anwendung der Stationsbezeichnung „Mannheim-Industriehafen transit" oder durch Bezeichnung des Gutes als „Umschlagsgut" vorgeschrieben sein.

Der Eisenbahnverwaltung steht das Recht zu, die Kontrolle über den erfolgten Umschlag auszuüben.

Anhang zum Gütertarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen und zum Gütertarife für den Berlin-Stettin-Schlesischen Güterverkehr. (Einstellung der vereinfachten Abfertigung mit Markenverwendung für Eil- und Frachtstückgut.) Mit Ablauf des Monates April 1903 wurde die vereinfachte Abfertigung mit Markenverwendung für Eil- und Frachtstückgut eingestellt. Die zum Verkaufe gelangten, aber nicht verwendeten Eisenbahnmarken werden gegen Erstattung des Wertes von den beteiligten Abfertigungskassen zurückgenommen.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. (Aenderung.) Da ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht nicht mehr besteht, so werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 die hierauf bezüglichen Vorschriften im Abschnitte II B (zu §§ 7—9 der Allgemeinen Tarifvorschriften) auf Seite 5 des Nachtrages X unter 2a von den Worten „Der Absender kann behufs Anwendung" bis „überweisen" aufgehoben.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife vom 1. November 1900, Teil II, Abteilung A, Heft 1. (Ergänzung.) Mit dem 15. Mai 1903 wird die Station Faido der Gotthardbahn in die Abteilungen a, b, c und e des im obgenannten Tarifteile enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 3 (Holz) einbezogen.

Die Frachtsätze betragen in allen vier Abteilungen:

für Faido—Pino transit	45 Cts.	für	100 kg
für Faido—Chiasso transit	62 „	„	100 „

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Wir bringen hiermit zur Kenntnis, dass zufolge Beschlusses der am 7. Mai 1903 abgehaltenen 45. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1903 fällige Dividenden-Coupon Nr. 45 der Aktien unserer Eisenbahn-Gesellschaft

mit K 100·—

sowie der ebenfalls am 1. Juli 1903 fällige Coupon der Genussscheine

mit K 50·—

zur Einlösung gelangt.

Die Einlösung erfolgt — ohne Präjudiz für künftige Fälle — bereits **vom 11. Mai 1903 angefangen** bei nachstehenden Zahlstellen:

in **Wien** bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
in **Prag** bei der Böhmischen Escompte-Bank und Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direktion der Disconto-Gesellschaft und Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt, Abteilung Dresden,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft,
in **Teplitz** bei der Hauptkassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Gleichzeitig bringen wir im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntnis, dass bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1903 stattgefundenen Auslosung der nach § 50 der Statuten in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 186 Aktien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

624 645 896 1577 1594 1606 1746 1796 2632 3039
3372 3652 3749 4119 4316 4320 4374 4456 4609 4675
4795 4821 5131 5144 5231 5483 5493 5602 5755 5839
5864 6230 6236 6365 6678 6713 7068 7327 7564 7904
8170 8177 8208 8486 8612 8817 8925 9799 10110 10238
10239 10312 10418 10638 11542 11661 12253 12332 12585
13068 13300 13571 13701 14100 14278 14384 14603 14852
15162 15287 15330 15483 15502 15668 15835 15857 16051
16245 16785 16859 17320 17518 17648 17653 18101 18225
18491 18505 18868 19510 19921 20110 20466 20091 20995
21313 21789 21927 22322 22829 22901 23090 23220 23360
23679 23855 23933 24030 24278 24307 24713 25209 25461
25771 25780 25844 26949 27006 27041 27306 27349 27727
28058 28060 28231 28284 28544 29134 29237 29515 29761
29791 30244 30263 30370 30541 30957 31140 31335 31355
31366 31384 31471 31769 31786 31843 31851 31899 32035
32168 32201 32318 32374 32441 32672 32773 32846 32926
33211 33337 33418 33575 33586 33655 33692 33941 33959
34128 34672 34986 35100 35313 35579 35689 35981 36241
36752 37006 37055 37194 37278 37370 37498 37685 37775
38080.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien samt Coupons von einschliesslich Nr. 46 und Talon **am 1. Juli 1903** mit ö. W. fl. 500 = K 1000 bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Massgabe des § 51 der Statuten für die ausgelosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1901: Nr. 12365 26025 31374 32787.

Aus dem Verlosungsjahre 1902: Nr. 66 3941 10003 12950 14548 15988 16080 17285 17675 19861 21837 30111 34246 35000 37737 37752.

Bei Einlösung der ausgelosten Aktien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz, am 7. Mai 1903.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

Waschmaschinen

werden deswegen von Hausfrauen nicht gern in den Haushalt eingeführt, weil die Ansicht vertreten ist, dass die Wäsche bei Maschinenarbeit schonungslos behandelt werde. Bei Verwendung von Johns „Volldampf"-Waschmaschine ist das Gegenteil der Fall. Hier wird die Wäsche unter Einwirkung des Dampfes und des Seifensudes durch zwangloses Durcheinanderfallen der einzelnen Wäschestücke gereinigt, daher bei grösster Schonung der Wäsche bedeutende Ersparnis an Zeit, Wäsche- und Feuerungsmaterial. 729

J. A. John, Wien, IV/1,

Frankenberggasse 8, I/92. — Telephon 3623.

Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13
Verkaufsbureau für Böhmen: Prag, Wenzelsplatz 55 – Telephon 1019
offerirt 707

Schlacken-Cement

in stets gleichmässiger, insbesondere auch bei den **Wiener Communalbauten,** sowie bei den bedeutendsten Eisenbahnbauten **(Jeschken-Tunnel, Elbe-Brücke der Aussig-Teplitzer Bahn)** etc. im weitesten Umfange erprobter Qualität zu billigsten Preisen. — Anfragen und Bestellungen erledigt umgehend die Direction der **Königshofer Cement-Fabrik, Actiengesellschaft, Wien, I. Bauernmarkt 13.** Telephon Nr. 16112, 16132.

Das

k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH

WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Eichenschnittmaterial

liefert prompt

Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk

Poděbrad, Böhmen. 704

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1303	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	laut Güterklassifikation des in der 3. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach				
	Brody (Bhf.) trs.	Granica trs., bezw. Szczakowa trs.	Nadbrzezie Landungsplatz trs.*)	Nowosielitza (Bhf.) trs.	Podwołoczyska (Bhf.) trs.
	Frachtsätze pro 100 kg in Hellern				
Kosten (Station der k. k. österr. Staatsbahnen)					
Eilgut:					
gewöhnliches	1768	1072	1422	2093	1926
ermässigtes	884	536	731	1046	963
Stückgut:	699	438	594	821	758
Wagenladungsklassen:					
A	511	311	425	604	557
B	403	246	336	476	438
Spezialtarife.					
I a	668	407	563	790	727
I b	490	299	409	580	534
I c	881	233	319	450	415
II a	625	381	530	738	680
II b	403	246	341	476	438
II c	359	220	302	424	391
III a	603	368	513	713	656
III b	338	207	290	398	367
III c	291	181	251 243**)	335	315
Ausnahmetarife:					
I a	468	285	406	553	509
I b	401	244	339	474	436
I c	336	205	283	396	365
II a	381	233	339	450	415
II b	313	191	270	370	341
II c	268	164	231	317	292
III a	338	207	305	398	367
III b	291	178	253	344	317
III c	247	151	214 206***)	291	268

*) Die Frachtsätze nach Nadbrzezie-Landungsplatz transit finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarif-Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

**) Nur für Kartoffeln und Zuckerrüben, unverpackt.

***) Nur für Erze, Erden, gewöhnliche, Bau- und Bruchsteine (Schotter) der Position 8—41—A—1, Dach-, Manerziegel, Drainröhren.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10		11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg					
										Heller a)	b)				
1304	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin, Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Gondron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, sowie überhaupt Mineralöle, schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0·835 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität von höchstens 2·6 haben, in Fässern oder Zisternen-(Reservoir-)Wagen	a) Hütteldorf-Hacking transit b) Nussdorf transit	Bodenbach transit	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach Stationen ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes befördert werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen, bezw. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, bezw. Tarife des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes und des Ostdeutsch-Ungar. Eisenbahnverbandes	Verschieden	—	103	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate, welche an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien bis längstens Ende März 1904 zu bewirken ist	Nebenstehende Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch Anwendung auf Sendungen, welche mit direkten Frachtbriefen ohne Routenvorschrift — da die Nachlässe über alle transportberechtigten Routen zugestanden werden — auf Grund der in Rubrik 8 bezeichneten Tarife zur Abfertigung gelangen
					Bregenz transit					137	140				
					Buchs transit					135	137				
					Eger transit					—	90				
					Eisenstein transit					—	82				
					Furth i. W. transit					—	82				
					Lindau transit					138	142				
					Moldau transit					—	108				
					Passau transit					62	66				
					Salzburg transit					66	69				
					St. Margrethen transit					138	142				
					Simbach transit					64	67				

Fortlaufende Nummer	1305	1306
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	K. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Salz der Pos. S—7 a) der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Holz der Pos. H—18 a) und c) und H—19 a) und c) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Ebensee	Wolfsberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Prossnitz Lokalbahn	Hüttau / Hallein
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen aus durch Windbruch geworfenem Holze bestehen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif für die frachtgutmässige Beförderung von Salz von Ebensee und Hallein nach Stationen in Niederösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien	Lokaltarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	303 Heller	H—18: Hüttau 107, Hallein 116 Heller H—19: Hüttau 96, Hallein 102 Heller H—18: Hüttau 96, Hallein 104 Heller H—19: Hüttau 86, Hallein 92 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	295 Heller	H—18: Hüttau 105, Hallein 114 Heller H—19: Hüttau 94, Hallein 100 Heller H—18: Hüttau 95, Hallein 103 Heller H—19: Hüttau 85, Hallein 90 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	8 Heller	10 Prozent
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate und von der k. k. Bezirksbauptmannschaft Wolfsberg ausgestellte Zertifikate, welche bestätigen, dass die Sendungen aus durch Windbruch geworfenem Holze bestehen, welches durch den Forstbesitzer erst nach dem 20. September 1902 veräussert wurde
Besondere Bemerkungen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1307	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Oesterr. Nordwestbahn	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der St.E.G.	Kolin St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der für die einzelnen Artikel gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für die Erweiterung einer Mineralöl-Raffinerie in Kolin bestimmt sein. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, Teil II, Heft 1, bezw. Ausnahmetarif 12, sowie Anhang zum Lokaltarife, Teil II, Heft 1			20 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. des Ausnahmetarifes 12, sowie des Anhanges zum Lokaltarife der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit der Massgabe, dass der Minimalfrachtsatz mindestens 8 Heller pro 100 kg betragen muss	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904	
1308	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Leinöl, auch gekochtes, in Fässern	Brandeis a. d. E. St.E.G.	Wien Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Wien St.E.G. transit					209				
					Wien S.B. (Matzleinsdorf) transit					223				
										223				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1309	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Sand der Pos. E—18 a der Güterklassifikation a) verpackt b) unverpackt	Mária-Sasvár	Traiskirchen (E.W.A.)	Frachtzahlung pro Frachtbrief mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Aufgeber, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 68 Heller b) 65 Heller		Im Kartierungswege		
1310	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen Eilgüter	gewöhnliche	Polička	Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti tehérpályandvár, Budapest-fövámház, Budapest-fövarosi közraktárak, Budapest-Józsefváros, Budapest-kiterö, Budapest-központi vásárcsarnok, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályandvár, Budapest-Kelenföld, Budapest-déli vasut, Buda-Császárfürdö-kitérö, Ó-Buda-Filatorigát	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 1382		Im Kartierungswege		
			ermässigte							584				
		Frachtgüter der	Klasse I							554				
			Klasse II							445				
			Klasse A							305				
			Leer retourgebende, gebrauchte Emballagen als Frachtgut							251 Heller				
1311	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 und E—6, c) und d), der Güterklassifikation	Szlnóhánya vasgyár	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Aufgabe in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 3	277 Heller	268 Heller *)	9 Heller	Im Kartierungswege		*) Für Sendungen von über 7 m Länge hat dieser Frachtsatz keine Gültigkeit

Fortlaufende Nummer	1312	1313
Die Publikation erfolgt von der	Oesterreichischen Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
und im Namen der	beteiligten Verwaltungen	
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Stückgüter der Klasse I nnd II	Stückgüter der Klasse I II
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wicbstadtl-Licbtenau Oe.N.W.B.	Wildenschwert Oe.N.W.B.
nach	Krakan K.F.N.B.	Wicbstadtl-Licbtenau Oe.N.W.B.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	a) Bei Aufgabe als Fracbtgnt nnd Frachtzablnng mindestens für 5.000 kg b) „ „ „ „ „ „ „ „ „ 10.000 kg nnd Anfrecbtbaltnng der allgemein gültigen Tarifbestimmnngen	Aufrecbtbaltnng der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nnd Nacbweisung, dass die Güter ab Wicbstadtl-Lichtenan mit direkten Frachtbriefen nach Krakan abgefertigt wnrden
und gilt in der Zeit	bis anf Widerrnf, längstens jedocb bis Ende Dezember 1903	Bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn nnd Süd-Norddentschen Verbindnngsbahn
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Besteben keine Wagenladnngssätze für Stückgüter	49 | 41
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 268 Heller b) 244 Heller	20 | 20
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verscbieden	29 | 21
Art der Durchführung	Im Kartiernngswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Versender lautenden Original-Fracbtbriefe bis Wicbstadtl-Lichtenan und der korrespondierenden Original-Frachtbriefe, mit welcben die Güter von Wicbstadtl-Licbtenau Oe.N.W.B. nach Krakau K.F.N.B. direkt abgefertigt wurden, längstens bis Ende März 1904
Besondere Bemerkungen	Das Anf- nnd Abladen der Sendungen haben die Parteien durcb ibre Leute nnd anf ihre Kosten zn bewerkstelligen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

GESELLSCHAF

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 55. **Wien, 14. Mai 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Europäische Donau-Kommission. — Aus den Erkenntnissen des k. k. Reichsgerichtes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 11. Mai 1903, Z. 20.741, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

I. Schweiz.

Mit Schreiben vom 30. April 1903 hat das Eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement, Eisenbahn-Abteilung, in Bern dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport daselbst die Mitteilung gemacht, dass infolge des Ueberganges der Jura-Simplon-Bahn in das Eigentum des Bundes folgende Aenderungen in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, vorzunehmen sind:

1. Unter „Schweiz“ ist die Ziffer 1 „Schweizerische Bundesbahnen“ durch folgenden Zusatz zu ergänzen: „ausschliesslich der von ihnen betriebenen Seilbahn Cossonay Bahnhof S.B.B.—Cossonay Stadt“.

Ziffer 3 ist zu streichen.

Als neue Ziffer ist die Eisenbahn Le Pont—Brassus aufzunehmen, da diese Bahn, welche bisher zur Betriebsgruppe der Jura-Simplon-Bahn gehörte, mit 1. Mai 1903 in den Selbstbetrieb der Eigentumsverwaltung übergeht.

2. Der Uebergang der Jura-Simplon-Bahn in das Eigentum des Bundes ist auch unter „Frankreich B. III.“ zu vermerken.

Infolge dieser Mitteilung hat die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet — VIII. Ausgabe vom 1. Jänner 1903 — folgende Aenderungen erfahren:

I. Unter

Schweiz

A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken

erhält Nr. 1 folgende geänderte Fassung:

1. Schweizerische Bundesbahnen, ausschliesslich der von ihnen betriebenen Seilbahn Cossonay Bahnhof S.B.B.—Cossonay Stadt.

Nr. 3 (Jura-Simplon-Bahn etc.) wird gestrichen. Infolge dieser Streichung werden die bisherigen Nummern 4 bis 15 in 3 bis 14 abgeändert. (Nr. 16 und 17 bleiben unverändert.)

In die Liste neu aufgenommen wird die nunmehr im Selbstbetriebe der Eigentumsverwaltung stehende Eisenbahn

15. Le Pont—Brassus.

II. Der Uebergang der Jura-Simplon-Bahn in das Eigentum des Bundes bedingt unter

Frankreich

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden

in Ziffer III die Ersetzung der Bezeichnung „Jura-Simplon-Bahn“ durch „Schweizerische Bundesbahnen“.

II. Frankreich.

Laut Mitteilung der Direktion der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Paris vom 23. April 1903 an das genannte Zentralamt ist in der VIII. Ausgabe der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, S. 16, die Eisenbahn von Barbezieux nach Châteauneuf als Lokalbahn bezeichnet, welche von der französischen Staatsbahn-Verwaltung für Rechnung des Konzessionärs betrieben wird.

Diese Bahnlinie ist aber durch Gesetz vom 21. Juni 1893 unter die Bahnen von allgemeiner Bedeutung aufgenommen und damit Bestandteil des Netzes der Staatsbahnen geworden.

Ziffer 7 des Verzeichnisses der dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Bahnen und Bahnstrecken, welche von französischen Verwaltungen betrieben werden, ist daher wie folgt richtigzustellen:

7. Der Staatsbahnen, einschliesslich der für Rechnung des Departements Indre-et-Loire betriebenen Lokalbahn von Ligré-Rivière nach Richelieu.

Das genannte Zentralamt hat von den vorstehenden Mitteilungen den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 2. Mai 1903 Kenntnis gegeben.

Europäische Donau-Kommission.

Herbstsession 1902.

Die letzte Herbstsession der Europäischen Donau-Kommission fand in der Zeit vom 15. Oktober bis 15. November 1902 statt, während welcher neun Sitzungen abgehalten wurden.

Seit dem Frühjahrsplenum 1902 haben sich in der Zusammensetzung der Kommission Veränderungen ergeben, indem der bisherige deutsche Delegierte v. Loehr durch Herrn Marheinecke, der französische Delegierte Paillard-Ducléré durch Herrn Marcellin Pellet abgelöst wurde.

Die Reihe des Vorsitzes in der verflossenen Herbstsession traf den österreichisch-ungarischen Delegierten Herrn v. Borhek.

In die Zeit des Herbstplenums fiel das denkwürdige Ereignis der feierlichen Eröffnung des neuen Durchstiches zwischen der 18. und 27. Meile, mit welchem die zweite Schlinge des sogenannten M beseitigt und die Fahrstrasse durch den Sulinaarm um 23.275 Fuss (englisch) = 7·094 km abgekürzt wurde. Dieser Durchstich beginnt als Fortsetzung des bereits früher bewerkstelligten Durchstiches zwischen der 8. und 18. Meile 2000 Fuss = 0·610 km unterhalb der 18. und mündet bei der 27. Meile. Er wurde zuerst nur in einer Tiefe von 18 Fuss = 5·5 m unter dem Nullpunkte und in einer Breite von 320 Fuss = 97·5 m an der Sohle angelegt, nachher aber auf 22 Fuss = 6·7 m vertieft, um eine Tauchtiefe von 20 Fuss = 6·1 m zu erlangen. Die Breite des Durchstiches beträgt nunmehr 374 Fuss = 114 m in der Wasserlinie des Nullpunktes und 428 Fuss = 130·5 m zwischen den Dammkronen, die Länge 34.200 Fuss = $5^2/_3$ Seemeilen oder 10·424 km. Die Uferverkleidungen erstrecken sich auf eine Länge von 69.000 Fuss = 21·091 km, wovon 36.200 Fuss = 11·033 km auf die rechtsseitigen Uferwerke, auf jene am linken Ufer 33.000 Fuss = 10.058 km entfallen.

Die Baggerungsarbeiten für diesen Durchstich wurden am 5. Oktober 1898 begonnen und am 23. September 1902 zu Ende geführt; in dieser Zeit wurden im ganzen 7,570.279 m³ Baggergut gehoben, und zwar: im Jahre 1898 457 063 m³, 1899 2,622.033 m³, 1900 672.229 m³, 1901 2,042.870 m³ und 1902 1,746.084 m³. Ausserdem fand noch in den Jahren 1900, 1901 und 1902 ein Aushub von 422.400 m³ an Sand und festerem Materiale zur Anschüttung der Dämme statt, so dass sich die gesamte Erdbewegung auf 7,962.679 m³ beläuft. Im Jahre 1902 wurde mit den Baggerarbeiten am 24. März begonnen; am 15. September um 6 Uhr nachmittags begann die Donau den neuen Durchstich zu durchfluthen und am 19. September um 2 Uhr 30 Minuten morgens wurden die letzten Schutzbauten entfernt, worauf dann um 6 Uhr der Durchstich für die Schiffahrt frei war. Am 19. Oktober fand die feierliche Eröffnung desselben in Anwesenheit des Prinzen und der Prinzessin von Rumänien statt, welche folgenden Verlauf nahm: Um 8 Uhr morgens wurden die Festteilnehmer am Kai in Galatz durch die Mitglieder der Kommission empfangen, worauf sich die Versammlung an Bord des rumänischen Paketbootes „Principessa Maria“ nach Tultscha begab. Dort, am Eingange des Sulinaarmes, bestiegen die Ingenieure der Europäischen Donau-Kommission das Schiff. Gegen 2 Uhr gelangte die „Principessa Maria“ zur 27. (nunmehr 19.) Meile und fuhr, das quergespannte Band mit ihrem Steven durchschneidend, unter den Salutschüssen der hier versammelten Eskadre in den neuen Durchstich ein. Die Reise wurde dann weiter bis Sulina fortgesetzt, wo die Feierlichkeiten mit einem von der Kommission für ihre Festgäste veranstalteten Bankette und einer Illumination der Stadt und des Hafens ihren Abschluss fanden.

Wenn auch hiermit die Frage des Durchstiches in technischer Beziehung ihre Lösung gefunden hat, so erübrigen noch umfangreiche Befestigungs- und Schutzarbeiten an den Ufern. Nachdem für diese im Jahre 1903 nur ein Betrag von Frcs. 200.000 in Aussicht genommen ist, ist die Kommission in der Lage, einen Teil des herkömmlicher Weise für Neubauten jährlich fixierten Kredites per Frcs. 600.000 für andere Arbeiten zu verwenden.

In der Sitzung, welche zur Beratung der technischen Angelegenheiten am 27. Oktober 1902 in Sulina stattfand, wurden vier diesbezügliche Anträge gestellt; dieselben betreffen: die Ausgestaltung der Kaianlagen in Sulina bis zur 3. Meile, die Regulierung des Sulinaarmes zwischen der 3. und 7. Meile, die Errichtung einer Telephonverbindung zwischen Sulina und Tultscha, dann die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung im Hafen von Sulina und längs des ganzen Sulinaarmes. Es wurde der Beschluss gefasst, die Ingenieure der Kommission zu beauftragen, diese Anträge einem eingehenden Studium zu unterziehen; gleichzeitig wurde ein Betrag von Frcs. 300.000 des ausserordentlichen techni-

schen Kredites für die Kosten jener oberwähnten vier Projekte votiert, deren Durchführung die Kommission seinerzeit beschliessen wird.

In der in Rede stehenden Sitzung gelangte auch der technische Bericht der Ingenieure zum Vortrage. Derselbe behandelt neben den Arbeiten im neuen Durchstiche, von denen eben die Rede war, die Tätigkeit der Bauleitung zum Zwecke der Erhaltung der Regulierungsbauten und der Fahrwasserstrasse selbst. Die letztere hat sich im Jahre 1902 durch den Einfluss aussergewöhnlicher Elementarverhältnisse verschlechtert. Neben der langen Dauer der Frühjahrshochwässer hatte der Umstand eine schädliche Einwirkung, dass der Winter 1901/02 frostarm und die Wasserführung daher eine reichere war. Hierdurch sind die bedeutenden Geschiebemengen (circa 3,770.000 m³), welche die Hochwässer des Sereth im Jahre 1901 mitbrachten (siehe Seite 1631 Vrdgs.-Bl. Nr. 64 ex 1902), deren Beseitigung in diesem Jahre noch nicht gelungen war, in Bewegung gekommen und haben nicht nur bei Gorzova eine Bank abgelagert, sondern auch eine stärkere Versandung im Mündungsgebiete des Sulinaarmes verursacht. Letztere wurde auch noch durch den Einfluss der herrschenden Windrichtung auf die Abflussverhältnisse begünstigt. Während nämlich sonst die Nordostwinde überwiegen, die eine Strömung erzeugen, welche die Geschiebe von der Mündung nach Süden abtreiben, traten im letzten Jahre häufig Südostwinde ein, welche einen Anstau im Mündungsgebiete und die vorzeitige Ablagerung der Geschiebe bewirkten. Obwohl die Baggerungsarbeiten bei der Mündung schon am 12. März in Angriff genommen wurden, konnte der Seebagger „Percy Sanderson“ der immer neu nachdrängenden Sandmassen nicht Herr werden, so dass zwischen den Dämmen und ausserhalb derselben noch eine Sandbank verblieb. Die Tiefe von 24 Fuss konnte daher in der neuen Ausfahrt nicht erhalten werden und mussten die Schiffe wieder provisorisch die alte Fahrtrichtung aufsuchen. Bis zum Zeitpunkte der vorerwähnten Kommissionssitzung hatte der Bagger 267.850 m³ ausgehoben.

Die Sandbank bei Gorzova wurde im Monate April durch den Bagger „Sulina“ beseitigt. Dank dem milden Winter wiesen die Regulierungsbauten keine Schäden auf und befanden sich in gutem Zustande.

Grössere Reparaturarbeiten fanden nur an den beiden Dämmen statt.

Bei den Peilungen, die am 22. Oktober vorgenommen wurden, ergab sich in der Strecke von der 44. bis zur 8. Meile eine mittlere Fahrwassertiefe von 19 Fuss 2 Zoll, bezogen auf den Nullpunkt, gegen 17 Fuss 10 Zoll im gleichen Zeitpunkte des Vorjahres, also eine Verbesserung um 1 Fuss 4 Zoll.

Einen wichtigen Beratungsgegenstand des Herbstplenums bildete die Frage der Revision des Gebührentarifes. Die Schiffahrtsabgaben wurden entsprechend der günstigen finanziellen Lage der Kommission bereits durch einen Beschluss des Frühjahrsplenums 1902 vom 1. Juli bis Ende dieses Jahres um 10 Prozent herabgesetzt (siehe Seite 2943 Vrdgs.-Bl. Nr. 125 ex 1902). Gleichzeitig wurde damals beschlossen, über eine weitere Herabsetzung des Tarifes im nächsten Plenum zu beraten. Dementsprechend fand ein längerer Meinungsaustausch in der Sitzung vom 24 Oktober statt, welcher in den Sitzungen vom 31. Oktober und vom 4. November seine Fortsetzung fand. Die Kommission einigte sich schliesslich dahin, dass Schiffe, welche in Sulina oder oberhalb Waren ein- oder ausladen, für jede Registertonne zu entrichten haben von:

Tonnen	in Sulina Frcs.	oberhalb Sulina Frcs.
201 — 600	0·30	0·55
601—1000	0·60	1·10
1001—1500	0·90	1·40
über 1500	1·10	1·70

Bisher zahlten nach Artikel 2 des Gebührentarifes Schiffe von:

Tonnen	in Sulina Frcs.	oberhalb Sulina Frcs.
201— 400	0·55	1·10
401— 600	0·75	1·30
601— 800	1·10	1·70
801—1000	1·20	1·80
über 1000	1·25	1·90

Durch die beschlossene Abänderung dieser Bestimmung erwächst der Schiffahrt eine Kostenersparnis, welche sich unter Zugrundelegung des Ergebnisses der Zentralkassa der Kommission im Jahre 1901 mit Francs 419.442 oder 16·22 Prozent beziffert.

Gleichzeitig wurde beschlossen, die Bestimmung des Art. 1 des bisherigen Gebührenreglements aufrecht zu erhalten, wonach keine Taxe zu entrichten haben: die Kriegsschiffe, dann Schiffe, welche nach ihrem Tonnengehalte von der Taxpflicht ausgeschlossen sind, und Remorköre, wenn sie nicht als Lichterfahrzeuge dienen. Endlich wurden in diese Gruppe neu eingereiht jene Schiffe, welche Sulina nur als Nothafen aufsuchen, vorausgesetzt, dass sie wieder auslaufen, ohne eine Handelsoperation vorgenommen zu haben.

Eine weitere Begünstigung wurde jenen Schiffen eingeräumt, welche in demselben Jahre wiederholt die Sulinamündung aufsuchen, indem diese dann nur 80 Prozent (gegen früher 85 Prozent) der Schiffahrtsabgabe bei jeder folgenden Reise zu entrichten haben. Hierauf resultiert für die Kommission auf der Basis der Einnahmen des Jahres 1901 ein Verlust von circa Frcs. 40.000 oder 5 Prozent. Auch bei den Flossgebühren liess die Kommission eine Ermässigung eintreten, indem sie einen Nachlass von 16 Prozent der bisherigen Gebühren gewährte.

Diese Aenderungen des Gebührenreglements sind mit 1. Jänner 1903 in Kraft getreten.

In der Sitzung vom 10. November beschäftigte sich die Kommission mit Personalfragen. Es wurde hierbei unter anderem beschlossen, den Fregattenkapitän Gustav Steitzke zum Schiffahrtsinspektor zu ernennen und das Rettungskorps der Kommission, welches im Jahre 1899 aus Oekonomierücksichten von 13 auf 9 Mann reduziert worden war, um 2 Mann zu vermehren.

Am Programme der vorletzten, am 14. November abgehaltenen Sitzung stand die Beratung der finanziellen Angelegenheiten. Die Finanzlage der Kommission hat sich durch die glänzende rumänische Ernte und die grossen Getreideverschiffungen im abgelaufenen Jahre zu einer äusserst günstigen gestaltet. Bis 30. Oktober betrugen die Einnahmen aus den Schiffahrtsabgaben Frcs. 2,774.628·12 gegen Frcs. 1,837.400·22 in der gleichen Periode des Jahres 1901, also um Frcs. 937.227·90 mehr. Das Budgetpräliminare für das Jahr 1902 hatte diese Einnahmen mit Frcs. 1,960.000 festgesetzt; dieser Betrag war also am 30. Oktober, trotz der vorerwähnten,

seit 1. Juli gültigen 10prozentigen Ermässigung schon um Frcs. 814.628·12 überschritten. Zu den Taxeinnahmen kommen noch hinzu Lotsengebühren per Frcs. 6650, fällige Kapitalsinteressen per Frcs. 39.370, dann der Ueberschuss aus der Gebarung des Jahres 1901 und der Vorjahre von Frcs. 770.770, so dass sich eine Summe der Einnahmen, von Frcs. 3,591.418 ergibt. Nach Abzug der Ausgaben von Frcs. 2,169.758 verbleibt ein Ueberschuss von Frcs. 1,421.660, wovon Frcs. 767.000 provisorisch in Effekten angelegt sind, ein Betrag von Frcs. 314.660 bei Banken erliegt und der Rest von Frcs. 340.000 sich in den Kassen der Kommission in Sulina und Galatz befindet.

Die finanzielle Lage des Sanitätsfonds der Kommission gestaltete sich am 30. September 1902 wie folgt: Kassabestand vom 1. Jänner 1902 Frcs. 453.377·49, Einnahmen an Sanitätsgebühren Frcs. 127.225·98, Effektenzinsen Frcs. 18.385, verschiedene Einnahmen Frcs. 742·82. Die Summe der Einnahmen belief sich daher auf Frcs. 599.731·29, so dass nach Abzug der Ausgaben per Frcs. 67.647·03 ein Kassabestand von Frcs. 532.084·26 verbleibt, wovon Frcs. 64.967·25 in 5prozentiger rumänischer Rente, Frcs. 388.309·95 in 4prozentiger rumänischer Rente angelegt sind, der Rest von Frcs. 78.807·06 zur Disposition steht.

Bei der Beratung des Budgetpräliminares für das Jahr 1903 wurden die Einnahmen mit Frcs. 3,323.000 bewertet, wovon auf die Schiffahrtsabgaben Frcs. 1,800.000 (1,500.000 taxpflichtige Tonnen à Frcs. 1·20), auf Lotsen-, Spital- und Eichgebühren Frcs. 8000, Couponinteressen Frcs. 65.000 und auf den Ueberschuss des Jahres 1902 und der Vorjahre Frcs. 1,450.000 entfallen. Die Auslagen belaufen sich im ordentlichen Budget auf Frcs. 1,610.464, im ausserordentlichen auf Frcs. 612.000, zusammen daher auf Frcs. 2,222.464. Im ausserordentlichen Budget sind, wie bereits früher bemerkt wurde, für die Vollendungsarbeiten im neuen Durchstiche Frcs. 200.000 und für besondere Stauanlagen Frcs. 300.000 präliminiert. Ferner wurden Frcs. 12.000 für die Erneuerung des Administrationsgebäudes in Galatz eingestellt. Der Rest von Frcs. 100.000 dient als Reserve für unvorhergesehene Fälle. Nach obiger Aufstellung würde das Budget des Jahres 1903 mit einem Ueberschusse von Frcs. 1,100.536 abschliessen.

Aus den Erkenntnissen des k. k. Reichsgerichtes.

Auf aus dem Dienstverhältnisse entspringende Ansprüche der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen findet — sofern diese Bediensteten nicht wirkliche Staatsbeamte sind — das Hofdekret vom 16. August 1841, J.-G.-S. Nr. 555, keine Anwendung, und ist daher die zivilgerichtliche Geltendmachung solcher Ansprüche nicht ausgeschlossen.

Das k. k. Reichsgericht hat nach der am 24. Jänner 1903 gepflogenen öffentlichen Verhandlung über die Klage de präs. 27. Oktober 1902, Z. 349 Rg., des J. Ch., Revident in Pension, durch Advokaten Dr. A. St., gegen das k. k. Eisenbahnärar auf Zahlung von K 4036·20 samt Nebengebühren, zu Recht erkannt:

Das k. k. Reichsgericht erklärt sich zur Entscheidung über die Klage als nicht kompetent.

Tatbestand:

Als ehemaliger Beamter der k. k. priv. Kaiser Franz Joseph-Bahn wurde der Kläger gelegentlich der Verstaatlichung dieser Bahn in gleicher Eigenschaft von den k. k. österreichischen Staatsbahnen übernommen, wobei ihm die Wahrung sämtlicher erworbenen Rechte gewährleistet wurde.

Mit Dekret der k. k. Betriebsdirektion in Wien vom 4. Oktober 1885, Z. 10/VI 287, wurde der Kläger zum Heizhause Wien I als Rechnungsführer zur Führung des Material- und Inventardienstes berufen.

Gelegentlich seiner Berufung zu diesem Posten wurde es ihm von dem Direktor besonders zur Aufgabe gemacht, am Kohlenplatze des Heizhauses unter den 30—33 Arbeitern eine stramme Disziplin herzustellen und in der Kohlenausgabe daselbst eine gerechte und ordentliche Gebarung unter allen Umständen herzustellen.

Der Kläger suchte wiederholt mündlich und schriftlich um Beteiligung an der sogenannten Kohlenprämie an.

Diese wurde ihm nicht gewährt, weshalb er vor dem k. k. Reichsgerichte klagbar auftritt, und als Kohlenprämie den Betrag von K 4036·20 c. s. c. beansprucht.

Die Kompetenz des k. k. Reichsgerichtes wird dadurch begründet, dass die beiden einzigen Voraussetzungen des Artikels 3 a des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867, R.-G.-Bl. Nr. 143, und zwar ein Anspruch gegen die Gesamtheit der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, sowie die Nichteignung zur Austragung dieses Anspruches im ordentlichen Rechtswege zweifellos vorhanden sind, letztere Voraussetzung deshalb, weil durch positive gesetzliche Vorschrift (Hofdekret vom 16. August 1841, J.-G.-S. Nr. 555, Hofdekrete vom 17. Februar und 22. Juni 1843, ZZ. 4526 und 19.357) festgesetzt ist, dass Streitigkeiten zwischen dem Aerar und Staatsbeamten über Besoldungen und Gebühren niemals vor dem ordentlichen Richter ausgetragen werden dürfen, ferner, weil der vorliegend gemachte Anspruch sich nicht auf einen Privatrechtstitel, sondern auf die Norm, betreffend die Verteilung der Kohlenprämie gründet.

Entscheidungsgründe:

Nach den eigenen tatsächlichen Anführungen des Klägers J. Ch. ist er seinerzeit in den Dienst der k. k. priv. Kaiser Franz Joseph-Bahngesellschaft getreten. Die aus diesem Dienstverhältnisse für ihn resultierenden etwaigen Ansprüche waren zweifellos privatrechtlicher Natur und daher vor den ordentlichen Gerichten geltend zu machen, und zwar ohne Unterschied, ob sie auf einem speziellen Vertrage oder auf der Dienstordnung beruhten, da der Eintritt in das Dienstverhältnis als stillschweigende Zustimmung zur Dienstordnung, also als stillschweigender privatrechtlicher Vertragsabschluss angesehen werden muss.

Durch das zwischen der Staatsverwaltung und der k. k. priv. Kaiser Franz Joseph-Bahngesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen vom 12. Dezember 1883 und vom 21. Jänner 1884 — genehmigt durch das Gesetz vom 9. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 51 — ist der Staat „gleichwie durch eine Universalsukzession“ in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft eingetreten (§ 3 des Uebereinkommens). Insbesondere hat er nach § 5 dieses Uebereinkommens das gesamte Dienstpersonal der Gesellschaft unter Wahrung der von demselben bis dahin erworbenen Rechte, und zwar ohne Unterschied, ob selbe auf der Dienstordnung oder auf speziellen Verträgen beruhten, übernommen.

Dadurch haben die bestehenden Ansprüche des Dienstpersonales nur die Aenderung erfahren, dass an

die Stelle der verpflichteten Gesellschaft, als Rechtsnachfolger derselben, der Staat getreten ist, während der objektive rechtliche Charakter dieser Ansprüche nicht geändert, insbesondere der bisherige privatrechtliche Charakter derselben nicht alteriert worden ist.

Für die Zukunft unterstanden die vom Staate übernommenen Beamten, sofern ihnen nicht besondere Konzessionen gemacht wurden, der von der Staatsverwaltung für den Staatsbahnbetrieb aufgestellten Dienstordnung vom 1. Juli 1882, welche ausdrücklich festsetzt, dass jeder, der ein diesbezügliches Amt übernimmt, sich der Dienstordnung unterwirft (§ 5 der Dienstordnung). Selbstverständlich gilt diese Bestimmung auch für die vom Staate übernommenen Beamten, welche sich eben dadurch, dass sie sich übernehmen liessen, dieser Dienstordnung unterworfen haben.

Dadurch, dass die Geltung der Dienstordnung für den einzelnen Beamten auf dessen Unterwerfung unter dieselbe zurückgeführt wird, hat die Dienstordnung anerkannt, dass das Verhältnis der im Staatsbahnbetriebe angestellten Beamten auch für die Zeit nach Uebernahme derselben durch die Staatsverwaltung als ein privatrechtliches, auf stillschweigendem Vertrage beruhendes anzusehen ist, welcher zwischen der Staatsverwaltung als Unternehmer des Staatsbahnbetriebes einerseits und dem einzelnen Beamten anderseits abgeschlossen worden ist.

Daraus ist ersichtlich, dass das erwähnte Dienstverhältnis, auch nach Uebernahme der Beamten seitens des Staates, denselben Charakter hatte wie früher und daher auch jetzt, wie früher, nicht als ein öffentlich-rechtliches bezeichnet werden kann.

Endlich wurde durch die ofterwähnte Dienstordnung vom 1. Juli 1882 bestimmt — dem Wesen nach wiederholt im § 19 des Organisationsstatutes vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16 — dass derjenige, der eine Stelle im Staatsbahnbetriebe als Beamter oder Diener übernimmt, nicht die Eigenschaft eines wirklichen Staatsbeamten oder Dieners erlangt, und daher auf ihn die für Staatsbedienstete geltenden Gesetze und Verordnungen keine Anwendung haben.

Aus dem bisherigen ergibt sich, dass das Hofdekret vom 16. August 1841, J.-G.-S. Nr. 555, welches für die Forderungen der landesfürstlichen Beamten gegen das Aerar auf Zahlung ihrer Besoldungen und Gebühren bestimmt, dass solche Forderungen, welche lediglich aus dem Dienstverhältnisse abgeleitet werden, im administrativen Wege auszutragen sind, auf die bezüglichen Forderungen der Beamten der k. k. Staatsbahnen — sofern sie nicht ausnahmsweise wirkliche Staatsbeamte sind, § 4 D.-O. — keine Anwendung finden kann. Ist dem aber so, so ist die zivilgerichtliche Geltendmachung des vom Kläger als ehemaligem Beamten der k. k. Staatsbahnen aus dem Dienstverhältnisse hergeleiteten Anspruches auf die sogenannte Kohlenprämie durch das zitierte Hofdekret keineswegs ausgeschlossen.

Deshalb fehlt eine der Voraussetzungen, welche der Artikel 3, lit. a, des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867, R.-G.-Bl. Nr. 143, für die Kompetenz des k. k. Reichsgerichtes aufstellt, und musste daher die Inkompetenz desselben für diese Rechtssache ausgesprochen werden.

(Entscheidung des Reichsgerichtes vom 24. Jänner 1903, Z. $\frac{430}{\text{R.-G.}}$ ex 1902; E.-M.-Z. 13.783 ex 1903.)

Inland.

Parlamentarisches.

Der Ausgleichsausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 8. Mai unter Vorsitz des Obmannes Ritter v. Jaworski eine Sitzung, welcher Ihre Exzellenzen Ministerpräsident Dr. v. Koerber, Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek, Finanzminister Dr. Ritter Böhm v. Bawerk und Handelsminister Freiherr v. Call beiwohnten.

Es wurde die Debatte über Artikel VII des Zoll- und Handelsbündnisses fortgesetzt.

Abg. Dr. Gląbiński kommt auf eine Aeusserung des Handelsministers über den Donau-Oder-Weichsel-Kanal zurück. Der Minister habe in dieser Beziehung bemerkt, dass die Gleichstellung Ungarns in der Ausübung der Schiffahrt in den zu erwartenden Wasserstrassen eine rein akademische Frage sei, indem dieselben zum Endtermine des Uebereinkommens nicht fertig sein werden. Diese Aeusserung stehe im Widerspruche mit dem Geiste des Wasserstrassengesetzes vom Jahre 1901 und mit wiederholten Erklärungen der Regierung, dass der Kanal Wien—Krakau in der ersten Bauperiode bis zum Jahre 1912 fertig sein werde, während das Ausgleichsübereinkommen bis zur Mitte des Jahres 1913 reichen soll. Redner fragt daher den Handelsminister, wie er seine betreffende Aeusserung gemeint habe.

Handelsminister Freiherr v. Call

erwidert hierauf, dass er schon im Wasserstrassenbeirat Gelegenheit genommen habe, sich über die Durchführung des Bauprogrammes der österreichischen Wasserstrassen auszusprechen. Er könne sich auch heute auf das damals Gesagte beziehen. Hiernach sei es gewiss nicht die Absicht der Regierung, etwa eine Unterbrechung der Bauten eintreten zu lassen. Im Gegenteile wolle sie in dem Falle, als im Zuge der gesetzlich festgelegten ersten Bauperiode sich zeigen sollte, dass der gegenwärtig für den Kanal Wien—Krakau zur Verfügung stehende Kredit bei Anwendung einer ökonomischen Bauführung nicht ausreiche, rechtzeitig an die gesetzgebenden Faktoren zu dem Behufe herantreten, damit die ergänzenden finanziellen Mittel zur Fortführung, beziehungsweise Beendigung gesichert werden.

Berichterstatter Abg. Freiherr v. Schwegel erörtert in seinem Schlussworte die Bedeutung des Donauweges für den Verkehr Oesterreichs nach Osten und die Wichtigkeit der Beseitigung der ungarischen Transportsteuer auf der Donau. Diese, sagt Redner, ist zwar keine Konzession an Oesterreich, sondern nur die Abstellung eines Unrechtes, das nur zu lange geduldet worden ist. In dem Umstande aber, dass es dieser Regierung gelungen ist, im Wege eines freundlichen Uebereinkommens einer völkerrechtlich unzweifelhaft begründeten Forderung zur Anerkennung zu verhelfen, ist eine erfreuliche Verbesserung der gegenwärtigen Ausgleichsvorlage gegenüber jener vom Jahre 1898 zu erblicken und anzuerkennen. Die Garantie für die Aufrechthaltung des nunmehr hergestellten normalen Rechtszustandes ist an und für sich in erster Reihe in den internationalen Bestimmungen selbst gelegen, deren Wahrung auch der gemeinsamen Regierung obliegt. Sie ist jedoch wesentlich auch durch die Verbindung verstärkt, welche zwischen den einzelnen Ausgleichsvorlagen bezüglich des Kündigungsrechtes, das für so viele Eventualitäten vorbehalten wurde, besteht und die auch in der Erklärung des Ministers, dass dieselben nur in dieser Verbindung zur Sanktion vorgelegt werden, einen entsprechenden Ausdruck gefunden hat. Der Referent spricht sich sodann gegen mehrere Anträge der Abgeordneten Kaftan, Kulp und Bareuther, welche Abänderungen und Ergänzungen des in Verhandlung stehenden Artikels bezwecken, aus, empfiehlt die unveränderte Annahme des Artikels VII und befürwortet zugleich die Zustimmung zu den Resolutionen in betreff der entsprechenden Organisation der Strompolizei auf den Wasserstrassen, ferner in betreff der zu urgierenden Regulierung der March und eines ausreichenden Schutzes für die bei der Binnenschiffahrt beschäftigten Personen, während er die Entscheidung über die übrigen Beschlussanträge, die mit dem in Verhandlung stehenden Gegenstande nicht in direktem Zusammenhange stehen, obwohl sie an und für sich jede Berücksichtigung verdienen, dem Ermessen des Ausschusses anheimstellt.

Finanzminister Dr. Ritter Böhm v. Bawerk

erklärt im Hinblicke auf die bezüglich der Aufhebung der Transportsteuer zutage getretenen Zweifel, es sei nach dem Inhalte der mit der ungarischen Regierung getroffenen Vereinbarung völlig ausgeschlossen, dass die aus Anlass des wirtschaftlichen Ausgleiches von Oesterreich an Ungarn zu gewährenden Vorteile, und speziell

die für Ungarn aus dem projektierten Rentensteuer-Uebereinkommen sich ergebenden Vorteile für Ungarn in Wirksamkeit treten, beziehungsweise in Wirksamkeit bleiben, falls nicht die ungarische Transportsteuer aufgehoben wird und aufgehoben bleibt.

Bei der Abstimmung wird Artikel VII unverändert nach der Regierungsvorlage angenommen. Die Abänderungs- und Zusatzanträge Kaftan, Kulp und Bareuther werden abgelehnt.

Die vom Berichterstatter zur Annahme empfohlenen Resolutionen werden angenommen, die übrigen im Laufe der Debatte gestellten Resolutionsanträge abgelehnt.

Berichterstatter Freiherr v. Schwegel beantragt unter Hinweis darauf, dass von verschiedenen Seiten die Vorlage von Materialien zu den Artikeln VIII und IX (Eisenbahnwesen) verlangt wurde, die Beratung dieser Artikel in einem späteren Stadium vorzunehmen.

Abg. Kaftan weist darauf hin, dass die Artikel VIII und IX zu den schwerstwiegenden Bestimmungen des Zoll- und Handelsbündnisses gehören. Ungarn sei infolge seiner geographischen Lage genötigt, seine Massenprodukte nach Westen und Nordwesten über unsere Eisenbahnen zu transportieren. Durch die zugesagten direkten Tarife werde dieser Transport zu ungunsten unserer gleichen Produkte verbilligt und eine scharfe Konkurrenzierung, selbst Verdrängung der letzteren ermöglicht. Er bespricht ferner die ungünstigen Folgen, die sich aus der Bindung der Tarife ergeben können und durch die künftige Verstaatlichung österreichischer Bahnen noch gesteigert würden. Seine Partei könne deshalb den Artikeln VIII und IX nicht zustimmen und werde ihre Ersetzung durch zweckentsprechendere Bestimmungen beantragen.

Abg. Maštálka erklärt, für den Antrag des Berichterstatters nicht stimmen zu können, da man nicht wissen könne, ob die Regierung die bezüglichen Daten dem Ausschusse zur Verfügung stellen werde. Es müsse, solle der Antrag des Berichterstatters ein positives Resultat ergeben, eine bestimmte Erklärung der Regierung erfolgen, ob dieselbe die verlangten Daten zur Verfügung des Ausschusses stellen wolle.

Es sprechen noch Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek und die Abgeordneten Axmann und Dr. Lecher, worauf der Antrag auf Zurückstellung der Beratung über die Artikel VIII und IX angenommen wird.

Die Sitzung wird hierauf geschlossen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. niederösterreichische Statthalterei hat den Baukonsens für die Errichtung eines Magazines zur Lagerung von Calcium-Carbid in der Station Dürnkrut im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 20.603.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Wien: Eröffnung des zweiten Geleises auf der Strecke Ziersdorf—Limberg-Maissau der Linie Wien—Eger.) Am 4. April ist in der bisher eingeleisigen Strecke Ziersdorf—Limberg-Maissau der Linie Wien—Eger der doppelgeleisige Verkehr aufgenommen worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Rustikalbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 11. April 1903, Z. 17.834, dem Grafen Josef Teleki für eine von der Station Duna-Patay der Lokalbahn Kun-Szt. Miklós-Tass—Duna-Pataj abzweigende und diese längs dem linken Donauufer in der Station Kalocsa mit der Lokalbahn Kalocsa—Kis-Körös und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, ferner weiterhin über Homokhegy, Miske, Hajós, Nádudvár, Sükösd, Pest-Csanád und die Gemarkung der Gemeinde Szent István in der Station Baja mit der Lokalbahn Baja-Szabadka und der gleichnamigen Donau-Dampfschiffstation verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 11. April 1903 der „Alföldi gazdasági vasut részvénytárság (Aktiengesellschaft der Alfölder Rustikaleisenbahnen) für eine von der Haltestelle Géza ihrer von der Station Kovácsháza der Eisenbahn Mezöhegyes-Kovácsháza-Kétegyháza ausgehenden schmalspurigen Linie Kovácsháza—Géza—Csaba-Közraktár abzweigende, im Bereiche des Komitates Csanád über Tót-Komlós bis Sámson führende, gleichfalls schmalspurige Rustikalbahn mit Dampf-, eventuell elekrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 23. April 1903, Z. 7942, der Firma Alexander Visnovsky in Budapest und Konsorten für nachfolgend benannte Linien:

a) eine von der Station Ipoly-Szakállas der Lokalbahn Csata—Ipoly-Szakállas—Balassa-Gyarmat abzweigende und diese im Berciche der Komitate Hont und Bars in der Station Léva mit der Lokalbahn Párkány-Nána—Léva—Garam-Berzencze verbindende normalspurige Lokalbahn;
b) eine von der Station Léva aus die Linie a) im Bereiche des Komitates Bars in der Station Selmeczbánya (Schemnitz) mit der Lokalbahn Garam-Berzencze—Selmeczbánya verbindende gleichfalls normalspurige Lokalbahn;
c) eine von der Endstation Selmeczbánya der Linie b) ausgehende und diese im Bereiche der Komitate Bars und Hont in östlich transversaler Richtung in der Haltestelle Zsarnócza-Fürészmalom mit der Lokalbahn Garam-Berzencze—Zsarnócza-Füreszmalom—Léva des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Lokalbahn

auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Bestellung von Lokomotiven.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat für die von ihr betriebenen Lokaleisenbahnen 9 Stück Lokomotiven (Compound-Type V a) samt hierzugehörigen zweiachsigen Tendern und Schneeräumern in der Staats-Maschinenfabrik bestellt.

Ungarisches Betriebsnetz der Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung des neuen Bahnhofes in Siófok.) Das mit einem Kostenaufwande von K 400.000 neuerbaute Stationsgebäude der Station Siófok der Südbahnlinie Budapest—Siófok—Nagy-Kanizsa—Pragerhof wurde am 2. Mai 1903 dem Betriebe übergeben. Im Zusammenhange mit dem Neubaue des Aufnahmsgebäudes wurden auch die Geleiseanlagen entsprechend vermehrt und erweitert.

Eisenbahn Komárom (Komorn)-Ersekujvár (Neuhäusel). (Bauausführung.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die ungesäumte Inangriffnahme des Baues der als erstklassige Linie herzustellenden Eisenbahn Komárom-Ersekujvár angeordnet, durch welche die beiden Hauptlinien Budapest—Ersekujvár—Marchegg(—Wien) und Budapest—Komárom—Bruck a. d. L.(—Wien) und damit die zu beiden Seiten der Donau liegenden Eisenbahnnetze im Bereiche der westlichen Gebiete Ungarns am kürzesten Wege miteinander verbunden werden. Von besonderer Bedeutung ist die hierdurch zu erzielende Vermeidung des Umweges über Budapest oder Pozsony (Pressburg) für solche Provenienzen, die von nördlichen Relationen oberhalb Ersekujvár aus nach Süden unterhalb Komárom und vice versa verkehren. Des ferneren entfällt durch die direkte Verbindung zwischen Zsolna und Komárom via Rajecz—Privigye—Ersekujvár die Notwendigkeit der Legung des zweiten Geleises im Bereiche der bereits überlasteten Linie Galánta—Zsolna (V. és K.K.).

Ausland.

Deutsches Reich. (Vorausbestellung von Platzkarten im Berciche der Preussisch-hessischen Staatseisenbahnen.) Nach einem Erlasse des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten können vom 1. Mai ab Platzkarten bei den Vorverkaufsstellen der Ausgangsstationen der D-Züge brieflich vorausbestellt werden, wenn zugleich die Platzkartengebühr bar eingesandt wird. Derart bestellte Platzkarten sind an den Vorverkaufsstellen bei der Fahrkartenausgabe des Abgangsbahnhofes zu hinterlegen und hier spätestens eine Viertelstunde vor Abgang des Zuges gegen Entnahme oder Vorzeigung der Fahrkarte von dem Reisenden entgegenzunehmen.

— (Beschaffung von Lokomotiven.) Die Eisenbahn-Direktion in Berlin ist beauftragt worden, den Lokomotivfabriken, die bisher für die Preussisch-hessischen Staatseisen-

bahnen geliefert haben, den Zuschlag auf Lieferung von 317 Lokomotiven verschiedener Gattung zu erteilen. Die Lieferung umfasst: 30 $^2/_4$-gek. Schnellzug-Verbundlokomotiven mit Tender, 56 $^2/_4$-gek. Personenzug-Verbundlokomotiven mit Tender, 9 $^3/_4$-gek. Personenzug-Tenderlokomotiven, 58 $^3/_4$-gek. Güterzuglokomotiven mit Tender, 88 $^4/_4$-gek. Güterzuglokomotiven mit Tender, 59 $^3/_4$-gek. Güterzug-Tenderlokomotiven, 6 $^3/_3$-gek. Nebenbahn-Tenderlokomotiven und 11 $^5/_5$-gek. Hagans-Tenderlokomotiven. Sämtliche Lokomotiven müssen bis zum 1. April 1904 angeliefert sein.

Schweiz. (Der neue Personentarif der Bundesbahnen.) Mit 1. Mai ist gemäss den Bestimmungen des Tarifgesetzes vom 27. Juni 1901 der Personentarif der Schweizerischen Bundesbahnen (früher Nordostbahn, Zentralbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Jura-Simplonbahn) in Kraft getreten, mit dem der erste Schritt in der Vereinheitlichung der Tarife der verstaatlichten Hauptbahnen getan ist. Für die einfache Fahrt treten durch den neuen Tarif Taxermässigungen ein auf den Linien der früher Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Zentralbahn; sie sind indessen nicht bedeutend.

Erheblicher sind die Ermässigungen für Hin- und Rückfahrt auf den Linien der früheren Jura-Simplonbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen. Sie steigen bis 6 Prozent in I., 14 Prozent in II. und 22 Prozent in III. Klasse an. Uebrigens treten zwischen einzelnen Stationen auch ausnahmsweise Taxerhöhungen ein. Die Altersgrenze für Kinder, welche frei befördert werden, ist von 3 auf 4 Jahre erhöht (die vierjährige Grenze besteht in Deutschland schon lange Zeit), die Altersgrenze für Kinder, welche den halben Fahrpreis zu zahlen haben, von 10 auf 12 Jahre. Die Gültigkeit der Rückfahrkarten ist allgemein auf 10 Tage angesetzt. Mit den ausgegebenen Fahrkahrten können ausser der regelmässigen kürzesten Linie auch andere Strecken befahren werden unter Nachzahlung der grösseren Entfernung, wozu ein Vermerk des Stationsvorstandes der Station, wo die auf der Fahrkarte angegebene Linie verlassen wird, notwendig ist. Die Lösung der Zuschlagsfahrkarten soll auch in den Zügen ermöglicht werden.

Für den direkten Verkehr mit den anschliessenden Bahnen war es nicht möglich, die neuen Tarife ebenfalls auf den 1. Mai herauszugeben, doch sind Nachträge zu den bestehenden Tarifen erstellt worden, in welche die neuen Taxen für Hin- und Rückfahrt für alle Verbindungen aufgenommen sind, auf denen ein regelmässiger Verkehr stattfindet. Zwischen Stationen mit schwächerem Verkehre werden einstweilen Rückfahrkarten nicht ausgegeben. Doch soll bei der damit nötigen Lösung der neuen Fahrkarten auf der Uebergangsstation das Personal tunlichst behilflich sein. Für die einfache Fahrt werden im direkten Verkehre mit den anderen Bahnen die bisherigen Fahrkarten einstweilen weiter ausgegeben. — Der neue Abonnementstarif und die neuen Lust- und Rundfahrkarten gelangen erst am 1. Juni zur Einführung. Die verstaatlichten vier Privatbahnen hatten jede ihre besonderen, den Verhältnissen angepassten Abonnementstarife. Die Bundesbahnen konnten nicht ohne weiteres einen derselben annehmen, sondern haben einen neuen Ausgleich geschaffen. Man hat sich dabei bemüht, die bisher am meisten benützten Abonnementskarten beizubehalten, auch die Taxen so zu stellen, dass sie im grossen nnd ganzen billiger sind, wobei aber wieder einzelne kleine Erhöhungen vorkommen. Zumeist hat eine Uebernahme der Bedingungen der Nordostbahn stattgefunden.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Invalidenversorgung bei den Bundesbahnen.) Der Verwaltungsrat hat beschlossen, dass arbeitsunfähig werdende Arbeiter nach fünfzehnjähriger Dienstzeit in erster Linie die satzungsmässigen Unterstützungen von der Krankenkassa erhalten und, insofern diese für eine tägliche Zuwendung von Frcs. 1·50 nicht ausreichen, der Fehlbetrag aus der Betriebsrechnung zu verabreichen ist.

— (Lohnreglement der schweizerischen Bundesarbeiter.) Das vom Verwaltungsrate der Bundesbahnen genehmigte Lohnreglement setzt für Arbeiter im Bahnbetriebe den für alle 365 Tage des Jahres, also auch für Sonntage und Ruhetage, zu zahlenden Mindesttagelohn auf Frcs. 3·20 für den Tag fest. Bei befriedigenden Leistungen wird der Anfangstaglohn alle zwei Jahre um 20 Cts. erhöht, bis zu einem Höchstsatze, welcher bei den vorgesehenen fünf Lohnklassen beträgt: Frcs. 4·—, 4·30, 4·60, 4·90 und 5·10. Ueberzeitarbeit wird besonders bezahlt. Für die dem Fabriksgesetze unterstellten Werkstättenarbeiter wird der Arbeitslohn nicht auf den Tag, sondern nach Stunden für die Zeit der wirklich geleisteten Arbeit entrichtet; sie haben also für Sonntage und für versäumte Arbeitstage keinen Anspruch auf Lohnzahlung. Die ständigen Arbeiter werden je nach ihrer Ausbildung, bezw. Leistung in drei Klassen geteilt: volle Handwerker, mindere Handwerker und Handlanger. Die ordentlichen Lohnsätze betragen im Mindestsatze der dritten Lohnklasse 32—38 Cts., im Höchstsatze der ersten Klasse 56—62 Cts. (5 Cts. = 4 Pfg.) Für die probeweise angenommenen (provisorischen) Arbeiter wird der Lohn je nach den Verhältnissen festgesetzt. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schweiz. (Uebernahme des Betriebes der Jura-Simplon-Bahn und der von ihr betriebenen Linien durch die Bundesbahnverwaltung.) Nach einer amtlichen Mitteilung ist mit 1. Mai 1903 der Betrieb des bisherigen Netzes der Jura-Simplon-Bahn und der von ihr betriebenen Linien Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossonay Bahnhof—Cossonay Stadt, Visp—Zermatt und Val de Travers an die Bundesbahnverwaltung übergegangen. Unter Oberleitung der General-Direktion werden diese Bahnlinien von der Kreisdirektion I in Lausanne verwaltet, mit Ausnahme folgender Strecken, welche der Kreisdirektion II in Basel zugeteilt sind: Basel—Delsberg—Biel, Delsberg—Delle, Sonceboz—Chaux de Fonds, Biel—Bern, Bern—Langnau—Luzern und Luzern—Brünig—Meiringen—Brienz.

Sachsen. (Die elektrischen Strassenbahnen und Drahtseilbahnen im Jahre 1902.) Der im kgl. sächsischen Kommissariate für elektrische Bahnen bearbeiteten Statistik für die dem öffentlichen Verkehre dienenden elektrischen Strassenbahnen und Drahtseilbahnen Sachsens für das Betriebsjahr 1902 entnimmt die „Z. d. V. D. E.-V." folgendes: Es bestanden 17 Betriebsunternehmungen mit einer Streckenlänge von 299 km gegen 281 km im Jahre 1901 und mit einem Wagenpaike von 1086 (1076) Motorwagen und 510 (490) Anhängewagen. Die Spurweite betrug bei 113 km 1·458 m, bei 109 km 1·450 m, bei 44 km 1 m und bei 33 km 0·915 m. Die Zahl der zurückgelegten Motorwagenkilometer belief sich auf 43,962 920 gegen 42,345.549 im Jahre 1901. Insgesamt wurden 154,002.018 Personen befördert (1901: 152,281.917). Auf die Städte Dresden, Leipzig und Chemnitz mit Vororten entfallen 265 km (1901: 242 km) Streckenlänge, 41,962.936 (40,438.326) Motorwagenkilometer und 147,952.828 (146,790.819) beförderte Personen. Die Zahl der Unfälle betrug bei sämtlichen sächsischen Strassenbahnen 353 gegen 383 im Jahre 1901. Die Zahl der verletzten Personen ist zwar von 230 im Jahre 1901 auf 242 im Jahre 1902 gestiegen, doch sind dabei die schweren und tötlichen Verletzungen von 107 auf 82 (auf 1,000.000 Motorwagenkilometer bezogen von 2·53 auf 1·86) zurückgegangen. Die Zahl der durch Auf- und Abspringen während der Fahrt verursachten Verletzungen beträgt 38 Prozent aller Verletzungsfälle von Personen.

Russland. (Das sibirische Eisenbahnnetz Ende 1902.) Das Gesamtnetz der sibirischen Hauptlinien hatte am 31. Dezember 1902 a. St. eine Länge von 5628 Werst, d. i. 6039 km, in welche insgesamt Rubel 384,604.743 (= Kronen 14.614,980.234) investiert waren. Ausserdem verursachten die Anschaffung der Bajkal-Trajektdampfer und der Hafenanlagen am westlichen und östlichen Ufer des Sees einen Kostenaufwand von Rubel 6,744.340.

Italien. (Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die Bahnen Mittel- und Unteritaliens.) Die italienische Mittelmeerbahn beabsichtigt die Einführung des elektrischen Betriebes zunächst auf den Linien: Rom — Albano—Notturno, Ciampino — Frascati, Ciampino—Velletri—Segni, Velletri—Torramia, Cajanello—Iserina—Sparanise—Gaeta; Kraftfordernis 14.000 PS bei einer Gesamtlänge von 300 km. Späterhin sollen dann die Linien Roccasecca—Arezzana mit 3600 PS bei einer Länge von 80 km und die alte Linie Rom—Neapel mit 17.000 PS, sowie die neu geplante Schnellzugslinie Rom—Neapel mit 20.000 PS in den elektrischen Betrieb einbezogen werden. Die im ganzen erforderlichen 54.000 PS wären aus den Flussläufen der dortigen Gegend zu gewinnen.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1903 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1903 zur Tilgung gelangenden Teilschuldverschreibungen der 3½prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Teilschuldverschreibungen lit. A pro Mk. 5000 der deutschen Reichswährung 12 Stück, und zwar:

744 1016 1139 1185 1365 1537 1547 1851 1853 1951 1961 2682;

b) von den Teilschuldverschreibungen lit. B pro Mk. 1500 der deutschen Reichswährung 67 Stück, und zwar:

89 345 679 1127 1205 1340 1427 1487 1546 1845 2113 2248 2900 3029 3038 3065 4038 4465 5267 5703 5710 5921 5969 6008 6154 6263 6619 6791 7118 7304 7539 7610 7773 8847 8867 9031 9195 9333 9559 9600 9722 9894 9917 10000 10174 10276 10391 10470 10543 10870 10877 10961 11137 11166 11892 12475 12661 13043 13487 13955 14556 14567 14747 14771 14826 14829 14838

c) von den Teilschuldverschreibungen lit. C pro Mk. 1000 der deutschen Reichswährung 135 Stück, und zwar:

516 984 1624 1871 1971 2621 2639 2651 2741 2981 3614 3701 3753 3820 4063 4271 4885 4949 5134 5336 5483 5766 5804 5883 6258 6299 6345 7029 7347 7350 7379 7456 7498 8203 8419 8561 8727 8821 9129 9329 9498 9602 9645 9740 9817 9889 10147 10173 10496 10602 10616 10752 10925 11081 11128 11340 11490 12281 12345 12538 12569 13287 13464 13474 13651 13748 13940 14579 14693 14714 15059 15270 15337 15598 15717 15822 16085 16103 16366 16411 16487 16832 17269 17843 17969 18021 18495 18565 18570 18682 19333 19547 19906 20173 20225 20257 20279 20483 20642 21479 21495 21578 21656 21715 21726 21817 21837 21842 21925 22195 22530 22532 22845 22914 23006 23120 23470 23936 24112 24172 24367 24416 24707 24872 25126 25247 25364 26342 26892 27046 27689 27822 28022 28217 28891;

d) von den Teilschuldverschreibungen lit. D pro Mk. 300 der deutschen Reichswährung 156 Stück, und zwar:

470 521 545 578 766 938 1010 1033 2114 2151 2291 2295 2488 2512 2813 2926 3018 3202 4075 4156 4196 4272 4525 5210 5433 5495 5984 6117 6375 6800 6807 6867 7159 7443 7592 7929 7949 7988 8423 9384 9539 9689 9762 9943 10134 10147 10296 10347 10356 10524 10700 10786 10905 11494 11747 11889 12175 12326 12664 12772 12813 13207 13316 13708 13726 14177 14394 14431 14476 14591 14663 14741 14852 14870 14921 14939 15108 15630 15959 16513 16602 16710 16741 16753 16779 16925 17002 17241 17293 17492 17591 18203 18408 18647 19090 19140 19329 19400 19516 19813 20012 20042 20127 20187 20294 20354 21430 21775 21995 22153 22260 22727 22778 22840 23040 23092 23110 23724 23766 23931 24057 24424 25212 25346 26168 26970 26992 27268 27271 27369 27561 27982 28022 28304 28416 28473 28476 28492 28670 28685 29046 29182 29922 30131 30877 31074 31091 32306 32729 33055 33138 33420 33513 33631 33851 34611.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Teilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1903 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Teilschuldverschreibungen nebst Coupons von einschliesslich Nr. 16 und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerte vom 30. Juni 1903 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen ist Oesterreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österreichischer Kronenwährung in dem dem Kurswerte der Mark entsprechenden Betrage:

in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
in **Berlin** bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft, bei der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder;
in **Dresden** bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden;
in **Frankfurt a. M.** bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie;
in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der Böhmischen Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer;
in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Boden-Kreditanstalt;
in **Teplitz** bei der Hauptkassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Teilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre 1897: lit. C Nr. 10120.
„ D „ 11396.
„ „ „ 1898: „ C „ 1659.
„ „ „ 1899: „ B „ 617, 4926, 9069.
„ C „ 8360, 8362, 11847.
„ D „ 13405.
„ „ „ 1900: „ B „ 6384.
„ C „ 1045, 5032, 8732, 15931, 20106.
„ D „ 11040, 13610, 16337, 16744, 19128, 23888.
„ „ „ 1901: „ B „ 8140, 10050.
„ C „ 6932, 8863, 11175, 25879.
„ D „ 218, 3667, 11656, 16612, 17351, 23178.
„ „ „ 1902: „ A „ 1459.
„ B „ 5570, 6856, 8437, 14158.
„ C „ 4574, 19698, 20100, 26091, 26809, 26936, 28817.
„ D „ 855, 1849, 2891, 3863, 4301, 5153, 6643, 7171, 7333, 8094, 9194, 10198, 10263, 14522, 15884, 16984, 22980, 29605, 29931, 30249, 31153, 32733, 34407.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 8. Mai 1903.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

PATENTE
aller Länder erwirkt Ingenieur 732
M. Gelbhaus, beeideter Patentanwalt
Wien, VII. Siebensterngasse 7 (gegenüber dem k. k. Patentamte).

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hoflieferanten.
Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.
Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe.
Sportcostüme. — Wäscheausstattung.
Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 736
Illustrirte Preislisten frei.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Station Wien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Aussig, Komotau, Lobositz, Czernosek und B.-Leipa.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 tritt zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Tarife für den obengenannten Verkehr der Nachtrag I in Kraft, welcher geänderte und neue Fahrpreise für verschiedene Stationsverbindungen enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können seinerzeit von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Teplitz, am 9. Mai 1903. [485]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausgabe neuer Tarife für Zuckertransporte.

Am 1. Juni 1903 treten für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) jeder Art (mit Ausschluss von Rohzucker) nach Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Feldkirch transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen und den Stationen Basel und Schaffhausen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen folgende neue Tarife in Kraft:

a) Ausnahmetarif, Teil VII (Verkehr von Oesterreich), für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich), sowie der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (einschliesslich der Kuttenberger Lokalbahn), der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn;

b) Ausnahmetarif, Teil VII (Verkehr von Ungarn), für den Verkehr von Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Hierdurch werden die gleichen Ausnahmetarife vom 1. Februar 1900 samt I. Nachtrag aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. August 1903 in Wirksamkeit.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zu nachstehenden Preisen für das Stück erhältlich, und zwar: der Tarif ad a) um K 1·—, der Tarif ad b) um 60 Heller.

Wien, am 11. Mai 1903. [486]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife.

Mit 1. Juni 1903 gelangen nachstehend verzeichnete Tarife zur Einführung:

a) Teil V, Heft 1, Ausnahmetarif für die Beförderung von Hornvieh;
b) Teil V, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Hornvieh und Pferden.

Hierdurch werden Teil V, Heft 1 und 2 (Spezialtarife für die Beförderung von Hornvieh), vom 1. März 1894 samt Nachträgen I aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1903 in Wirksamkeit.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich, u. zw. Teil V, Heft 1, zum Preise von 50 Heller, und Teil V, Heft 2, zum Preise von 80 Heller für das Stück.

Wien, am 8. Mai 1903. [487]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Verkehrsstörung in der Strecke Wran—Eule.

Infolge Dammrutschung wurde der Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen Wran—Eule der Strecke Čerčan-Wran auf etwa acht Tage eingestellt.

Für den Güterverkehr gelten bis zur Behebung der Verkehrsstörung folgende Bestimmungen:

Ueber die Hilfsroute Ričan wird unter Aufrechthaltung der bisherigen Frachtsätze geleitet:

1. der Verkehr zwischen Eule und den nördlich von Čerčan-Pišely gelegenen Stationen, und
2. der Verkehr zwischen Čerčan-Pišely loko und transit einerseits und Dawle anderseits.

Sendungen von Stationen der Strecke Krč—Dobříš und von Dawle nach Stationen der Strecke Eule—Pořič an der Sazawa oder umgekehrt werden nur dann übernommen, wenn der Absender die Abfertigung über Ričan im Frachtbriefe vorschreibt, und erfolgt dann die Frachtberechnung und die Leitung über den vorgeschriebenen Weg.

Prag, am 11. Mai 1903. [488]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 2 und 3, gültig vom 1. Februar 1898, und Heft 4, gültig vom 1. Oktober 1899.

Aufhebung der Frachtsätze für „Rohholz".

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1903 sind in den obbezeichneten Tarifheften, und zwar im Ausnahmetarife Nr. 2 für Holz folgende Aenderungen zu bewirken:

1. Hinsichtlich der Tarifhefte 2 und 3 sind die in der bezüglichen Nomenklatur — Position 1 — angeführten Holzsorten, nämlich:

Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2·5 m lang — zu streichen.

2. Hinsichtlich des Tarifheftes 4 sind die in der bezüglichen Nomenklatur angeführten Holzsorten, nämlich:

unter a) 1: Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2·5 m lang, ferner

unter b) 1: Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis zu 2·5 m lang — zu streichen.

Ad 1 und 2 werden demgemäss ab 1. Juli 1903 für den Transport der vorstehend angeführten Holzsorten die bezüglichen direkten Frachtsätze nicht mehr angewendet.

Wien, am 12. Mai 1903. [489]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 30. Juni 1903 treten die für Holztransporte im Verbandsgütertarife vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6a ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 12. Mai 1903. [490]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe ermässigter kombinierter Karten anlässlich der Rennen in Kottingbrunn.

Für die im Laufe der heurigen Saison in Kottingbrunn stattfindenden Rennen gelangen ab Wien Südbahnhof besondere kombinierte Karten zur Ausgabe, welche zur Hin- und Rückfahrt nach und von Kottingbrunn und zum Eintritte in den I. Platz der Rennbahn berechtigen.

Die Preise dieser kombinierten Karten sind folgende:

II. Klasse . . . . . K 5·30
III. Klasse . . . . . K 4·20

Diese Karten sind nur an dem Tage der Abstempelung zur ununterbrochenen Hin- und Rückfahrt gültig und geben keinen Anspruch auf Freigepäck. Für Kinder tritt eine weitere Ermässigung nicht ein.

Wien, am 9. Mai 1903. [491]

Achenseebahn.

Anhalten der Züge in den Haltestellen Burgeck und Maurach.

Ab 10. Mai 1903 wird in der Haltestelle Burgeck nur noch bei der Talfahrt, in der Haltestelle Maurach in beiden Richtungen regelmässig angehalten.

Salzburg, im April 1903. [492]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Abänderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wien-Hauptzollamt.

Die in den Tarifen, Teil II, Heft 1, des Westungarisch-Oesterreichischen, des Westungarisch-Niederösterreichischen und Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbandes, ferner im Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes angegebene Einschränkung der Güter-Auf- und Abgabe in der Station Wien-Hauptzollamt wird mit Gültigkeit bis auf weiteres wie folgt abgeändert:

A. Von der Auf- und Abgabe als Eil- und Frachtgut sind mit den unten bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Explosive, feuergefährliche, leicht entzündliche, ätzende, in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände;
b) Leichen;
c) lebende Tiere.

B. Von der Aufgabe als Frachtgut sind mit den unten bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Alle sperrigen Güter, Möbel und Möbelbestandteile, sowie Emballagen, als: Käfige, Steigen, Körbe, auch Lattengeflügelkörbe etc.;
b) Stückgüter in Wagenladungen, sowie alle sonstigen Wagenladungsgüter;
c) Fahrzeuge aller Art.

C. von der Abgabe als Frachtgut sind mit den unten bezeichneten Ausnahmen ausgeschlossen:

a) Fahrzeuge aller Art;
b) folgende Güter in Wagenladungen: Mineralische Kohle und Kokes, Brenn- und Langholz, Steine, Ziegel, Schotter, Sand, Erden, Erze und schwere Maschinen.

Sämtliche unter A, B und C angeführten Beschränkungen gelten nicht für Zollgüter, welche an das k. k. Hauptzollamt Wien angewiesen sind, sowie auch nicht für jene Güter, welche daselbst der Zollamtshandlung zugeführt wurden und dann zur Neuaufgabe gelangen.

Die unter B, b) angeführten Beschränkungen gelten nicht hinsichtlich solcher Güter, welche nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen oder transit derselben nach dem Auslande zur Aufgabe gelangen, ferner nicht für den Verkehr nach Triest Südbahn, sofern die betreffenden Wagenladungen mindestens 50 Prozent Zollgut enthalten.

Wien, am 12. Mai 1903. [493]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn.

Einführung von Frachtsätzen für ledig in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zur Aufgabe gelangendes lebendes Geflügel.

(Ergänzung des Tarifes, Teil I, Abteilung B, Abschnitt B—2—F.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 werden für den Verkehr auf der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang für lebendes Geflügel, welches als Frachtgut in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn ledig zur Aufgabe gebracht wird, die Einheitssätze des Ausnahmetarifes VIII, des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. März 1898 für jedes Kilometer und Quadratmeter der Bodenfläche des verwendeten Wagens in der Weise berechnet, dass bei Benützung von nicht mehr als zwei Etagen die Gebühren der Abteilung b, bei Benützung von 3- oder 4 Etagen die Gebühren der Abteilung c und bei Benützung von mehr als 4 Etagen die doppelten Gebühren der Abteilung b zu erheben sind.

Bei Aufgabe derartiger Sendungen als Eilgut wird die nach den vorstehenden Bestimmungen entfallende Fracht mit einem Zuschlage von 50 Prozent erhoben.

Im Verkehre auf den Adhäsionsstrecken der Schneebergbahn hingegen wird für derlei Sendungen die Fracht für das Bruttogewicht, mindestens jedoch für 2400 kg zu jedem Frachtbrief und Wagen, und zwar bei Aufgabe als Frachtgut zu den Frachtsätzen der Klasse II, bei Aufgabe als Eilgut zu den Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut zu berechnen sein.

Wien, am 11. Mai 1903. [494]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

9. Mai. Infolge einer Dammrutschung zwischen der Station Dawle und der Haltestelle Pikowitz der Lokalbahn Čerčan-Wran wurde der Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen Wran und Eule auf circa acht Tage eingestellt. Der Güterverkehr wird über Hilfsrouten geleitet.

Ausland.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen. (Zirkular in betreff Tarifierung von Lebensbäumen und ähnlichen Gesträuchen, sowie Rosenwildlingen und Rosensträuchern des Deutschen Eisenbahngütertarifes, Teil I.) Zur Beseitigung aufgetretener Zweifel wurden die Dienststellen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen darauf hingewiesen, dass

Lebensbäume und ähnliche Gesträuche, sowie
Rosenwildlinge und Rosensträucher

unter die lebenden Pflanzen des Spezialtarifes für bestimmte Eilgüter zu zählen sind, wogegen

Rosenstämme, -stöcke und -bäumchen, sowie
Weinreben

nicht hierunter fallen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III) etc. (Einbeziehung der Station Tessin.) Vom 5. Mai 1903 ab wurde die Station Tessin der Grossherzoglichen General-Eisenbahn-Direktion Schwerin in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе. Teil II, vom 1. Jänner 1899. (Ergänzung des Artikelverzeichnisses zum Ausnahmetarife für Garne.) Das Artikelverzeichnis zum Ausnahmetarife 30 für Garne u. s. w. wurde mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 wie folgt ergänzt:

Baumwollwaren, gemeine, auch gefärbt und bedruckt, und zwar: Atlas, baumwollener, glatter (Satin). Barchent, Battist, Calicot, Chalmuk, Chaly, Cottone, Croisé, Gradl, Mousseline, Drucknessel, Molinos, Köper, Piqué, Schirtings, Cocosteppiche, ordinäre, Holzfaserteppiche, ordinäre, Juteteppiche und Jutegewebe, ordinäre, Kotzen und Lodenstoffe, ordinäre, Leinenzeuge, Leinengewebe, alle diese Artikel unverpackt oder bloss in Papier derart eingeschlagen, dass die Stirnseiten frei von Emballage sind.

Bayerisch - Sächsischer Gütertarif, Heft 2, vom 1. Oktober 1900. (Ermässigung der Stationsfrachtsätze für Reichenberg.) Die Stationsfrachtsätze für Reichenberg (Seite 378/80 des Tarifes) wurden in nachgenannten Klassen mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 (cfr. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 51 vom 5. Mai 1903) geändert wie folgt:

Zwischen Reichenberg und	Allgemeine Stückgutklasse	Allgemeine Wagenladungsklassen A¹	Allgemeine Wagenladungsklassen B	Ausnahmetarif 16 Artikel der österr. Stückgutklasse II
	für 100 kg in Mark			
Ansbach	.	3·42	.	.
Aschaffenburg (B. u. Pr.St.B.)	.	4·30	.	.
Baiersdorf	.	3·34	.	.
Bamberg	.	3·24	.	.
Bayreuth	.	2·63	2·42	3·67
Erlangen	.	3·28	.	.
Fürth Staatsbhf.	.	3·18	.	.
Gemünden (B. u. Pr.St.B.)	.	3·96	.	.
Hersbruck r. d. P.	.	2·94	.	4·14
Kitzingen	.	3·66	.	.
Kulmbach	.	2·82	.	3·97
Lauf r. d. P.	.	3·01	.	.
Lichtenfels	.	3·02	.	.
Mitterteich	3·60	2·18	2·06	3·01
Münchberg	.	2·55	2·35	3·56
Neustadt a. d. Aisch	.	3·40	.	.
Nördlingen	.	3·80	.	.
Nürnberg Z.B.	.	3·13	.	.
Nürnberg Nordbhf.	.	3·15	.	.
Nürnberg Nordostbhf.	.	3·13	.	.
Nürnberg O.B.	.	3·10	.	.
Nürnberg R.B.	.	3·15	.	.
Pappenheim	.	3·58	.	.
Schweinfurt Z.B.	.	3·62	.	.
Schweinfurt Stadt	.	3·60	.	.
Selb-Plösberg	3·68	2·24	2·09	3·10
Solnhofen	.	3·62	.	.
Waldsassen	3·51	2·13	2·01	2·92
Weiden	.	2·51	2·32	3·50
Würzburg	.	3·81	.	.
	für 100 kg in Heller			
Asch	420	255	241	352
Haslau	410	249	235	342

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt IB, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1903. (Beförderung von lose verladenem rohen Ton in gedeckt gebauten Wagen.) Im Ver-

zeichnisse der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter ist unter Nr. 148 aufgeführt:

Ton, roh, in Säcken, Fässern, Kisten oder Kasten.

Bis auf weiteres und so weit Vorrat an gedeckt gebauten Wagen vorhanden ist, ist auf Ansuchen der Versender, sofern die Gestellung gedeckt gebauter Wagen auf dem Frachtbriefe nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, auch lose verladener roher Ton, jedoch nur wenn derselbe behufs Verwendung als Tiegelton besonders geputzt ist, in gedeckt gebauten Wagen ohne Erhebung des zehnprozentigen Frachtzuschlages zu befördern.

Diese jederzeit widerrufliche Bestimmung gilt auch für den direkten Verkehr.

K. k. österreichische Staatsbahnen

Offert-Ausschreibung

auf

Lieferung mineralischer Kohle für Lokomotivbetrieb.

Bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen Wien und Krakau gelangt die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Kohle für die Zeit vom 1. Jänner 1904 bis 31. Dezember 1904 im Ausmasse von 1,640.000 t, beziehungsweise 675.000 t im Wege schriftlich an die vorgenannten k. k. Staatsbahn-Direktionen einzubringender Offerte zur Vergebung.

Es können beliebige Sorten offeriert werden; in allen Fällen ist jedoch die Sorte, sowie die Maschen-(Loch-)Weite des für dieselbe in Verwendung stehenden Siebes anzugeben; ferner aus welchen Schächten die Kohle gefördert wird, ob selbe im gewaschenen oder ungewaschenen Zustande und in welcher Korngrösse, beziehungsweise die Förderkohle, in welchem Mischungsverhältnisse die offerierte Kohle geliefert würde.

In den Offerten über Braunkohle ist zutreffenden Falles die unentgeltliche Mitlieferung von Staubkohle (Lösche) mit Angabe des verhältnismässigen Quantums beizufügen.

Ausser dem offerierten Quantum ist der Preis pro Tonne in Kronen und Heller franko Waggon der Abstellstation, welche eine Station der k. k. österr. Staatsbahnen sein muss, anzugeben, und zwar zerlegt in Grubenpreise und Frachtspesen, unter Angabe eventueller Refaktien. Die der Offertstellung zugrunde zu legenden allgemeinen und besonderen Bedingnisse können bei allen k. k. Staatsbahn-Direktionen, die bei der Offertstellung zu benützenden Offertformularien jedoch nur bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen Wien und Krakau behoben werden und werden dem Offerenten über Verlangen zugesendet. Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt mit der Aufschrift: **„Offert zur Lieferung mineralischer Kohle“** versehen bis längstens **15. Juni 1903, mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, beziehungsweise Krakau abzugeben, und haben die Offerenten für die Einhaltung der Offerte bis 31. Juli 1903 verbindlich zu bleiben.

Offerte, welche nach Ablauf des Einreichungstermines einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Die ausgeschriebenen Mengen verteilen sich wie folgt:

k. k. Staatsbahn-Direktion	Wien . . .	383.000 t
„ „ „ „	Linz . . .	209.000 t
„ „ „ „	Innsbruck .	183.000 t
„ „ „ „	Villach . .	157.000 t
„ „ „ „	Triest . . .	30.000 t
„ „ „ „	Pilsen . . .	297.000 t
„ „ „ „	Prag . . .	333.000 t
„ „ „ „	Olmütz . .	48.000 t
	insgesamt .	1,640.000 t
k. k. Staatsbahn-Direktion	Krakau . .	240.000 t
„ „ „ „	Lemberg . .	250.000 t
„ „ „ „	Stanislau .	185.000 t
	insgesamt .	675.000 t

Wien, im Mai 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Dentschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János ntcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
TRIEST, via delle poste 7.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach nnd von allen Richtnngen des In- nnd Anslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach nnd von allen Richtnngen des In- und Anslandes. Grosse Lagerränme ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassnngsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition nnd Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody nnd RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. n. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage nnd Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

GERSTMANN & LINDNER
k. n. k. Hofspeditenre,
BRÜNN.
Speditions-Bnrean der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von nnd nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen nenester Constrnction, Verzollungen, Reexpeditionen nnd Einlagernngen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten nnd fenerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inhaber F., B. u. M. Wachtel)
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bnreau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmnng der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1314	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Briquettes, Braunkohlen-Koks und -Kokesasche und Steinkohlen-Briquettes, Steinkohlen-Koks und Kokesasche	Seidowitz	Jenč	Anfgabe als Frachtgut; Einhaltung der Bestimmungen des in der Ruhrik 8 genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna, gültig vom 1. Jänner 1902	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten
					Lana					360				
					Prag-Bubna					420				
					Prag-Sandthor					420				
					Schmiedeberg					560				
					Aussig-Landungsplatz					390				
1315	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Laut Nomenklatur des Artikeltarifes 17 A, Positionen I, II, III, des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehres	Siehe nachstehende Tabelle		Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des in der 8. Ruhrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Artikeltarife für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Von	Nach	I	II	III
		Frachtsätze für 100 kg in Hellern		
Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Granica transit, bezw. Szczakowa transit (im Verkehre mit beliebigen russischen Stationen)			
Dubnicz		94	94	81
Sátoralja-Ujhely		—	163	—

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1316	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide etc. und Kleie etc. laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 1, A und B des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	den in den Schnittafeln I a, II a, III a, bezw. IV a enthaltenen Stationen	Heinrichau (Station des Direktionsbezirkes Breslau) oder umgekehrt	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 1, A und B des in der 8. Rubrik genannten Tarifes, vorgeschriebenen Bedingungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. August 1899				Im Kartierungswege		Zur Ermittlung der Gesamtfrachtsätze sind die Teilfrachtsätze aus den Schnittafeln I a, II a, III a, bezw. IV a des Ausnahmetarifes Nr. 1, A, bezw. B des in der 8. Rubrik genannten Tarifes an die hier angeführten, korrespondierenden Teilfrachtsätze der Schnittafeln I b, II b, III b, bezw. IV b anzuschlossen

Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif A, Getreide u. s. w.				
	Schnittafel				
	I b für den Verkehr mit			II b	III b
	Bielitz, Czechowitz K.F.N.B.	Milówka	den übrigen galizischen Stationen		
	für 100 kg in Pfennig				
Heinrichau	110	108	97	—	—

Vom Schnittpunkte bis	Ausnahmetarif B, Kleie u. s. w.	
	Schnittafel IV b	
	im Verkehre mit	
	Bielitz-Czechowitz, Milówka	den übrigen österr. Stationen
	für 100 kg in Pfennig	
Heinrichau	59	50

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1317	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	a) Rundholz der Pos. H—18, lit. a, b) Pfosten von mindestens 100 mm Stärke aus der Pos. H—18, lit. c, der Güterklassifikation	Jacobeni	Gurahumora	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein Sägewerk adressiert sein und dort zum Verschnitte gelangen	vom 1. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	a) 39 Heller b) 62 Heller	a) 28 Heller b) 43 Heller	a) 11 Heller b) 19 Heller	Im Kartierungswege		
1318	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ansnahmetarifes 27 (frisches Gemüse u. s. w.) des in der 8. Rubrik genannten Tarifes, bei Auflieferung mit Elilfrachtbrief a) in beliebigen Mengen b) von mindestens 5.000 kg } für jeden Wagen und Eilfrachtbrief c) von mindestens 10.000 kg }	Lok	Dresden Alt- und Neustadt	Einhaltung der im Ansnahmetarife 27 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes enthaltenen Bestimmungen	vom 20. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 6, gültig vom 1. Dezember 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 1075 b) 684 c) 559		Im Kartierungswege		
					Dresden Friedrichstadt					a) 1077 b) 687 c) 561				
				Titel	Dresden Alt- und Neustadt					a) 1087 b) 696 c) 571				
					Dresden Friedrichstadt					a) 1089 b) 699 c) 573				
			des Ansnahmetarifes 31 (Kartoffel) für die frachtgutmässige Beförderung bei Anfliefernng a) als Stückgut b) von mindestens 5.000 kg } für jeden Wagen und Frachtbrief c) von mindestens 10.000 kg }	Ujvidék	Dresden Alt- und Neustadt	Einhaltung der im Ansnahmetarife 31 des in der 8. Rubrik genannten Tarifes enthaltenen Bestimmungen				a) 536 b) 436·4 c) 236·4				
					Dresden Friedrichstadt					a) 537 b) 438·4 c) 237·4				
				Lok	Dresden Alt- und Neustadt					a) 579 b) 471·4 c) 253·4				
					Dresden Friedrichstadt					a) 580 b) 473·4 c) 254·4				
				Titel	Dresden Alt- und Neustadt					a) 584 b) 475·4 c) 255·4				
					Dresden Friedrichstadt					a) 585 b) 477·4 c) 256·4				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1319	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelknchen	Albár Bogya-Gellér Csallóköz-Abony Csallóköz-Aranyos Csallóköz-Csütörtök Duna-Szerdahely Ekecs Ekel Felistál-Nyárasd Nagy-Legh Nagy-Megyer Örs-Ujfaln Paka Patony Püspöki Somogyi-Uszor Tany-Nemes-Ócsa Uj-Komárom	H l m b e r g	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 81 90 70 94 59 72 87 91 83 65 88 96 63 68 55 61 90 99		Im Kartierungswege		
1320	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ziegel der Tarif-Position Z –1	Lobositz St.E.G.	Nestomitz (Zuckerfabrik)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Erweiterung einer Zuckerfabrik in Nestomitz bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	17 Heller	15 Heller	2 Heller	Im Kartierungswege		
1321	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Thonwaren der Pos. T—21 a und T—21 b des für die österr.-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen gültigen Tarifes, Teil I, Abteilung B, in beliebiger Verpackung	Cilli S.B.	Bodenbach (k.k.St.B., B.N.B. oder St.E.G.), Tetschen (B.N.B. oder Oe.N.W.B.)	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 24. März 1903 unter fortlaufender Nummer 1065 publizierte Begünstigung wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 unter Aufrechthaltung der in der vorgenannten Publikation angeführten Bedingungen auch auf solche Transporte der in der Rubrik 4 bezeichneten Artikel ausgedehnt, welche in der Station Cilli S.B. zur Aufgabe gelangen.							

Fortlaufende Nummer	1322	1323	1324
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft beteiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Mineralwasser	Kohle, mineralische, und zwar Brannkohle (Lignit und Glanzkohle)	Obstmost aus der Pos. M—31 des Tarifes, Teil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Eperjes (Station der Kaschau-Oderberger Eisenbahn)	Prevali	Ringelshain (A.T.E.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest	St. Stefan Tarvis	Innsbruck Bozen-Gries oder umgekehrt
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und a) Aufgabe in beliebigen Mengen, b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, c) Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der verwendeten Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in beliebigen Mengen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 25. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Tarif für den Ungar.-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2	Lokaltarife	Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, vom 1. Juli 1901
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	ad a) 639 Heller ad b) 485 „ ad c) 461 „	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Es bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	ad a) 485 Heller ad b) 359 „ ad c) 332 „	79 64 Heller	472 588
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	ad a) 154 Heller ad b) 126 „ ad c) 129 „		
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1325	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Holzkohle	Gottschee	Jenbach	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10 000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Die Sendungen müssen in Jenbach bezogen und abgeführt, bezw. in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraume eingelagert werden oder aber in dieser Station auf eine Anschlussbahn übergeben	vom 18. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Heller 169	Heller 128	Heller 41	Im Kartierungswege		
				Reifnitz					167	128	39			
				Strascha-Töplitz					171	128	43			
1326	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Mineralkohle und Coaks	Dombrau	Firme	Unter Einhaltung der in dem vom 1. September 1897 gültigen Tarifhefte 2 des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres enthaltenen einschlägigen tarifarischen Bestimmungen	vom 15. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres, gültig vom 1. September 1897	Bestebt kein direkter Frachtsatz	210 Heller		Im Kartierungswege		
1327	Böhmischen Nordbahn													

Für die zum Baue, bezw. zur Erweiterung von Industrie-Etablissements in Böhm.-Leipa und Röhrsdorf dienenden Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände gelangt bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 die laut Ausnahmetarif 15 des Lokalgütertarifes der Böhmischen Nordbahn festgesetzte Ermässigung der normalen Frachtsätze zur Anwendung.

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
31	Nr. 142 vom 13. Dezember 1902	3080	K. k. österr. Staatsbahnen	im Namen der beteiligten Verwaltungen	I. Backsteine und Ziegel aus feuerfestem Thon oder aus Chamotte; II. Mörtel der Pos. M—27 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Nürschan	Wien St.E.G. transit Wien K.F.N.B. trans.	Die Frachtsätze von 95 h im Kartiernngswege, bezw. 88 b und 89 h im Rückvergütungswege gelten ab 19. Mai 1903 unter den gleichen Modalitäten auch von Dobrzan	
		3098				Nürschan	Wien Praterkai Wien Donaukaibhf.		
32	Nr. 119 vom 18. Oktober 1902	2038	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle aufgeführten Eisenbahnstationen	allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Lauhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn ankangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	Mit Gültigkeit vom 3. Tage nach erfolgter Publikation werden die Stationen „Čižowa“ und „Schabogłück“ in die Gruppe A unter: „7. K. k. österr. Staatsbahnen“ einbezogen	

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832. 697

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 56. **Wien, 16. Mai 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Eisenbahnverkehr im Monate März 1903 und Vergleich der Einnahmen im ersten Quartale 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Schiffahrtsverkehr auf dem Pruth im Jahre 1902. Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Dem heutigen Verordnungs-Blatte liegt der Tarif-Index für das I. Quartal 1903 bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 9. Mai 1903,*) betreffend die Konzessionierung einer von der schmalspurigen Kleinbahn mit Dampfbetrieb von Beraun nach Koněprus abzweigenden Flügelbahn zur Verladestelle „císařský lom".

Das Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den beteiligten k. k. Ministerien und dem k. u. k. Reichs-Kriegsministerium der Aktiengesellschaft „Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus" in Prag die erbetene Konzession zum Baue und Betriebe einer ausschliesslich dem öffentlichen Güterverkehre dienenden, von der bestehenden schmalspurigen Kleinbahn mit Dampfbetrieb von Beraun nach Koněprus bei km 9·2/3 abzweigenden Flügelbahn zur Verladestelle „císařský lom" erteilt.

Die gedachte Flügelbahn wird als integrierender Bestandteil der den Gegenstand der Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 21. Februar 1897, R.-G.-Bl. Nr. 69, bildenden schmalspurigen Kleinbahn mit Dampfbetrieb von Beraun nach Koněprus und von Beraun nach Königshof samt Abzweigungen erklärt, und haben für dieselbe die Bestimmungen der vorerwähnten Kundmachung vollinhaltlich Anwendung zu finden.

Wittek m. p.

*) Enthalten in dem am 14. Mai 1903 ausgegebenen XLIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 107.

Eisenbahnverkehr im Monate März 1903 und Vergleich der Einnahmen im ersten Quartale 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902.

Im Monate März 1903 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken eröffnet:

Am 1. März die 18·933 km lange Teilstrecke Steinbach-Gr. Pertholz — Gr. Gerungs der Lokalbahn Gmünd-Gr. Gerungs;

am 15. März die 5·4 km lange, für den elektrischen Betrieb umgebaute Strecke Niederhofstrasse—Sternwartestrasse der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft (in Liquidation);

am 19. März die 1·608 km lange Teilstrecke Kreuzbrücke bis in den Ort Pokau der elektrischen Strassenbahn in Aussig.

Im Monate März 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 12,198.535 Personen und 8,971.549 t Güter befördert und hierfür eine Gesamteinnahme von K 48,885.249 erzielt, das ist pro Kilometer K 2427. Im gleichen Monate 1902 betrug die Gesamteinnahme, bei einem Verkehre von 12,951.688 Personen und 8,444.159 t Güter, K 47,783.159 oder pro Kilometer K 2424, daher resultiert für den Monat März 1903 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0·1 Prozent.

Im ersten Quartale 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 33,149.617 Personen und 25,202.687 t Güter, gegen 34,171.746 Personen und 23,995.865 t Güter im Jahre 1902 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im

Jahre 1903 auf K 167,402.152, im Jahre 1902 auf K 135,460.456.

Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.128·3 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19.711·3 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1903 auf K 6826, gegen K 6872 im Vorjahre, d. i. um K 46 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1903 auf K 27.304, gegen K 27.488 im Vorjahre, d. i. um K 184, mithin um 0 7 Prozent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenergebnisse des ersten Quartales 1903 für das Jahr 1903 ermittelten kilometrischen Resultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1903
A. Hauptbahnen.	Kronen
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	128.260
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	90.256
3. Leoben-Vordernberger Bahn	88.984
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	75.564
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	53.264
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	52.076
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	40.112
8. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	36.288
9. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	34.976
10. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	34.896
11. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	33.932
12. Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	32.304
13. Böhmische Nordbahn	28.040
14. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	25.052
15. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	24.744
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	18.060
17. Eisenbahn Wien-Aspang	17.424

	Kronen
B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	
1. Wiener Stadtbahn	123.896
2. Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	51.668
3. Kuttenberger Lokalbahn	31.296
4. Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	31.236
5. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	31.156
6. Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	30.992
7. Bozen-Meraner Bahn	24.104
8. Stauding-Stramberger Lokalbahn	23.304
9. Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	22.720
10. Neutitscheiner Lokalbahn	20.188
11. Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.124
12. Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	16.708
13. Lokalbahn Dolina-Wygoda	15.960
14. Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	15.480
15. Lokalbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	14.231
16. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	13.988
17. Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	13.836
18. Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	12.376
19. Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	11.968
20. Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus	11.125
21. Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	9.588
22. Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	8.980
23. Bukowinaer Lokalbahnen	8.792
24. Unterkrainer Bahnen	8.792
25. Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	8.700
26. Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	8.460
27. Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	7.892
28. Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	7.864
29. Lokalbahn Trzebinia-Skawce	7.768
30. Friauler Bahn	7.624
31. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	7.232
32. Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	6.884
33. Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	6.780
34. Steiermärkische Landesbahnen (Lokalb. Cilli-Wöllan)	6.684
35. Lokalbahn Asch-Rossbach	6.400
36. Friedländer Bezirksbahnen	6.208
37. Neue Bukowinaer Lokalbahnen	6.024
38. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	5.976
39. Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	5.916
40. Lokalbahn Plan-Tachau	5.908
41. Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	5.904
42. Bregenzerwaldbahn	5.816
43. Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.696
44. Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5.600
45. Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	5.312
46. Valsugana-Bahn	5.288
47. Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	5.272
48. Mährische Westbahn	5.172
49. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.104
50. Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	5.040
51. Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	4.972
52. Ostgalizische Lokalbahnen	4.960
53. Lokalbahn Wotic-Selčan	4.848
54. Zillertal-Bahn	4.744
55. Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	4.640
56. Lokalbahn Chabówka-Zakopane	4.624
57. Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	4.620
58. Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.564
59. Gurktal-Bahn	4.524
60. Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	4.472
61. Böhmische Kommerzialbahnen	4.400
62. Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.200
63. Lokalbahn Auspitz	4.160
64. Wippachtal-Bahn	4.076
65. Lokalbahn Postelberg-Laun	3.964
66. Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	3.960
67. Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.924
68. Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.876
69. Ybbstal-Bahn	3.812
70. Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	3.804
71. Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.792
72. Welser Lokalbahn	3.776

	Kronen
73. Gailtal-Bahn	3.756
74. Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.720
75. Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.700
76. Lokalbahn Deutschbrod-Saar	3.528
77. Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	3.520
78. Murtal-Bahn	3.496
79. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	3.472
80. Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	3.404
81. Steyrtal-Bahn	3.388
82. Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	3.320
83. Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	3.308
84. Kleinbahn Lupków-Cisna	3.280
85. Pielachtal-Bahn	3.256
86. Lokalbahn Modřan-Čerčan	3.000
87. Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	2.984
88. Kolomeaer Lokalbahnen	2.980
89. Lokalbahn Stankau-Ronsperg	2.908
90. Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2.900
91. Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów	2.892
92. Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	2.876
93. Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.852
94. Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.804
95. Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	2.732
96. Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	2.696
97. Netolitzer Lokalbahn	2.656
98. Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	2.652
99. Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	2.628
100. Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.584
101. Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.480
102. Pinzgauer Lokalbahn	2.468
103. Niederösterr. Waldviertelbahn	2.464
104. Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	2.400
105. Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.360
106. Lokalbahn Kolin-Čerčan	2.336
107. Lokalbahn Piła-Jaworzno	2.284
108. Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	2.172
109. Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.160
110. Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.060
111. Chrudim-Holitzer Lokalbahn	2.040
112. Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.020
113. Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	1.988
114. Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.952
115 Lokalbahn Melnik-Mšeno	1.900
116. Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.892
117. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	1.860
118. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	1.676
119. Kaadener Lokalbahn (Radonitz-Duppau)	1.540
120. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.512
121. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	1.432
122. Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	1.372
123. Lokalbahn Triest-Parenzo	1.332
124. Lokalbahn Laun-Libochowitz	1.060
125. Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.000
126. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	792

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten drei Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.

	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	14·8
Eisenbahn Wien-Aspang	5·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	4·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	3·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	2·3
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	0·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	0·8
Böhmische Nordbahn	0·3

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.

	%
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	148·6
Kleinbahn Lupków-Cisna	92·5
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	63·1
Lokalbahn Piła-Jaworzno	51·1
Kuttenberger Lokalbahn	34·9
Kleinbahn Königshof-Beraun-Koněprus	26·5
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	23·3
Lokalbahn Modřan-Čerčan	21·0
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	20·1
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	17·6
Lokalbahn Kolin-Čerčan	16·1
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	15·7
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	14·8
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	14·7
Niederösterreichische Waldviertelbahn	13·8
Lokalbahn Wotic-Selčan	13·5
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	12·7
Gurktal-Bahn	11·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	11·5
Lokalbahn Mauthausen-Grein	11·1
Netolitzer Lokalbahn	8·9
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	8·7
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	8·5
Zillertalbahn	8·2
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	7·1
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	7·1
Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	6·5
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	6·1
Lokalbahn Chabówka-Zakopane	6·0
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	5·9
Welser Lokalbahn	5·6
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	5·3
Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	5·2
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	5·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	5·1
Ybbstal-Bahn	4·8
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	4·7
Bozen-Meraner Bahn	4·5
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	4·5
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	4·4
Friauler Bahn	4·2
Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów	4·0
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	3·9
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	3·5
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	3·3

	%
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	3·2
Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	3·2
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	2·3
Valsugana-Bahn	2·2
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	2·1
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	1·7
Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach	1·6
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	1·3
Lokalbahn Asch-Rossbach	1·2
Bukowinaer Lokalbahnen	1·2
Friedländer Bezirksbahnen	0·6
Ostgalizische Lokalbahnen	0·3
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	0·1

Bei den Kołomeaer Lokalbahnen hat sich keine Differenz der kilometrischen Einnahmen ergeben.

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten drei Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	0·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	0·9
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	2·2
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	2·6
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	8·3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13·4
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	25·0

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	0·2
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	0·8
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	0·8
Lokalbahn Plan-Tachau	1·0
Pielachtal-Bahn	1·1
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	1·3
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	1·5
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1·6
Neutitscheiner Lokalbahn	2·7
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	2·8
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	2·8
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	3·2
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	3·3
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	3·4
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	3·5
Wiener Stadtbahn	3·6
Lokalbahn Dolina-Wygoda	3·7
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	3·8
Unterkrainer Bahnen	3·8
Steyrtal-Bahn	3·9
Pinzgauer Lokalbahn	4·5
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	4·7
Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	4·7
Mährische Westbahn	5·1
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	5·3
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	5·7
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	6·5
Lokalbahn Auspitz	6·6
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	6·6
Lokalbahn Melnik-Mšeno	6·9
Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	7·6
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	7·9
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	8·2
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	8·3
Murtal-Bahn	8·4
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	8·5
Böhmische Kommerzialbahnen	9·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	9·6
Stauding-Stramberger Lokalbahn	9·8
Steiermärkische Landesb. (Lokalbahn Cilli-Wöllan)	9·9
Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	10·4
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	12·3
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	13·0
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	13·4
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	13·4
Gailtal-Bahn	13·7
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	16·4
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	16·9
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	21·8
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	22·0
Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	25·8
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	26·9
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	27·2
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	30·7
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	34·5
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	36·0
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	36·2
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	38·0
Lokalbahn Postelberg-Laun	40·3

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Lokalbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate März 1903 noch weiters 5 Zahnradbahnen (Länge 32·37 km), 29 städtische Bahnen mit elektrischem Betriebe (Länge 421·28 km) und 3 Drahtseilbahnen (Länge 0·68 km), somit zusammen 454·33 km, wovon 425·61 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate März 1903 wurden auf diesen Bahnen 18,104.041 Personen und 9102 t Güter befördert und hierfür K 2,325.741 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,312.883 und auf den Güterverkehr K 12.858 entfallen.

Im gleichen Monate 1902 resultierte eine Gesamteinnahme von K 2,215.258 bei einem Verkehre von 16,420.044 Personen, 19.422 t Güter und einer Gesamtlänge des Bahnnetzes von 396·07 km, wovon 372·45 km im Betriebe standen.

In der Zeitperiode vom 1. Jänner bis 31. März 1903 betrug die Gesamtfrequenz 49,562.541 Personen und 28.194 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesamteinnahme beziffert sich auf K 6,583.945 (Personenverkehr K 6,545.713 und Güterverkehr K 38.232).

In der gleichen Zeitperiode 1902 betrug die Gesamteinnahme bei einer Frequenz von 44,373.960 Personen und 30.853 t Güter K 5,957.684, wobei der Personenverkehr mit K 5,919.326 und der Güterverkehr mit K 38.358 partizipieren.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationiert:

Staatseisenbahnbetrieb.

Nach der provisorischen Ermittlung haben die k. k. österr. Staatsbahnen und die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen im Monate März 1903 nachstehende Ergebnisse aus dem Transportdienste erzielt:

aus dem Personenverkehre . .	K 4,326.200
aus dem Güterverkehre . . .	K 14,579.500
somit im ganzen . . .	K 18,905.700

Hiervon vereinnahmten:

die westlichen Staatsbahnen: aus dem Personenverkehre K 2,924.200 (2,500.500 Reisende), aus dem Güterverkehre K 10,382.900 (2,300.600 t);

die östlichen Staatsbahnen: aus dem Personenverkehre K 1,402.000 (792.600 Reisende), aus dem Güterverkehre K 4,196.600 (605.400 t).

Aus dem Vergleiche der Gesamteinnahme des Monates März 1903 mit jener vom gleichen Monate des Vorjahres ergibt sich für den Berichtsmonat im Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 84.993 (— 47.500 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Mehreinnahme von K 574.323 (+ 134.500 t).

Ein Ausfall im Personenverkehre zeigte sich nur in den Einnahmen der westlichen Staatsbahnen, welche um K 108.048 (— 62.700 Reisende) zurückgeblieben sind, während die östlichen Staatsbahnen um K 23.055 (+ 15.200 Reisende) mehr vereinnahmten, als im März 1902.

Der Güterverkehr brachte beiden Staatsbahnnetzen Mehreinnahmen, und zwar betragen dieselben bei den westlichen Staatsbahnen K 351.447 (+ 86.300 t), bei den östlichen Staatsbahnen K 222.876 (+ 48.200 t).

Die Mindereinnahme im Personenverkehre der westlichen Staatsbahnen findet ihre Erklärung zumeist darin, dass die Osterfeiertage im vorigen Jahre bereits in den Monat März fielen, daher in der Einnahme für den Vergleichsmonat des Vorjahres die Ergebnisse des Osterverkehres enthalten sind, welcher heuer erst den Einnahmen des Monates April zugute kam.

Die Zunahme der beförderten Menge wie auch der Einnahmen im Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen wurde durch regere Beförderung von Baumaterialien, Holz, Kohle (gesteigerte Zufuhr zur Elbe) und Mahlprodukten, im Güterverkehre der östlichen Staatsbahnen hauptsächlich durch die stärkere Einfuhr von Getreide, Mais und Eiern aus Russland und Rumänien, den lebhafteren Holzverkehr und die Beförderung von lebenden Tieren bewirkt.

Die Jahreseinnahme der k. k. Staatsbahnen beträgt für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. März 1903 aus dem Personenverkehre K 12,313.800 (— K 135.504), aus dem Güterverkehre K 41,225.300 (+ K 876.507), somit im ganzen K 53,539.100 (+ K 741.003).

Wiener Stadtbahn. Die vorläufige Ermittlung ergab für die Wiener Stadtbahn an Transporteinnahmen aus dem Personenverkehre K 365.100 (2,625.100 Reisende), aus dem Güterverkehre K 51.000 (28.000 t), demnach im ganzen K 416.100.

Gegenüber der definitiven Einnahme des Monates März 1902 blieb der Personenverkehr des Berichtsmonates um K 20.913 (— 229.000 Reisende) zurück, während das Ergebnis des Güterverkehres sich um K 2941 (+ 100 t) höher stellte.

Der ziemlich bedeutende Ausfall im Personenverkehre steht mit der schon bei der Erläuterung der Transporteinnahmen der k. k. Staatsbahnen erwähnten Verschiebung des Osterfestes im Zusammenhange, welche auch für die Stadtbahn, deren Einnahmen durch den Feiertagsverkehr jederzeit wesentlich beeinflusst werden, eine bemerkenswerte Differerenz in den Transportergebnissen mit sich brachte.

Im ganzen ist die Einnahme vom 1. Jänner bis 31. März 1903 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres im Personenverkehre um K 43.599 (— 292.000 Reisende), im Güterverkehre um K 708 (+ 3700 t) zurückgeblieben.

Lokalbahn Beneschau - Wlaschim-Unterkralowitz. Obwohl die Einnahme aus dem Personenverkehre um K 1316 (+ 700 Reisende), aus dem Güterverkehre um K 2576 (+ 400 t) zugenommen hat, ist das Kilometererträgnis gegen das Vorjahr zurückgeblieben, da die Verkehrsentwicklung mit dem Streckenzuwachse nicht im gleichen Verhältnisse zugenommen hat.

Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałow. Aus der Personenbeförderung ergab sich eine Mehreinnahme von K 384 (+ 201 Reisende). Im Güterverkehre hat die Verfrachtung von Brettern und Mahlprodukten abgenommen, woraus eine Mindereinnahme von K 3857 (— 2300 t) resultierte.

Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl. Die ausgewiesene Mindereinnahme von K 946 stammt zur Gänze aus dem Güterverkehre, in welchem um 400 t weniger befördert wurden. Die Abnahme zeigte sich zumeist im Durchzugsverkehre der Lokalbahn.

Lokalbahn Dolina-Wygoda. Im Personenverkehre zeigt sich ein Ausfall von K 87 (— 100 Reisende), im Güterverkehre von K 3102 (— 4300 t).

Die Ursache des Ausfalles im letztgenannten Verkehre liegt in der schwächeren Aufgabe von Schnitt- und Brennholz.

Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Janów. Der Personenverkehr hat um K 150 (+ 200 Reisende), der Güterverkehr um K 1165 (+ 700 t) mehr eingebracht, als im März 1902. Eine Mehrverfrachtung zeigte sich zumeist in den Artikeln Mehl, Kleie, Bau- und Brennholz.

Kleinbahn Lupków-Cisna. Gegen die Einnahme des Monates März 1902 hat das Ergebnis aus dem Personenverkehre im Berichtsmonate um K 217 (+ 300 Reisende), aus dem Gütertransporte um K 5666 (+ 2200 t) zugenommen. Das letztbezifferte Resultat wurde zumeist durch stärkere Aufgaben von Bauholz erzielt.

Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz. Die Einnahme aus dem Personenverkehre ist um K 358 (— 200 Reisende), jene aus dem Güterverkehre um K 2017 (— 600 t) geringer als im März 1902. Die Abnahme der Transporte im Güterverkehre ist zumeist aus der Einwirkung der neueröffneten benachbarten Strecke Teltsch—Zlabings zu erklären.

Lokalbahn Mauthausen-Grein. Der Personenverkehr brachte eine Mehreinnahme von K 358 (+ 700 Reisende), der Güterverkehr von K 1882 (+ 800 t), welch letztere zum grössten Teil aus stärkeren Verfrachtungen von Baumaterialien, Schotter und Langholz herrührt.

(Fortsetzung auf Seite 1376.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monate März 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März	
					1903				1902		Differenz pro Kilom. in Prozent		
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.548	8.548	3,293.100	2,906 000	4,326.200	14,579.500	18,905.700	2.212	18,416.370	2.154	+ 2·7	8.548	8.54
b) Wiener Stadtbahn	38	38	2,625.100	28.000	365.100	51.000	416.100	10.950	434.072	11.423	— 4·1	38	3
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	5.000	8.500	1.300	7.300	8.600	573	8.431	562	+ 2·0	15	1
Beneschau-Wlaschim	47	23	4.200	3.000	4.500	11.900	16.400	349	12.508	544	— 35·8	47	2
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	1.800	3.600	3.700	7 200	10.900	330	14.373	436	— 24·3	33	3
Bregenzerwaldb. (Bregenz-Bezau)	35	. . .	10.200	2.100	7.600	10.000	17.600	503	. . . .	. . .	. . .	35	. .
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.000	1.600	1.500	4.100	5.600	151	7.531	204	— 26·0	37	3
Bukowinaer Lokalbahnen	210	187	24.200	48.400	22.900	134.500	157.400	749	146.047	781	— 4·1	210	18
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	29.100	25.700	26.300	66 900	93.200	561	95.589	576	— 2·6	166	16
Chabowka-Zakopane	43	43	7.800	4.800	8 600	12.300	20.900	486	17.600	409	+ 18·8	43	4
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.400	500	700	800	1.500	107	2.446	175	— 38·9	14	1
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	7.500	5.800	2.900	8.300	11.200	190	13.173	223	— 14·8	59	5
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	9.100	6.800	10.700	20.300	31.000	277	31.252	279	— 0·7	112	11
Deutschbrod-Saar	33	33	3.600	2.350	2.800	8.000	10.800	327	10.994	333	— 1·8	33	3
Dolina-Wygoda	9	9	900	7.500	300	11.600	11.900	1.322	15.089	1.677	— 21·2	9	
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.400	4.500	3.700	12.700	16.400	820	13.853	693	+ 18·3	20	2
Friauler Bahn	16	16	6 000	2 000	8.800	4.000	12.800	800	12.639	790	+ 1·3	16	1
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.700	3.700	3.300	7.000	10.300	264	9.412	241	+ 9·5	39	
Gailtal-Bahn	31	31	5.600	2.600	3.600	8.300	11.900	384	11.583	374	+ 2·7	31	3
Gleisdorf-Weiz	15	15	6 500	5 800	3.000	10.200	13.200	880	12.278	819	+ 7·4	15	1
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	3.000	1.800	1.700	3.200	4.900	258	5.064	267	— 3·4	19	1
Gurktalbahn	29	29	7.100	3.200	3.400	8.000	11.400	393	10.187	351	+ 12·0	29	
Hinter-Treban—Lochowitz	27	27	2.000	900	1.400	2.100	3.500	130	3.774	140	— 7·1	27	
Kaadener Lokalbahnen	13	. . .	1.100	600	600	1.100	1.700	131	. . . .	. . .	. . .	13	. .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	9.500	11.600	7.000	19.300	26.300	560	26.127	556	+ 0·7	47	4
Karlsbad-Merkelsgrün	11	. . .	1.200	4.400	500	4.800	5.300	481	. . . .	. . .	. . .	11	. .
Kolin-Cerčan	81	81	5.700	4.400	5.500	13.700	19.200	237	17.972	222	+ 6·3	81	
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	500	4.100	200	7.100	7.300	222	7.432	225	— 1·3	33	
Krakau-Kocmyrzów	20	20	3.900	4.000	1.600	6.000	7 600	380	7.746	387	— 1·8	20	
Lambach-Haag a. H.	26	26	4.300	900	2.400	2.100	4 500	173	5.202	200	+ 13·5	26	
Laun-Libochowitz	20	. . .	2.300	1.100	800	1.300	2.100	105	. . . .	. . .	. . .	20	. .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	17.500	9.800	21.900	21.400	43.300	487	47.036	528	— 7·8	89	
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	2.900	2.200	2.400	3.100	5.500	250	4.185	190	+ 31·6	22	
Lupków-Cisna	25	25	809	4.100	600	12.300	12.900	516	7.017	281	+ 83·6	25	
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2.400	1.500	1.800	6.000	7.800	371	10.175	485	— 23·5	21	
Mährische Westbahn	90	90	16.000	9 600	7.700	32.300	40.000	444	44.580	495	— 10·3	90	
Marienbad-Karlsbad	53	53	20.000	5.800	18 600	18.400	37.000	698	40.907	772	— 9·6	53	
Mauthausen-Grein	31	31	9.100	2.800	4.800	6.400	11.200	361	8.960	289	+ 24·9	31	
Modřan-Cerčan	74	74	4.800	6.200	4.700	14.700	19.400	262	18.026	244	+ 7·4	74	
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.000	1.900	500	1.800	2.300	460	2.696	539	— 14·7	5	
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	9.900	5.300	7.300	19.500	26.800	353	24 542	323	+ 9·3	76	
Netolitzer Lokalbahn	14	14	2.500	1.000	1.200	1.800	3.000	214	2.838	203	+ 5·4	14	
Neuhaus-Neubistritz	33	33	2.200	1.400	1.100	3.600	4.700	142	4.668	141	+ 0·7	33	
Neuhof-Weseritz	24	24	1.000	800	700	1.800	2.500	104	2.558	107	— 2·8	24	
Nixdorf-Rumburg	24	. . .	8.400	1.800	3.300	2.700	6.000	250	. . . .	. . .	. . .	24	. .
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	17.500	19.800	26.400	71.400	97.800	499	99.071	505	— 1·2	196	1
Pila-Jaworzno	21	21	600	4.700	200	4.000	4.200	200	2.773	132	+ 51·5	21	
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	8.500	3.100	4.900	8.100	13.000	245	12.901	243	+ 0·8	53	
Plan Tachau	13	13	4.000	1.800	2.200	4.600	6.800	523	7.357	566	— 7·6	13	
Postelberg-Laun	11	11	900	3.300	500	3.600	4.100	373	5.850	532	— 29·9	11	
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.400	1.800	400	2.700	3.100	182	3.085	181	+ 0·6	17	
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.300	2.000	2.400	4.100	6.500	167	6.078	156	+ 7·1	39	
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	10.600	5.800	6.900	16.700	23.600	227	25.674	247	— 8·1	104	1
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.400	1.900	1.100	4.100	5.200	208	5.717	229	— 9·2	25	
Reichenberg-Gablonz-Tanwald	41	34	39.100	17.800	24.900	51.700	76.600	1.868	75.313	2.215	— 15·7	41	
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	3.200	1.000	1.400	1.500	2.900	363	2.729	341	+ 6·5	8	
Schönwehr-Elbogen	15	15	3.000	4.000	1.100	3.400	4.500	300	4.192	279	+ 7·5	15	
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	4.600	2.900	4.100	6.700	10.800	348	10.737	346	+ 0·6	31	
Stanau-Ronsperg	22	22	4.400	1.800	2.300	3.300	5.600	255	5.161	235	+ 8·5	22	

Vom 1. Jänner bis Ende März 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													Oesterr. Eisenbahnen.
													I. Staatsbahnbetrieb.
8,697.100	7,990.500	12,313.800	41,225.300	53,539.100	6.263	12,449.304	40,348.793	52,798.097	6.177	+ 1·4	25.052	24.708	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen
7,444.600	76.400	1,025.900	151.100	1,177.000	30.974	1,069.499	151.808	1,221.307	32.140	— 3 6	123.896	128.560	b) Wr. Stadtbahn.
													c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
													Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
15.300	23.000	3.800	20.200	24.000	1.600	4.201	19.519	23.720	1.581	+ 1·2	6.400	6.324	Asch-Rossbach
11.800	8.700	12.300	32.400	44.700	951	8.094	25.298	33.392	1.452	— 34·5	3.804	5.808	Beneschau-Wlaschim
5.600	11.500	8.800	21.900	30.700	930	6.722	22.259	28.981	878	+ 5 9	3.720	3.512	Borki wielk.-Grzymalow
28.600	6.000	20.900	30.000	50.900	1.454	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.816	. . .	Bregenzer Waldbahn
9.700	5.000	4.900	12.600	17.500	473	6.750	13.468	20.218	546	— 13·4	1.892	2.184	Brüx-Lobositzer Verb.B.
65.500	145.100	61.800	399.800	461.600	2.198	61.419	344.688	406.107	2.172	+ 1·2	8.792	8.688	Bukowinaer Lokalb.
82.000	72.800	71.000	179.000	250.000	1.506	72.173	177.552	249.725	1.504	+ 0·1	6.024	6.016	N. Bukowinaer Lokalb.
22.000	10.200	22.800	26.900	49.700	1 156	21.569	25.333	46.902	1.091	+ 6·0	4.624	4.364	Chabowka-Zakopane
4.400	1.900	2.100	2 700	4.800	343	1.726	2.971	4.697	336	+ 2·1	1.372	1 344	Chlumetz-Königstadtl
19.600	17.600	7.500	22.600	30.100	510	8.212	28.042	36.254	614	— 16·9	2.040	2.456	Chrudim-Holitzer L.B.
25.500	24.400	28 700	64.200	92.900	830	29.000	58.601	87.604	782	+ 6 1	3.320	3.128	Delatyn-Kołomea-Stef.
10.800	6.300	8.200	20.900	29.100	882	6.993	23.115	30.108	912	— 3·3	3.528	3.648	Deutschbrod-Saar
3.300	22.700	1.000	34.900	35.900	3.990	1.035	36.244	37.279	4.142	— 3·7	15.960	16.568	Dolina-Wygoda
17.800	11.400	10.200	32.100	42.300	2.115	10.563	28.917	39.480	1.974	+ 7·1	8.460	7.896	Fehring-Fürstenfeld
16.600	4.700	21.800	8.700	30.500	1.906	22.606	6.653	29.259	1.829	+ 4·2	7.624	7 316	Friauler Bahn
18 900	8.700	9.400	15 800	25.200	646	10.286	15.314	25.600	656	— 1·5	2.584	2.624	Fürstenfeld-Hartberg
14.400	6.100	9.400	19.700	29 100	939	8.716	25.016	33.732	1.088	— 13·7	3.756	4.352	Gailtal-Bahn
16.300	12.900	7.600	22.000	29.600	1.973	8.833	21.609	30.442	2 029	— 2·8	7.892	8.116	Gleisdorf-Weiz
9.100	5.800	4.500	8.300	12.800	674	4.919	8.510	13.429	707	— 4·7	2.696	2.828	Göpfritz—Gr.-Siegharts
20.200	9.700	9.600	23.200	32.800	1.131	9.084	20.312	29.396	1.014	+ 11·5	4.524	4.056	Gurktalbahn
5.600	3.200	3.600	6.600	10.200	378	3.695	7.121	10.816	401	— 5·7	1.512	1.604	Hint.-Třeban-Lochowitz
3.700	1.600	1.900	3.100	50.00	385	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.540	. . .	Kaadener Lokalb., R.-D.
25.900	30.700	17.400	52.100	69.500	1.479	19.406	47.517	66.923	1.424	+ 3·9	5.916	5.696	Karlsb.-Johanngeorgst.
3.900	11.900	1.500	13.000	14 500	1.318	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	5.272	. . .	Karlsbad-Merkelsgrün
18.000	10.500	15.600	31.700	47.300	584	16.616	24.159	40.775	503	+ 16·1	2 336	2.012	Kolin-Cerčan
1.400	14.300	600	24.000	24.600	745	630	53.942	24.572	745	. . .	2.980	2.980	Kolomeaer Lokalbahnen
11.400	12.800	4.600	18.500	23.100	1.155	3.965	20.064	24 029	1.201	— 3·8	4 620	4.804	Krakau-Kocmyrzów
12.300	2.200	6.900	6.500	13.400	515	6.975	7.656	14.631	563	— 8·5	2.060	2.252	Lambach-Haag
7.200	2.400	2.400	2.900	5.300	265	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.060	. . .	Laun-Libochowitz
49.700	27.100	62.800	63.900	126.700	1.424	66.506	51.870	118.376	1 330	+ 7·1	5.696	5.320	Lemberg-Bełzec
9.900	6.400	6.300	9.600	15.900	723	6.337	8.943	15.280	695	+ 4·0	2.892	2.780	Lemberg (Klep.)-Janów
1.400	8.600	1.000	19.500	20.500	820	842	9.801	10.643	426	+ 92·5	3 280	1.704	Lupków-Cisna
7.700	4.500	5.300	15.300	20.600	981	5.715	20.708	26.423	1.258	— 22·0	3.924	5.032	M.-Budwitz-Jamnitz
41.200	29.100	21.700	94.700	116.400	1.293	25.963	96.589	122.552	1.362	— 5·1	5.172	5.448	Mährische Westbahn
54.000	15.400	51.900	52.300	104.200	1.966	52.130	59.347	111.477	2.103	— 6·5	7.864	8.412	Marienbad-Karlsbad
25.200	6.800	12.700	16.700	29.400	948	11.875	14.563	26.438	853	+ 11·1	3.792	3.412	Mauthausen-Grein
18.300	17.500	14.700	40.800	55.500	750	17.002	28.905	45.907	620	+ 21·0	3.000	2.480	Modřan-Cerčan
5.100	4.800	1.300	4.500	5.800	1.160	1.469	5.948	7.417	1.483	— 21·8	4.640	5.932	Mösel-Hüttenberg
26.800	14.400	19.300	47.100	66 400	874	20.438	52.101	72.539	954	— 8·4	3.496	3.816	Murtal-Bahn
7.400	3.000	3.500	5.800	9,300	664	3.244	5.291	8.535	610	+ 8·9	2.656	2.440	Netolitzer Lokalbahn
5.900	3.600	2.900	8.900	11.800	358	3.523	7.799	11.322	343	+ 4·4	1.432	1.372	Neuhaus-Neubistritz
2.800	2.000	2.100	3 900	6.000	250	2.068	4.024	6.092	254	— 1·6	1 000	1.016	Neuhof-Weseritz.
24.100	5.100	9.000	6.900	15.900	663	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.652	. . .	Nixdorf-Rumburg
47.100	54.900	77.400	165 700	243.100	1.240	82.770	159.492	242.262	1.236	+ 0·3	4.960	4.944	Ostgalizische Lokalb.
21.800	6.700	12.500	20.200	32.700	617	12.619	21.597	34.216	646	— 4·5	2.468	2.584	Piła-Jaworczno
10.800	5.400	6.200	13 000	19.200	1.477	5.407	13.988	19.395	1.492	— 1·0	5.908	5.968	Pinzgauer L.B.
2.700	8.500	1.300	9.600	10 900	991	1.756	16.196	18.252	1.659	— 40·3	3.964	6.636	Plan-Tachau
4.000	4.600	1.200	7.100	8.300	488	1.649	11.328	12 977	763	— 36·0	1.952	3.052	Postelberg-Laun
1.400	12.800	400	11.600	12.000	571	552	7.383	7.935	378	+ 51·1	2.284	1.512	Potscherad-Wurzmes
8.500	5.800	6.500	12.900	19.400	497	7.262	12.805	20.067	515	— 3·5	1.988	2.060	Rakonitz-Mlatz
29.600	15.200	18.900	45.600	64.500	620	21.103	48.913	70.016	673	— 7·9	2.480	2.692	Rakonitz-Pl.-Petschau
7.300	6.100	3.400	11.600	15.000	600	3.838	11.698	15.536	621	— 3·4	2.400	2.484	Raudnitz-Hospozin
118.500	54.300	72.300	160.600	232.900	5.680	95.719	103.702	199.421	5.865	— 3·2	22.720	23.460	Reichenberg-Gablonz-T.
8.200	3.300	3.400	5.000	8.400	1.050	3.192	5.273	8.465	1.058	— 0·8	4.200	4 232	Schlackenwerth-Joach.
8.400	10.600	3.500	9.700	13.200	880	4.632	7.756	12.388	826	+ 6·5	3.520	3.304	Schönwehr-Elbogen
													Schwarzenau-Waidhofen
13.900	7.900	11.100	19.600	30.700	990	10.805	18.909	29.714	958	+ 3·3	3.960	3.832	u. Schwarzenau-Zwettl
12.200	4.500	6.700	9.300	16.000	727	5.672	10.461	16.133	733	— 0 8	2.908	2.932	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März		Im Monate März 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März							Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März	
					1903				1902		Differenz pro Kilom. in Prozent		
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Starkenbach-Rochlitz	20	20	3.300	4.200	2.100	12.800	14.900	745	16.692	835	— 10·8	20	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	5.300	3.500	3.900	10.200	14.100	170	11.318	136	+ 25·0	83	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	10.800	5.800	6.800	17.000	23.800	335	22.746	320	+ 4·7	71	71
Tirschnitz-Schönbach	21	21	4.200	4.800	2.600	8.600	11.200	533	11.191	533	0	21	21
Triest-Parenzo	122	. . .	7.200	600	7.800	6.900	14.700	120	. . . .	. . .	. . .	122	. . .
Trzebinia-Skawce	60	60	4.000	21.400	3.000	40.300	43 300	722	30.080	501	+ 44·1	60	60
Unterkrainer Bahnen	134	134	26.000	17.600	27.800	71.400	99.200	740	109.292	816	— 9·3	134	134
Valsugana-Bahn	63	63	25.200	2.400	27.400	11.900	39.300	624	38.705	614	+ 1·6	63	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.500	1.600	1.300	3.100	4.400	400	4.840	440	— 9·1	11	11
Welser Lokalbahn	84	84	21.500	10.000	11.900	16.000	27.900	332	30.316	361	— 8·0	84	84
Wippachtalbahn	27	. . .	4.400	4.000	3.400	7.900	11.300	419	. . . .	. . .	. . .	27	. . .
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.900	18.200	4.400	14.900	19.300	1.135	19.284	1.134	+ 0·1	17	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	2.800	1.100	2.000	2.200	4.200	200	3.957	188	+ 6·4	21	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	8 200	3 000	5.000	8.000	13.000	232	12.821	229	+ 1·3	56	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	23	5.500	3.300	4.100	10.500	14.600	275	7.569	329	— 16·4	53	23
Wotic-Selčan	17	17	3.400	2.200	2.100	5.300	7.400	435	6.788	399	+ 9·0	17	17
Ybbstalbahn	76	76	11.300	5.800	7.400	21.400	28.800	379	25.553	336	+ 12·8	76	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	1.900	33.300	500	25.300	25.800	4.300	25.301	4.217	+ 2·0	6	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	16.400	16.100	11 800	32.400	44.200	508	36 824	423	+ 20·1	87	87
Zwittau-Poličko-Skuč	52	52	6.400	4.700	4.500	10.000	14.500	279	12.045	232	+ 20·3	52	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.													
Časlau-Zawratetz	24	24	1.983	4.651	1.050	7.287	8.337	347	8.759	364	— 4·7	24	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.528	8.566	451	5.746	6.197	1.239	9.003	1.801	— 31·2	5	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angeführten Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.													
a) Hauptbahnen.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	217.245	814.831	86.497	1,152.527	1,239.024	12.267	1,133.542	11.223	+ 9·3	101	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	76.638	46.015	46.253	114.152	160.405	1.062	153.903	1.019	+ 4·2	151	151
Böhmische Nordbahn	328	328	180.775	194.851	158.942	661.025	819.967	2.500	805 411	2.456	+ 1·8	328	328
Buschtěhrader Eisenbahn Linie lit. A	186	186	65.699	190.799	73.513	450.211	523.724	2.816	529.324	2.846	— 1·1	186	186
Linie lit. B.	236	236	111.754	360.680	101.717	925.845	1,027.562	4 354	978.662	4.147	+ 5·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	39.801	58.155	33 749	211.009	244.758	2.690	255.387	2.806	— 4·1	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1.036	1.036	840.128	1,061.553	1,217.660	5,222.843	6,440.503	6.217	6,323.901	6.104	+ 1·9	1.036	1.036
Lokalbahnen	301	301	105.295	58.055	45.020	146.353	191.373	636	188.841	627	+ 1·4	301	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	79.433	112.997	71.230	419.334	490.564	7.665	480.688	7.511	+ 2·1	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.790	110.760	3.787	109.530	113.317	7.554	113.272	7.551	0	15	15
Oesterr. Nordwestbahn: Garantierte Strecken	628	628	345.215	326.513	417.882	1,480.722	1,898.604	3.023	1,841.953	2.932	+ 3·1	628	628
Ergänzungsnetz	310	310	155.805	316.352	166.109	999.309	1,165.418	3.759	1,080.129	3.484	+ 7·9	310	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.: Oesterreichische Linien	1.366	1.366	831.776	796.922	881.685	3,554.278	4,435.963	3.248	4,388.643	3.213	+ 1·1	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	37.908	27.480	15.522	36.462	51.984	1 575	62.429	1.892	— 16·8	33	33
Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	1,292.740	560.068	2,328.074	5,135.480	7,463.554	4.923	7,421.912	4.896	+ 0·6	1.516	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	13.148	. . . .	3.199	. . . .	3.199	800	2.927	732	+ 9·3	4	
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	162.492	157.235	110.536	498.053	608.589	2.135	650.844	2.284	— 6·5	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	63.123	43.247	46.186	96.421	142.607	1.602	140.805	1.582	+ 1·2	89	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	29.308	79.314	19.633	228.705	248.338	3.821	216.426	3.330	+ 14·7	65	65

Vom 1. Jänner bis Ende März 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom	Differz. p o Kilom in Prozent	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
12.300	11.700	6.600	38 300	44.900	2.245	7.606	39.808	47.414	2 371	— 5·3	8.980	9.484	Starkenbach-Rochlitz
14.200	9.700	11.400	27.200	38.600	465	11.179	25.708	36.887	444	+ 4·7	1.860	1.776	Strakonitz-Březnitz
26.000	14.000	16 100	42.600	58.700	827	16.952	41.924	58.876	829	— 0·2	3.308	3.316	Strakonitz-Winterberg
12.300	13.300	7.800	23.200	31.000	1.475	7.782	22.739	30.521	1.453	+ 1·6	5.904	5.812	Tirschnitz-Schönbach
24.500	1.900	25.700	14.900	40.600	333	. . . . .			. . .	. . .	1.332	. . .	Triest-Parenzo
10 600	75.300	7.700	108.800	116.500	1.942	7.548	63.901	71.449	1.191	+ 63·1	7.768	4.764	Trzebinia-Skawce
71.300	54.400	74.900	219.600	294.500	2.198	72.031	234.140	306.171	2.285	— 3·8	8.792	9.140	Unterkrainer Bahnen
59.400	6.300	55.500	27.800	83.300	1.322	55.443	26.084	81.527	1.294	+ 2·2	5.288	5.176	Valsugana-Bahn
10.900	4.200	3.800	8.500	12.300	1.118	3.901	8.566	12.467	1.133	— 1·3	4.472	4.532	Vöcklabruck-Kammer
57.800	27.000	33.400	45.900	79.300	944	34.670	40.425	75.095	894	+ 5·6	3.776	3.576	Welser Lokalbahn
12.300	9.700	9.600	17.900	27.500	1.019	. . . . .			. . .	. . .	4.076	. . .	Wippachtalb.
15.500	51.000	10.300	48.500	58.800	3.459	10.996	41.728	52.724	3.101	+ 11·5	13.836	12.404	Wittmannsdorf-(Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
7.400	2.400	5.200	5.400	10.600	505	4.741	5.330	10.071	480	+ 5·2	2.020	1 920	Wodňan-Moldauthein
23.500	8.600	13·800	23.000	36.800	657	14.559	21.623	36.182	646	+ 1·7	2.628	2.584	Wodňan-Prachatitz
15.700	8 600	11.400	27.000	38.400	725	5.483	20.648	26.131	1.136	— 36·2	2.900	4.544	Wolframs-Teltsch
9.200	5.700	5.700	14.900	20.600	1.212	5.117	13 036	18.153	1.068	+ 13·5	4.848	4.272	Wotic-Selčan
29.500	14.000	19.200	53.200	72.400	953	18.266	50.797	69.063	909	+ 4·8	3.812	3.636	Ybbstalbahn
5.600	100.500	1.300	76.200	77.500	12.917	1.833	77.894	79.727	13.28	— 2·8	51.668	53.152	Zeltweg-Fohnsdorf
43.300	44.500	31.800	90.000	121 800	1.400	33 339	70.312	103.651	1.191	+ 17·6	5.600	4.764	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
16.700	11.300	11.900	26.900	38.800	746	12.424	21.354	33.778	650	+ 14·8	2.984	2.600	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
6.093	12.529	3.265	18.935	22.200	925	3 812	20.215	24.027	1.001	— 7·6	3.700	4.004	Časlau-Zawratetz
4.433	28.892	1.329	18.023	19.352	3.870	1.277	26.655	27.932	5.586	— 30·7	15.480	22.344	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Lokalb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
617.738	2,267.963	271.996	2,966.605	3,238.601	32.065	279.741	2,540.983	2,820.724	27.928	+ 14·8	128.260	111.712	Aussig-Teplitzer E. a. L.
216.645	134.078	127.192	324.659	451.851	2.992	134.020	295.883	429.903	2.847	+ 5·1	11.968	11.388	Teplitz (Settenz)-R.
520.938	531.391	448.082	1,851.180	2,299.262	7.010	468.895	1,822.923	2,291.818	6.987	+ 0·3	28.040	27.948	Böhmische Nordbahn
186.550	578.174	207.133	1,415.477	1.622.610	8.724	223.277	1,381.733	1,605.010	8.629	+ 1·1	34.896	34.516	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
306.389	1,067.535	268.703	2,873.770	3,142.473	13.316	277.773	2,720.200	2,997.973	12.703	+ 4·8	53.264	50.812	Linie lit. B
103.303	190.859	89.557	682.362	771.919	8.483	90.915	663.449	754.364	8.290	+ 2·3	33.932	33.160	Graz-Köflacher Eisenb.
2,350.443	3,230.474	3,474.438	16,096.214	19,570.652	18.891	3,536.351	15,435.581	18,971.932	18.313	+ 3·2	75.564	73.252	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
285.740	148.698	123.252	326.321	449.573	1.494	155.382	342.259	497.641	1.653	— 9·6	5.976	6.612	Lokalbahnen
215.772	335.577	194.736	1,249.387	1,444.123	22.564	195.646	1,234.906	1,430 552	22.352	+ 0·9	90.256	89.408	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
30.023	330.309	10.325	323.364	333.689	22.246	13.140	329.265	342.405	22.827	— 2·6	88.984	91.308	Leoben-Vordernberger
942.714	884.622	1,189.934	3,870.254	5,060.188	8.076	1,349.086	3,766.452	5,115.538	8.146	— 0·9	32.304	32.584	Oesterr. Nordwestbahn Garantierte Strecken
430.806	866.754	488.047	2,620.724	3,108.771	10.028	532.957	2,645.815	3,178.772	10.254	— 2·2	40.112	41.016	Ergänzungsnetz
2,308.849	2,333.293	2,420.361	9,972.038	12,392 399	9.072	2,784.097	9,684.026	12,468.123	9.128	— 0·6	36.288	36.512	Oest.-ung. Staatsb.-Ges Oesterr. Linien
110.025	77.135	45.677	103.321	148.998	4.515	53.030	145.673	198.703	6.021	— 25·0	18 060	24.084	Ostrau-Friedlander Eb.
3,194.997	1,421.938	5,555.732	14,180.831	19,736.563	13.019	5,790.540	13,785.560	19,576.100	12.913	+ 0·8	52.076	51.652	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Lokalb in Oesterreich
28.238	. . . . .	6.882	. . . . .	6.882	1.721	6.331	. . . . .	6.331	1.583	+ 8·7	6.884	6.332	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
446.353	465.855	332.548	1,430.512	1,763.060	6.186	369.979	1,551.538	1,921.517	6.742	— 8·3	24.744	26.968	Süd-Nordd. Verbindgsb.
168.331	111.761	119.845	267.907	387.752	4.356	134.306	232.960	367.266	4.126	+ 5·5	17.424	16.504	Wien-Aspang Bahn
84.243	179 755	53.592	514.743	568.335	8.744	56.540	599.680	656 220	10.096	— 13·4	34.976	40.384	Wien-Pottd.-Wr. Neust

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate März 1903	1902	Im Monate März 1902 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1903: für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	1902: im ganzen	pro Kilom.	Differenz pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende März 1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
b) Lokalbahnen.													
Auspitzer Lokalbahn	7	7	4.022	2.204	974	2.380	3.354	479	3.445	492	— 2·6	7	7
Böhmische Kommerzialbahnen	193	193	28 697	22.036	15.098	64.189	79.287	411	80.978	420	— 2·1	193	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	32.986	8.581	50.536	32.706	83.242	2.685	78.245	2.524	+ 6·4	31	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.388	3.233	942	3.448	4.390	274	2.846	178	+ 53·9	16	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	2.661	1.817	2.436	5.942	8.378	335	10.516	421	— 20·4	25	25
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgr. (Hermsd.) „ „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach	41	17	18.354	7.637	6.959	15 448	22.407	547	9.731	574	— 4·9	41	17
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.236	1.283	1.630	3.963	5.593	224	5.198	208	+ 7·7	25	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	0·8	0·8	725	2	364	9	373	466	150	187	+149·2	0·3	0·3
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	14.100	. . . .	15.029	15.029	1.252	11.875	990	+ 26·6	12	12
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	. . .	2.355	636	1.330	2.038	3.368	188	. . .	. . .	. . .	18	. . .
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	14.480	5.053	3.142	4.362	7.504	2.501	8.758	2.919	— 14·3	3	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	2.976	564	1.716	1.538	3.254	171	4.249	224	— 23·7	19	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	2.380	3.821	968	3.309	4.277	356	3.396	283	+ 25·8	12	12
Melnik-Mšeno	30	30	1.842	4.056	1.761	3.705	5.466	182	5.940	198	— 8·1	30	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.250	455	444	760	1.204	80	1.446	96	— 16·8	15	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	12.986	1.620	19.255	7.009	26.264	1.094	23.380	974	+ 12·3	24	24
Mutenitz-Gaya	15	15	2.198	4.138	1.077	3.238	4.315	288	7.504	500	— 42·4	15	15
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	10.517	7.169	3 792	10.744	14.536	1.817	13.790	1.724	+ 5·4	8	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	82	38	9.214	4.489	6.526	13.183	19.709	240	8.028	211	+ 13·7	69	38
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	6.438	812	3.344	2.654	5.998	240	7.517	301	— 20·3	25	25
Pielachtalbahn	49	49	9.134	3.462	6.055	9.636	15 691	320	15.722	321	— 0·1	49	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	2 876	2.371	1.851	5.208	7.059	471	7 476	498	— 5·4	15	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	2.167	2.166	1.453	3.178	4.631	185	6.485	259	— 28·6	25	25
Saitz-Göding	38	38	6.318	4.203	3.039	7.382	10.421	274	11.596	305	— 10·2	38	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	10.982	3.574	6.871	6.486	13.357	534	11.117	445	+ 20·0	25	25
Salzkammergut-Lokalbahn-Ges.	67	67	9.562	3.892	9.222	9 074	18.296	273	18.490	275	— 0·7	67	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	16.856	7 605	8 340	13.978	22.318	531	23.242	553	— 3·9	42	42
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	11.994	28.588	3.946	34.934	38.880	2.160	41.317	2.295	— 5·9	18	18
Steyrtal-Bahn	48	48	7.531	3.366	5.520	9 540	15.060	314	14.550	303	+ 3·6	48	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	755	5.194	257	5.975	6.232	1.039	5.093	849	+ 22·4	6	6
Swoleňowes-Smečna	10	10	2.347	19.900	375	24.875	25.250	2.525	26.872	2.687	— 6·0	10	10
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	9.909	8.482	5.801	15.019	20.820	534	24.961	640	— 16·6	39	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	9.296	11.145	4.606	17.935	22 541	460	19.561	399	+ 15·3	49	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	8 044	2.917	6.231	11.744	17.975	1.190	14.775	985	+ 20·8	15	15
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	. . . .	2.225	. . . .	6.650	6.650	831	5.870	734	+ 13·2	8	8
Zillertalbahn	32	24	8.328	2.267	6.889	6.696	13.585	424	9.169	382	+ 10 9	32	24
Dampftramways.													
Brünner Lokaleisenbahn-Ges.: Přivoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	167.240	2.672	24.623	2.974	27.597	2.559	30.883	3.088	— 11·4	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm Krauss & Co.	42	42	256.249	546	61.849	1.776	63.625	1.515	63.199	1.505	+ 0·7	42	42
Innsbruck-Hall	12	12	64 806	. . . .	14.978	. . . .	14.978	1.248	14.278	1.190	+ 4·8	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	89.699	. . . .	12.503	. . . .	12.503	1.786	13.116	1.874	— 4·7	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. in Liqu. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	122.841	. . . .	17.577	. . . .	17.577	2.930	17.840	2.973	— 1 4	6	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	13.498	5.509	3.799	7.998	11.797	843	9 988	713	— 18 2	14	14
Wiener Lokalbahn-Aktien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	69.814	29.015	17.986	18.285	36.271	1.450	25.814	1.032	+ 40·5	25	25
Summe	20.141·8	19.711·8	12,198.535	8,971.549	11.302.560	37.582.689	48,885.249	2.427	47,783.159	2.424	+ 0·1	20.128·3	19.71

Vom 1. Jänner bis Ende März 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Lokalbahnen
12.206	3.701	2.985	4.298	7.283	1.040	3.630	4.162	7.792	1.113	— 6·6	4.160	4.452	Auspitzer Lokalbahn
84.448	57.685	45.424	166.827	212.251	1.100	45.979	187.534	233.513	1.210	— 9·1	4.400	4.840	Böhm. Kommerzialb.
74.688	19.311	105.807	81.002	186.809	6.026	165.859	72.940	178.799	5.768	+ 4·5	24.104	23.072	Bozen-Meraner Bahn
7.100	7.839	2.803	8.420	11.223	701	3.087	6.692	9 779	611	+ 14·7	2.804	2.444	Brandeis-Neratowitz
7.495	5.562	6.836	17.395	24.231	969	8.085	19.536	27.621	1.105	— 12·3	3 876	4.420	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedländer Bezirksb.:
53.758	23.137	19.393	44.221	63.614	1.552	9.185	17.028	26 213	1.542	+ 0 6	6.208	6.168	Friedl.-Gr.(Hermsd.) „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach
6.686	3.364	4.469	10.290	14.759	590	4.581	9.723	14.304	572	+ 3·2	2.360	2.288	Gr.-Priesen-W.-Auscha
725	2	- 364	9	373	1.243	150	. . .	150	500	+148·6	4.972	2.000	Innsbr. Mittelgebirgsb. (Berg Isel-Igls)
. . . .	32.050	. . . .	33.376	33.376	2.781	. . . .	26.389	26.389	2.199	+ 26·5	11.125	8.796	Königshof-B.-Koněprus
5.999	2.036	3.500	6.274	9.774	543	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.172	. . .	Kühnsdorf-Eisenkappel
42.611	14.501	9.158	14.314	23.472	7.824	6.487	10.912	17.399	5.800	+ 34·9	31.296	23.200	Kuttenberger Lokalb.
8.193	1.189	4.765	3.197	7.962	419	5.338	5.557	10.895	573	— 26·9	1.676	2.292	Laibach-Oberlaibach
6.543	8.308	2.781	7.436	10.217	851	2.677	5.607	8.284	690	+ 23·3	3.404	2.760	Lundenburg-Eisgrub
5.396	10.228	4.915	9.321	14.236	475	5.552	9.751	15.303	510	— 6·9	1.900	2.040	Melnik-Mšeno
3.688	1.087	1.288	1.675	2.963	198	1.645	2 424	4.069	271	— 27·2	792	1.084	Mšeno—Unter-Cetno
29.081	4.165	39.609	17.927	57.536	2.397	35.027	16.033	51.060	2.127	+ 12·7	9.588	8.508	Mori-Arco-Riva a. G.
6.085	13.390	2.874	10.144	13.018	868	2.959	18.036	20.995	1.400	— 38·0	3.472	5.600	Mutenitz-Gaya
28.714	19.179	10.556	29.818	40.374	5.047	12.147	29.332	41.479	5.185	— 2·7	20.188	20.740	Neutitscheiner Lokalb.
21.805	10.808	14.460	28.040	42.500	616	7.201	13.362	20.563	541	+ 13·8	2.464	2.164	N.-Oe. Waldviertelbahn
18.262	2.640	9.418	8.395	17.813	713	9.781	10.801	20 582	823	— 13·4	2.852	3.292	Otrokowitz-Wisowitz
23.674	8.276	16.364	23.537	39.901	814	18.118	22.252	40.370	824	— 1·1	3.256	3.296	Pielachtalbahn
8.550	5.146	5.078	12.032	17.110	1.141	5.797	14.666	20.463	1.364	— 16·4	4.564	5.456	Reichenau a/K.-Solnitz
6.874	6.203	4.358	9.146	13.504	540	6.084	8.632	14.716	589	— 8·3	2.160	2.356	Radkersburg-Luttenbg.
18.401	9.735	8.989	16.974	25.963	683	9 185	25.758	34.943	920	— 25·8	2.732	3.680	Saitz-Göding
27.449	8.710	16.616	15.290	31.906	1.276	14.682	15.624	30.306	1.212	+ 5·3	5.104	4.848	Salzburg-Lamprechtsh.
25.743	11.546	24 695	23.487	48.182	719	23.959	28.511	52.470	783	— 8·2	2.876	3.132	Salzkammergut-Lokalb.
44.184	19.825	21.260	34.538	55.798	1.328	22.396	32.651	55.047	1.310	+ 1·3	5.312	5.240	Schneebergbahn
30.352	75.853	9.977	94.894	104.871	5.826	13.061	103.183	116.244	6.458	— 9·8	23.504	25.832	Stauding-Stramberger
22.430	8.973	15.850	24.790	40.640	847	17.680	24.620	42.300	881	— 3·9	3.388	3.524	Steyrtal-Bahn
2.170	10.481	755	12.296	13.051	2.175	1.142	11.618	12.760	2.126	+ 2·3	8.700	8.504	Stramberg-Wernsdorf
6.097	59.970	974	76.507	77.481	7.748	1.138	85.343	86.481	8.648	— 10·4	30.992	34.592	Swoleňowes-Smečna
29.924	26.490	17.622	47.528	65.150	1.671	14 731	57.625	72.356	1.855	— 9·9	6 684	7.420	Steiermärk. Landesb.: Cilli-Wöllan
24.097	29.943	12.021	49.710	61.731	1.260	13.587	43.286	56.873	1.161	+ 8·5	5.040	4.644	Preding-Wdf.-Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg-Seewies.
21.255	7 142	16.072	30.342	46.414	3.094	14 413	24.250	38.663	2.577	+ 20·1	12.376	10.308	Ueberetscherbahn
. . .	4.732	. . . .	13.557	13.557	1.695	. . .	13.138	13.138	1.642	+ 3·2	6.780	6.568	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn
22.018	6.760	19.783	18.179	37.962	1.186	17.058	9.236	26.294	1.096	+ 8·2	4.744	16.832	Zillertalbahn
													Dampftramways.
474.676	7.392	69.721	8.175	77.896	7.789	79.712	8.389	88.101	8.810	— 13·0	31.156	35.240	Brünner Lokaleisenb.-G. Ostrau-Witkow.-Ellg.
689.516	1.498	170.567	4.865	175.432	4.177	162.120	5.845	167.965	3.999	+ 4·5	16.708	15.996	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co
175.471	. . .	42.692	. . . .	42.692	3.558	41.247	. . . .	41.247	3.437	+ 3·5	14.231	13.749	Innsbruck-Hall i. T.
255.173	. . . .	33.467	. . . .	33.467	4.781	35.849	. . . .	35.849	5.121	— 6·6	19.124	20.484	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
328.859	. .	46.855	. . . .	46.855	7.809	49.146	. . . .	49.146	8.191	— 4·7	31.236	32.764	Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
32.466	12.591	9.531	15.776	25 307	1.808	7.333	16.684	24.017	1.715	+ 5·1	7.232	6.860	Salzburger Eisenb. u. Tr.
197.732	49 664	49.620	37.825	87.445	3.497	46.180	29.347	75.527	3.021	+ 15·7	13.988	12.084	Wr.Lokalb.-A.-G. (Wien-Guntrsd.-Baden)
3,149.617	25,202 687	30,859.798	106,542.351	137,402 152	6.826	32,012.032	103,448.424	135,460.456	6.872	— 0·7	27.304	27.488	Summe

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate März		Im Monate März 1902 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate März						Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende März	
					1903				1902				
					für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.			
	1903	1902	Personen	Güter	Kronen				Kronen			1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen								Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	6·31	6·31											
Gaisbergbahn*)	5·25	5·25											
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	7.877	24	5.961	146	6.107		4.117				
Schafbergbahn*)	5·83	5·83											
Schneebergbahn*)	9·67	9·67											
Oesterreichische Eisenbahnen													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	7·15	7·15	160.245		15.823		15.823		13.458				
Baden-Vöslau	11·09	11·09	5.010		603		603		893				
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	27.216		3.540		3.540		3.306				
Brünner Strassenbahnen	18·61	18·61	473.021	8.748	54.574	11.423	65.997		66.146				
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	69.283		12.806		12.806		14.873				
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	104.927		10.519		10.519		10.229				
Dornbirn-Lustenau	11·12		21.787		5.701		5.701						
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	21·90	104.483	330	20.260	1.289	21.549		24.111				
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·53	2·53	5.462		1.237		1.237		1.473				
Grazer elektrische Kleinbahnen	30·96	30·96	555.969		19.615		19.615		102.439				
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	28.925		6.674		6.674		7.814				
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	5 247		966		966		1.395				
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·33	4·42	315.004		33.341		33.341		24.609				
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20	5·20	70.983		8.615		8.615		8.638				
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	369.374		41.686		41.686		43.891				
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	8·22	6·04	180.373		20.569		20.569		22.920				
Marienbader elektr. Stadtbahn	2·31		5.342		1.096		1.096						
Mödling-Brühl (vide Gruppe IIIa Südbahn-Gesellschaft)													
Neue Wr. Tramway-Ges. in Liquid.	12·80		446.445		67.539		67.539						
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	79.343		12.147		12.147		14.263				
Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·60	10·60	111.270		10.398		10.398		11.455				
Prager elektr. Strassenbahn inkl. Prag (Smichow)-Košíř	43·17	43·17	1,716.072		215.572		215.572		218.659				
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)*)	1·37	1·37											
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	157.941		18.864		18.864		18.023				
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·19	6·19	118.575		15.104		15.104		15.964				
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	89.573		13.488		13.488		16.703				
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	17·30	620.772		72.558		72.558		76.933				
Triest-Opčina	5·02		13.629		8.261		8.261						
Wiener elektrische Strassenb.	131·66	109·90	12,170.398		1,603.219		1,603.219		1,479.849				
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	70.495		11.275		11.275		11.619				
Oesterreichische													
Auf das Belvedere in Prag*)	0·10	0·10							748				
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	5.875		872		872		730				
Auf die Festung Hohensalzburg*)	0·19	0·19											

*) Im Monate März war der Betrieb eingestellt.

Lokalbahn Postelberg-Laun. Aus der Personenbeförderung ergab sich eine Mindereinnahme von K 266 (— 600 Reisende), aus dem Gütertransporte eine solche von K 1484 (— 900 t). Im Güterverkehre gelangten namentlich geringere Quantitäten von Melasse zur Verfrachtung.

Lokalbahn Strakonitz-Březnitz. Im Personenverkehre zeigte sich eine geringere Mehreinnahme (+ K 89 bei + 300 Reisenden).

Die Einnahme aus dem Güterverkehre gewann durch den gesteigerten Holzversand einen Zuwachs von K 2693 (+ 1300 t).

Lokalbahn Trzebinia-Skawce. Die Einnahme aus dem Personentransporte war um K 366 (+ 700 Reisende), jene aus dem Gütertransporte um K 12.854 (+ 11.700 t) höher als im Vorjaare.

Der Güterverkehr wurde besonders durch stärkere Kohlensendungen von der Grube Siersza-Wodna begünstigt.

Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. Der Personenverkehr ist im Berichtsmonate namentlich auf der Strecke Zeltweg—Wolfsberg zurückgeblieben, wodurch das Gesamtergebnis aus diesem Transportzweige sich um K 559 (— 1500 Reisende) niedriger stellte, als im März des Vorjahres.

Dem Güterverkehre kamen namhaftere Verfrachtungen von Brettern und vermehrte Hornviehtransporte zustatten, wodurch derselbe eine Mehreinnahme von K 7935 (4000 t) erzielte.

Lokalbahn Zwittau-Polička-Skutsch. Die Zahl der beförderten Reisenden hat gegenüber dem

Vom 1. Jänner bis Ende März 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März								Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
Zahnradbahnen.													
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	Achenseebahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	Gaisbergbahn
10.397	60	7.873	260	8.133	. .	6.016	186	6.202	. .	. .	. .	. .	Kahlenbergbahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	Schafbergbahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	Schneebergbahn
mit elektrischem Betriebe.													
398.694	. . .	39.390	. . .	39.390	. .	37.359	. . .	37.359	. .	. .	. .	. .	Aussiger elektr. Kleinb.
12.816	. . .	1.543	. . .	1.543	. .	1.012	. . .	1.012	. .	. .	. .	. .	Baden-Vöslau
73.529	. . .	12 734	. . .	12.734	. .	12 946	. . .	12.946	. .	. .	. .	. .	Bielitz-Zigeunerwald
1,315.643	27.346	150.928	35.301	186.229	. .	152.604	37.917	190.521	. .	. .	. .	. .	Brünner Strassenbahn
211.937	. . .	37.223	. . .	37.223	. .	39.727	. . .	39.727	. .	. .	. .	. .	Brüxer Strassenbahn
283.267	. . .	28.413	. . .	28.413	. .	27.322	. . .	27.322	. .	. .	. .	. .	Czernowitzer elektr. B.
70.401	. . .	17.995	. . .	17.995	. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	Dornbirn-Lustenau
317.759	760	59.960	2.642	62.602	. .	66.922	. . .	66.922	. .	. .	. .	. .	Gablonzer elektr. Str.-E.
15.767	. . .	3.514	. . .	3.514	. .	3.942	. . .	3.942	. .	. .	. .	. .	Gmunden Bhf.-Stadt
1,509.292	. . .	257.637	. . .	257.637	. .	281.383	. . .	281.383	. .	. .	. .	. .	Grazer elektr. Kleinb.
61.772	. . .	13.886	. . .	13.886	. .	15.669	. . .	15.669	. .	. .	. .	. .	Graz-Maria Trost
11.813	. . .	2.160	. . .	2.160	. .	2.839	. . .	2.839	. .	. .	. .	. .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
851.788	. . .	88.849	. . .	88.849	. .	66.624	. . .	66.624	. .	. .	. .	. .	Krakauer elektr. Kleinb.
197.000	. . .	24.202	. . .	24.202	. .	24.376	. . .	24.376	. .	. .	. .	. .	Laibacher elektr. Str.-B.
1,041.715	. . .	118.543	. . .	118.543	. .	121.847	. . .	121.847	. .	. .	. .	. .	Lemberger Elektr. E.
501.134	. . .	83.987	. . .	83.987	. .	62.503	. . .	62.503	. .	. .	. .	. .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
5.342	. . .	1.096	. . .	1.096	. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	Marienbader el. Stadtb.
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
794.369	. . .	118.144	. . .	118.144	. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	Neue Wr. Tramway i. L.
236.223	. . .	37.285	. . .	37.285	. .	40.546	. . .	40.546	. .	. .	. .	. .	Olmützer elektr. Str.-B.
303.839	. . .	28 459	. . .	28.459	. .	31.223	. . .	31.223	. .	. .	. .	. .	Pilsner elektr. Kleinb.
1,701.954	. . .	626.190	. . .	626.190	. .	641.023	. . .	641.023	. .	. .	. .	. .	Prager elektr. Str.B. inkl. Prag (Smichow)-Košíř
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	Prag (Belvedere)-Bubna
444.001	. . .	52.819	. . .	52.819	. .	51.722	. . .	51.722	. .	. .	. .	. .	Prag-Vysočan-Lieben
337.268	. . .	42.772	. . .	42 772	. .	44.455	. . .	44.455	. .	. .	. .	. .	Reichenberger elektr. St.
273.302	28	40.706	29	40.735	. .	47.196	255	47.451	. .	. .	. .	. .	Teplitz-Eichwald
643.849	. . .	188.268	. . .	188.268	. .	188.559	. . .	188.559	. .	. .	. .	. .	Triester elektr. Kleinb.
28.442	. . .	16.277	. . .	16.277	. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	Triest-Opčina
1,707.800	. . .	4,411.360	. . .	4,411.360	. .	3,915.791	. . .	3,915.791	. .	. .	. .	. .	Wiener elektr. Strassenb.
195.553	. . .	32.628	. . .	32.628	. .	32.942	. . .	32.942	. .	. .	. .	. .	Wien-Kagran
Drahtseilbahnen.													
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	2.048	. . .	2.048	. .	. .	. .	. .	Belvedere in Prag
5.875	. . .	872	. . .	872	. .	730	. . .	730	. .	. .	. .	. .	Laurenziberg in Prag
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. .	. . .	. . .	. . .	. .	. .	. .	. .	Festung Hohensalzburg

Monate März 1902 um 600 Personen (zumeist Arbeitertransporte) zugenommen, während die Einnahme nur um K 65 höher war. Die Ursache der geringen Steigerung in der Einnahme liegt in der häufigeren Benützung kurzer Strecken.

Im Güterverkehre trugen besonders die Transporte von Flachs, Hanf, Kohle und Steinen zu der ausgewiesenen Mehreinnahme von K 2390 (+ 2300 t) bei.

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Alte Linien. Die für den Monat März 1903 nachgewiesene Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres resultiert aus dem stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die im Monate März 1903 erzielte Mehreinnahme ist auf den stärkeren Güterverkehr zurückzuführen.

Böhmische Nordbahn. Der Ausfall in den Einnahmen des Personenverkehres liegt in der Verschiebung der Osterfeiertage, welche im vorigen Jahre bereits in den Monat März fielen.

Dagegen ist die Einnahme im Güterverkehre zufolge grösserer Transporte in Wagenladungsgütern gestiegen.

Bozen-Meraner Bahn. Die im Monate März 1903 aus dem Personenverkehre erzielten Mehreinnahmen sind auf die ausserordentlich günstige Saison zurückzuführen.

Auch zur Erhöhung des Güterverkehres trug im wesentlichen die gute Saison, und zwar infolge der Erhöhung des Konsums an Lebensmitteln und anderen Bedarfsartikeln, bei. Auch der Bezug an Zement ist in diesem Jahre wesentlich höher, nachdem grössere Bauten in Aussicht genommen sind.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate März 1903 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 13.499, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 7899, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 5600; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 6346, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 55.246, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 48.900 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultieren aus dem Kohlenverkehre, jene beim Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre und aus dem Verkehre von diversen Gütern.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate März 1903 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 261.221 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 42.521. Dieser Frequenzunterschied dürfte auf die Einführung der Fahrkartensteuer und auf den Umstand zurückzuführen sein, dass die Osterfeiertage im Jahre 1902 in den Monat März, in diesem Jahre aber in den Monat April fielen.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Zunahme des Frachtquantums um 42.907 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 159.123.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Getreide aller Art	um	8588 t
Mehl und Mahlprodukten	„	1743 t
Steinen aller Art	„	3661 t
Erzen und Schlacken	„	3476 t
Eisen und Stahl	„	1129 t
Kohlen	„	5347 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Zucker, raffiniert	um	3045 t
Zucker, roh	„	756 t
Holz aller Art	„	546 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 37.880 Personen und das Erträgnis um K 13.874 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 482 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 16.406 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Getreide aller Art	um	294 t
Zucker, raffiniert	„	647 t
Zucker, roh	„	527 t
Holz aller Art	„	3727 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Mehl und Mahlprodukten	um	167 t
Steinen aller Art	„	2403 t
Eisen und Stahl	„	394 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 15.436 Personen und das Erträgnis um K 4015 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 3041 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 6430 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Steine aller Art eine Mehrverfrachtung und der Artikel Holz aller Art eine Minderverfrachtung aufweist.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate März 1902, im Personenverkehre eine Abnahme um 2000 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 314, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 87 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 861.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs der Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte, sowie Zucker, roh, eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Berichtsmonate gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Abnahme um 942 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 35, ferner im Güterverkehre eine Abnahme des Frachtquantums um 104 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1484.

Hierbei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Holz aller Art eine Minderverfrachtung zu konstatieren.

Auf der Lokalbahn Auspitz resultierte im Personenverkehre eine Abnahme um 1298 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 287, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 262 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 196.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Mehr- und rücksichtlich des Artikels Steine aller Art eine Minderbeförderung wahrzunehmen.

Was die Lokalbahn Mutenitz-Gaya betrifft, so ergab sich auf dieser im Personenverkehre eine Abnahme um 701 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 2, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 1583 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 3191.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte, Zucker, roh, sowie Steine aller Art eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub ist im Personenverkehre eine Abnahme um 112 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 37, und im Güterverkehre eine Zunahme um 923 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 918 zu verzeichnen.

Was endlich die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so resultierte diesfalls im Personenverkehre eine Abnahme um 337 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 185, und im Güterverkehre eine Zunahme um 1293 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 1324.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Strecke. Im Monate März 1903 resultiert gegenüber dem Vorjahre ein Plus von K 5990, auf welches lediglich der Ausfall der Osterfeiertage im Gegenstandsmonate günstigen Einfluss genommen hat.

Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus. Die im Monate März 1903 erzielte Mehreinnahme ist eine Folge der frühzeitigen Eröffnung der diesjährigen Bausaison.

Neutitscheiner Lokalbahn. Im Monate März 1903 hat der Personenverkehr um 1359 Reisende und die bezüglichen Einnahmen um K 657 abgenommen, während sich der Güterverkehr um 1244 t = K 1204 erhöhte.

Die geringere Personenfrequenz ist noch immer der Fahrpreiserhöhung auf der Vorbahn und der Fahrkartensteuer zuzuschreiben.

Der Güterverkehr wurde durch die Mehrbeförderung von Melasse, Spiritus und Kohle gesteigert.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate März 1903 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro März 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantiertes Netz . . .	— 38.561	Personen	— K 86.263
Ergänzungsnetz . . .	— 15.679	„	— „ 29.921
Süd-Nordd. Verbindungsbahn	— 16.494	„	— „ 19.932

Der Ausfall erklärt sich dadurch, dass das Osterfest im Vorjahre noch in den Monat März fiel.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro März 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantiertes Netz	+ 36.665 t	+ K 143.814
„ „ Ergänzungsnetz .	+ 29.293 t	+ „ 115.210
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	— 2.080 t	— „ 22.323

Bei den Netzen der Oesterr. Nordwestbahn machte sich namentlich der stärkere Import- und Exportverkehr fühlbar.

Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn litt unter einem schwächeren Verkehr in Niederschlesischer und Schatzlarer Kohle.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Lokalbahnen, im Monate März 1903 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Zunahme um K 69.183 erfahren, indem der Personenverkehr eine Mindereinnahme von K 225.107, der Frachtenverkehr dagegen eine Mehreinnahme von K 294.290 ergab.

Die gesellschaftlichen Lokalbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Mödling-Brühl haben gleichfalls Mehreinnahmen erfahren.

Dieselben betrugen

bei der erstgenannten Bahn		K 1.235
Personenverkehr	— K 87	
Frachtenverkehr	+ K 1.322	
bei letzterer Bahn		K 272

Dagegen wies die Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg eine Mindereinnahme auf von K 5.471

Personenverkehr	— K 1.581
Frachtenverkehr	— K 3.890

Von den Pachtbahnen weisen die nachstehenden eine Zunahme der Erträgnisse nach:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn		K 31.912
Personenverkehr	— K 1.376	
Frachtenverkehr	+ K 33.288	

und die

Leoben-Vordernberger Bahn . . .		K 45
Personenverkehr	— K 1.134	
Frachtenverkehr	+ K 1.179	

Ein Ausfall in den Einnahmen ergab sich hingegen bei der

Graz-Köflacher Bahn um		K 10.629
Personenverkehr	— K 1.684	
Frachtenverkehr	— K 8.945	

ferner bei den Lokalbahnen

Radkersburg-Luttenberg um . . .		K 1.854
Personenverkehr	— K 866	
Frachtenverkehr	— K 988	
Cilli-Wöllan um		K 4.141
Personenverkehr	+ K 540	
Frachtenverkehr	— K 4.681	
Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um		K 995
Personenverkehr	— K 379	
Frachtenverkehr	— K 616	

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate März 1903 weist der Personenverkehr einen Ausfall von 27.475 Personen und K 12.459 aus, welcher sich dadurch erklärt, dass im Vorjahre der Wallfahrtstag nach Maria-Lanzendorf, sowie die Osterfeiertage in den Monat März fielen.

Im Güterverkehre ergibt sich dagegen eine Mehrverfrachtung von 5889 t mit einer Mehreinnahme von K 14.261.

Im Gesamten verbleibt somit eine Einnahmensteigerung von K 1802.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecken. Der Gesamtverkehr zeigt eine Mindereinnahme von K 924.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Die General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ist in ihrer Eigenschaft als Hilfsorgan des Eisenbahnministeriums nur berufen, die Durchführung bereits bestehender Vorschriften, beziehungsweise der auf Grund solcher Vorschriften erflossenen Entscheidungen zu überwachen, nicht aber berufen, selbst Entscheidungen zu treffen, mit welchen den Eisenbahnverwaltungen neue Lasten auferlegt werden.

2. Den Eisenbahnbehörden steht in jedem Zeitpunkte das Recht zu, im Interesse der öffentlichen Sicherheit den Bahnunternehmungen Aufträge zu erteilen, welche über die in der Konzession oder im Bankonsense vorgeschriebenen Massnahmen hinausgehen; die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, solche Aufträge auszuführen, ohne hierfür eine Entschädigung in Anspruch nehmen zu können.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerden der Gemeinde Prag gegen die Entscheidungen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1901, Z. 27.216, vom 11. Dezember 1901, Z. 54.701, vom 21. Dezember 1901, Z. 53.768, und vom 4. März 1902, Z. 56.569 ex 1901, betreffend Sicherheitsvorkehrungen, beziehungsweise die Kosten für dieselben bei den elektrischen Strassenbahnen in Prag, nach der am 9. Jänner 1903 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 11. Dezember 1901, Z. 54.701, wurde dem Stadtrate der kgl. Hauptstadt Prag als Konzessionär der elektrischen Strassenbahnen in Prag aufgetragen, zum Schutze gegen die gefahrdrohenden Folgen des Reissens und Herabfallens von Schwachstromleitungen auf die Starkstromleitungen der städtischen elektrischen Strassenbahnen als provisorische Massnahme, das ist bis zur bewirkten Verlegung, beziehungsweise unterirdischen Führung der in Frage kommenden Schwachstromleitungen nachstehend beschriebene Einrichtungen anzubringen:

An den beiderseitigen, das Kreuzungsfeld abschliessenden Isolatorenträgern der mit Abschmelzsicherungen auszustattenden Schwachstromleitungen sind sogenannte Erdschienen oder Erdschwingen anzubringen. Dieselben bestehen aus 4 mm starken Kupferbügeln, welche mit 17 cm Ausladung und 4 cm Höhenabstand unterhalb der Schwachstromleitungen zu befestigen und mit den Fahrschienen in metallische Verbindung zu bringen sind. Weiters sind in diesem Falle die Schwachstromleitungen nächst der voraussichtlichen Berührungsstelle mit der Erdschiene auf die Länge von 20 cm mittels Kupferblechumhüllung oder Kupferdrahtumwicklung zu verstärken. Die Ausführung dieser Einrichtungen ist nach diesem Erlasse auf das ganze Netz der elektrischen Strassenbahnen auszudehnen.

Mit dem bereits früher erflossenen Eisenbahn-Ministerialerlasse vom 25. Juli 1901, Z. 27.216, sowie dem später erflossenen Erlasse vom 4. März 1902, Z. 56.569, wurde die Anbringung solcher Sicherheitsmassregeln im speziellen für bestimmte Teilstrecken des Strassenbahnnetzes angeordnet.

Mit dem Erlasse vom 21. Dezember 1901, Z. 53.768, und den beiden letztangeführten Erlässen wurde aber ausgesprochen, dass die Kosten der vorzukehrenden Sicherheitsmassnahmen gegen die gefahrdrohenden Folgen des Reissens und Herabfallens der Schwachstromleitungen auf die Oberleitung der elektrischen Strassenbahnen die Gemeinde Prag als Konzessionärin der Strassenbahnen zu treffen haben.

In den zur Verhandlung stehenden Beschwerden der Gemeinde Prag gegen die angeführten Entscheidungen des Eisenbahnministeriums wird zunächst die Behauptung aufgestellt, es sei in der vorliegenden Angelegenheit der gesetzliche Instanzenzug nicht eingehalten worden, zumal nach der Vorschrift der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, und der Ministerialverordnung vom 28. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 130, zur Aufsicht über die Sicherheit und Ordnung des Verkehres auf Eisenbahnen die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen als erste Instanz berufen sei, gegen deren Verfügungen binnen 14 Tagen der Rekurs an das Eisenbahnministerium freistehe. Es habe sonach zunächst die gedachte k. k. General-Inspektion und erst über eventuellen Rekurs das Eisenbahnministerium zu entscheiden gehabt.

Diese Einwendung erweist sich nicht als begründet. Gegenwärtig kommt für die Beantwortung dieser Frage nur mehr die Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896, R.-G.-Bl. Nr. 16, betreffend die Errichtung eines Eisenbahnministeriums und die Erlassung eines neuen Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung, sowie die Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 28. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 130, in Betracht. Nach § 8 der erwähnten Kundmachung vom 19. Jänner 1896 ist die Aufsicht und Kontrolle über den Bauzustand und den Betrieb der dem öffentlichen Verkehre dienenden Staats- wie Privateisenbahnen zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen anvertraut, wobei es dem Eisenbahnministerium vorbehalten blieb, Amtshandlungen, welche der General-Inspektion zugewiesen sind, auch durch seine eigenen Organe besorgen zu lassen. Der Wirkungskreis der General-Inspektion wurde sodann im § 1 der Dienstinstruktion vom 28. Juli 1896 in gleicher Weise umschrieben.

Im § 2 dieser Instruktion ist angeführt, dass die General-Inspektion im allgemeinen berufen sei, darüber zu wachen, dass alle auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes auf den dem öffentlichen Verkehre übergebenen Staats- und Privatbahnen abzielenden Gesetze, Verordnungen und Instruktionen genau befolgt werden, die wahrgenommenen Gebrechen so schnell als möglich beseitigt und bei dienstwidrigen Vorgängen die Schuldtragenden zur gesetzlichen Verantwortung gezogen werden. Aus diesen Bestimmungen in Entgegenhaltung der Vorschriften des § 5 der zitierten Ministerial-Kundmachung vom 19. Jänner 1896, wo der besondere Wirkungskreis des Eisenbahnministeriums festgestellt ist, ergibt sich, dass die General-Inspektion nur dazu berufen ist, die Durchführung bereits bestehender Vorschriften, beziehungsweise der auf Grund solcher Vorschriften erflossenen Entscheidungen zu überwachen, nicht aber berufen erscheint, selbst Entscheidungen zu treffen, mit welchen den Eisenbahnverwaltungen neue Lasten aufgelegt werden. Dass dem so ist, beweist auch der § 3 der Dienstinstruktion, in welchem die wichtigsten Funktionen der General-Inspektion detailliert angeführt werden. Da es sich nun im gegebenen Falle um die strittige Frage handelt, ob die Gemeinde Prag als Konzessionärin des Prager Strassenbahnnetzes verpflichtet werden kann, bestimmte Sicherheitsvorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, so konnte über diese Frage gewiss nicht die General-Inspektion, welche nach ihrer Organisation eine technische Hilfsbehörde des Eisenbahnministeriums ist, entscheiden, vielmehr war zur Entscheidung in erster Instanz das Eisenbahnministerium selbst berufen.

In merito wird in der Beschwerde in erster Reihe geltend gemacht, die Gemeinde Prag als Konzessionärin der elektrischen Strassenbahnen könne zur Ausführung der in den angefochtenen Erlässen näher bezeichneten Sicherheitsvorkehrungen nicht verpflichtet werden, weil eine solche Verpflichtung weder in den Konzessionsurkunden, mit welchen der Gemeinde Prag die Konzession zur Errichtung des Eisenbahnstrassennetzes erteilt worden ist, noch auch bei der politischen Begehung der einzelnen Trassen aufgetragen worden ist.

Diese Einwendung fand der Gerichtshof nicht begründet. Nach § 2 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 muss vor Erteilung der Bewilligung zur Eröffnung der Bahn von der Betriebsunternehmung ausgewiesen und von einer zu diesem Zwecke abgesendeten Kommission konstatiert werden, dass nebst anderem auch für die Erfordernisse zur Verhütung von Unglücksfällen die nötige Vorsorge getroffen sei, und nach § 3 der Eisenbahn-Betriebsordnung müssen alle im § 2 erwähnten Erfordernisse, also auch die Erfordernisse zur Verhütung von Unglücksfällen, immer in einem guten, zur Benützung geeigneten und die volle Sicherheit des Betriebes verbürgenden Zustand erhalten werden

Aus diesen gesetzlichen Bestimmungen folgt, dass nicht nur der Betrieb auf einer konzessionierten Eisenbahn nicht früher eröffnet werden darf, bevor alle Erfordernisse erfüllt sind, um Unglücksfälle zu verhüten, sondern dass auch nach erfolgtem Betriebe seitens des Konzessionärs dafür zu sorgen ist, dass der Betrieb stets in möglichst gefahrloser Weise erfolge. Die Behörde ist sonach berechtigt, nicht nur anlässlich der Betriebseröffnung, sondern auch in der Folge dasjenige anzuordnen, was sie zur Verhütung der möglichen Unglücksfälle für notwendig erachtet.

Dass sie bei diesen Anordnungen auf den Inhalt der Konzessionsurkunde, beziehungsweise dasjenige beschränkt wäre, was bei der politischen Begehung der Trasse bereits angeordnet worden ist, lässt sich aus dem Gesetze nicht ableiten. Die Einhaltung dieser Bestimmungen ist vielmehr nur eine der Voraussetzungen für die Eröffnung des Betriebes und den Betrieb selbst, zu welcher eben die übrigen im § 2 der Eisenbahn-Betriebsordnung aufgezählten Betriebsbedingungen noch hinzutreten. Die beschwerdeführende Partei wendet sonach mit Unrecht ein, dass derselben in der Konzession vom 10. Mai 1899, R.-G.-Bl. Nr. 90, ausdrücklich nur aufgetragen wurde, die Kosten der durch die Einrichtung und den Betrieb der gegenständlichen Linien bedingten Vorkehrungen zur Sicherung des störungsfreien Betriebes der im Zeitpunkte der Konzessionierung dieser Linien bereits bestehenden staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen, insbesondere auch die Kosten der eventuellen Verlegung dieser Leitungen zu tragen, und dass sie alle ihr aufgetragenen Vorkehrungen zur Sicherheit der bestehenden Telegraphen- und Telephonleitungen bereits vor der Betriebseröffnung durchgeführt habe. Denn die in den angefochtenen Entscheidungen aufgetragenen Vorkehrungen wurden nicht zum Schutze der Telephon- und Telegraphenleitungen aufgetragen, welchen ja durch die aufgetragenen Vorrichtungen ein Schutz gar nicht gewährt wird, sondern, wie in den Erlässen ausdrücklich angeführt wurde, zum Zwecke der Verhütung von Unglücksfällen, das ist also zum Schutze des Publikums erlassen. Die zitierte Stelle der Konzessionsurkunde hat sonach für die Lösung der vorliegenden Streitsache überhaupt keine Bedeutung, vielmehr kommt § 5 der erwähnten Konzessionsurkunde, sowie § 5 der Konzession vom 12. Jänner 1897, R.-G.-Bl. Nr. 37, in Betracht, in welchen ausdrücklich angeführt wurde, dass die Konzessionärin sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahnlinien nach dem Inhalte der Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden technischen Konzessionsbedingungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, soweit dieselben auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen hat. Es sind sonach auch in den in Frage kommenden Konzessionen der Gemeinde Prag ausdrücklich jene Verpflichtungen auferlegt worden, welche sich aus § 2 und § 3 der Eisenbahn-Betriebsordnung ergeben. Dass das Eisenbahnministerium aber zur Erlassung solcher Verfügungen auch gegenüber von Kleinbahnen berechtigt ist, ergibt sich aus Artikel 17 des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 vom Jahre 1895, wo normiert wird, dass die staatliche Einflussnahme auf den Bau und Betrieb von Kleinbahnen auch die Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten umfasst.

Die Gemeinde Prag vertritt nun des weiteren die Anschauung, dass, wenn schon die Durchführung der vom Ministerium angeordneten Sicherheitsmassnahmen auch dermalen noch aufgetragen werden könnte, die Kosten für diese Arbeiten entweder allein die Telephon- und Telegraphenverwaltung oder aber diese gemeinsam mit der Konzessionärin der Strassenbahnen treffen müssten, und zwar begründet die beschwerdeführende Partei diese Anschauung mit der Behauptung, es läge die Durchführung dieser Sicherheitsvorkehrungen zunächst im Interesse der Telegraphen- und Telephonverwaltung, da ja der Bestand ihrer Schwachstromleitungen die Gefährdung des Publikums herbeiführe, und zwar nur dann, wenn diese Leitungen nicht im ordnungsmässigen Zustande sich befinden, respektive reissen. Diese Voraussetzungen beruhen aber auf einer irrtümlichen Auffassung der Sachlage. Es wurde schon bemerkt, dass die der Eisenbahnkonzessionärin aufgetragenen Sicherheitsvorkehrungen nicht zum Schutze der bestehenden Schwachstromleitungen eingeführt werden. Dieselben haben vielmehr ausschliesslich den Zweck, jene Gefährdung des Publikums, welche daraus entsteht, dass zerrissene Schwachstromleitungen auf die Starkstromleitungen fallen und hierdurch selbst den starken Strom auf Passanten, welche mit ihnen in Berührung kämen, überleiten können, zu beseitigen. Die zu beseitigende Gefährdung des Publikums entsteht sonach nicht durch den Bestand der Schwachstromleitungen, sondern durch den Bestand der Starkstromleitungen, welche den starken, gefährlichen Strom durch auf sie herabfallende Drähte in letztere überleiten können. Daraus folgt, dass auch die Massregeln zum Schutze des Publikums nicht der Telegraphen- und Telephonverwaltung, sondern nur der Eisenbahnverwaltung aufgetragen werden können, und dass sonach auch nur letztere die Kosten der durch ihr Unternehmen notwendig werdenden Vorkehrungen tragen muss. Die Frage, ob die Telegraphen- und Telephonverwaltung zu solchen Kosten beitragen oder dieselben allein bestreiten solle, könnte nur dann in Betracht kommen, wenn Schwachstromleitungen über bereits bestehende Starkstromleitungen gespannt werden würden. Um einen solchen Vorgang handelt es sich aber nicht im gegenwärtigen Falle, wo der Eisenbahnkonzessionärin nur Schutzmassregeln in betreff bereits bestehender Schwachstromleitungen aufgetragen werden. Wenn aber eingewendet wird, der Gemeinde Prag könne die Durchführung der angeordneten Sicherheitsmassregeln um so weniger aufgetragen werden, als ja diese Sicherheitsmassregeln an fremden Objekten, nämlich den Schwachstromleitungen selbst auszuführen sind, so ist hierzu nur zu bemerken, dass, wie aus den Akten hervorgeht, die Telephon- und Telegraphenverwaltung in dieser Richtung einen Anstand nicht erhoben hat, vielmehr die Verpflichtung übernommen hat, die notwendigen Arbeiten gegen Ersatz der Kosten von seiten der Eisenbahnkonzessionärin selbst durchzuführen.

Wenn in der Beschwerde des weiteren auch noch die Behauptung aufgestellt wird, die vom Ministerium angeordneten Schutzmassregeln seien nicht geeignet, den beabsichtigten Effekt hervorzurufen, so ist dem entgegenzuhalten, dass einerseits die Vertreter der Konzessionärin bei den kommissionellen technisch-polizeilichen Prüfungen

der zu eröffnenden Trassen selbst die Sicherheitsvorkehrungen, welche vom Eisenbahnministerium sodann angeordnet worden sind, als die zweckmässigsten anerkannt haben, und dass anderseits der Verwaltungsgerichtshof nicht kompetent erscheint, die technische Zweckmässigkeit bestimmter Sicherheitsvorkehrungen zu überprüfen.

Demgemäss erweisen sich alle Beschwerden als unbegründet, wonach deren Abweisung erfolgen musste.

(Erkenntnis vom 9. Jänner 1903, Z. 265 ex 1903, cfr. E.-M.-Z. 9160 ex 1903.)

Schiffahrtsverkehr auf dem Pruth im Jahre 1902.

Nach den Aufzeichnungen, welche bei der Gemischten Pruth-Kommission über den Schiffahrtsverkehr geführt werden, sind im Jahre 1902 839 Schiffe mit 79.625 t aus der Donau in den Pruth eingelaufen und 936 Schiffe mit 91.144 t, ferner 204 Flösse, darunter 155 mit 2840 t Ladung vom Pruth auf die Donau übergegangen.

Bergverkehr.

Unter den eingelaufenen Schiffen waren der Flagge nach 2 englische Schlepper mit 648 t, 2 österreichische Schlepper mit 552 t und 1 österreichischer Dampfer mit 15 t, 7 bulgarische Schlepper mit 664 t, 669 griechische Schlepper mit 63.945 t und 22 griechische Dampfer mit 415 t, 8 türkische Schlepper mit 500 t, 99 rumänische Schlepper mit 11.392 t und 2 rumänische Dampfer mit 21 t, endlich 26 russische Schlepper mit 1449 t und 1 russischer Dampfer mit 24 t.

In die erste Sektion Mündung—Rogojeni gingen ein: 226 Schiffe mit 20.828 t, darunter 20 Remorköre mit 357 t, 11 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 83 t, 5 weniger als zur Hälfte beladene Schlepper mit 263 t und 190 leere Schlepper mit 20.125 t; hiervon gingen nach Vadu Isaac 1 leerer Schlepper mit 100 t, nach Kahoul 11 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 83 t, 5 weniger als zur Hälfte beladene Schlepper mit 263 t und 4 leere Schlepper mit 288 t, nach Oancea 185 leere Schlepper mit 19.737 t.

In die zweite Sektion Rogojeni—Falciu gingen ein, und zwar nach Falciu 4 Remorköre mit 79 t, 5 weniger als zur Hälfte beladene Schlepper mit 522 t und 594 leere Schlepper mit 56.920 t, zusammen 603 Schiffe mit 57.521 t.

In die dritte Sektion Falciu—Nemtzeni gingen ein, und zwar nach Leova 2 Remorköre mit 39 t, 1 mehr als zur Hälfte beladener Schlepper mit 8 t und 7 leere Schlepper mit 1229 t, zusammen 10 Schiffe mit 1276 t. In die vierte und die oberen Sektionen sind keine Schiffe eingelaufen.

Talverkehr.

Unter den ausgelaufenen Schiffen waren der Flagge nach 3 englische Schlepper mit 1040 t, 2 österreichische Schlepper mit 552 t und 1 österreichischer Dampfer mit 15 t, 6 bulgarische Schlepper mit 596 t, 755 griechische Schlepper mit 72.553 t und 22 griechische Dampfer mit 415 t, 10 türkische Schlepper mit 695 t, 115 rumänische Schlepper mit 13.613 t und 2 rumänische Dampfer mit 21 t, 19 russische Schlepper mit 1620 t und 1 russischer Dampfer mit 24 t.

Aus der ersten Sektion Mündung—Rogojeni kamen 255 Schiffe mit 18.545 t, darunter 20 Remorköre mit 357 t, 228 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 17.803 t, 3 weniger als zur Hälfte beladene Schlepper mit 353 t und 4 leere Schlepper mit 32 t. Hiervon kamen aus Koulibasi 1 mehr als zur Hälfte beladener Schlepper mit 100 t, aus Vadu Isaac 2 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 260 t, aus Kahoul 202 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 15.567 t, 3 weniger als zur Hälfte beladene Schlepper mit 353 t und 4 leere Schlepper mit 32 t, aus Oancea 20 Remorköre mit 357 t, 12 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 838 t und aus Rogojeni 11 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 1038 t.

Aus der zweiten Sektion Rogojeni—Falciu kamen 235 Schiffe mit 21.892 t, darunter 4 Remorköre mit 79 t, 229 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 21.800 t und 2 leere Schlepper mit 13 t. Hiervon kamen aus Vadeni 7 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 537 t, aus Grauri 6 mit 511 t, aus Gotesti 3 mit 339 t, aus Cardja 18 mit 1407 t, aus Ghiltoasa 14 mit 1209 t, aus Renjesti 25 mit 1965 t, aus Bogdanesti 3 mit 234 t und aus Russisch-Falciu 48 mit 4700 t, dann aus Rumänisch-Falciu 4 Remorköre mit 79 t, 105 mehr als zur Hälfte beladene Schiffe mit 10.898 t und 2 leere Schlepper mit 13 t.

Aus der dritten Sektion Falciu—Nemtzeni kamen 440 Schiffe mit 49.999 t, darunter 2 Remorköre mit 39 t, 435 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 49.390 t und 3 weniger als zur Hälfte beladene Schlepper mit 570 t. Hiervon kamen aus Leca 3 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 522 t, aus Sarata 1 mehr als zur Hälfte beladener Schlepper mit 110 t, aus Leova 2 Remorköre mit 39 t, 253 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 28.587 t und 3 weniger als zur Hälfte beladene Schlepper mit 570 t, dann aus Bumbato 2 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 209 t, aus Condrea 3 mit 491 t, aus Matasar 3 mit 228 t, aus Russisch-Pogonesti 18 mit 1541 t, aus Rumänisch-Pogonesti 4 mit 398 t, aus Duda 1 mit 109 t, aus Drenczeni 28 mit 3314 t, aus Ghermanesti 17 mit 1963 t und aus Nemtzeni 102 mit 11.918 t.

Aus der vierten Sektion Nemtzeni—Ungheni kamen 209 Schiffe mit 3449 t, darunter 5 mehr als zur Hälfte beladene Schlepper mit 609 t und 204 leere Schlepper mit 2840 t. Hiervon kamen aus Sbervia 1 mehr als zur Hälfte beladener Schlepper mit 84 t, aus Coltu-Cornei 2 mit 244 t, aus Macaresti 2 mit 281 t, endlich leere Schlepper aus Branesti 204 mit 2840 t.

An Gebühren wurden im Jahre 1902 eingenommen Frcs. 79.072·95, und zwar für eingelaufene Schiffe Frcs. 366·15, für ausgelaufene Frcs. 75.376·80 und für Flösse Frcs. 3330.

Von den Schiffahrtsgebühren entfielen auf die englische Schiffahrt Frcs. 896·80, auf die österreichische Frcs. 496·80, auf die bulgarische Frcs. 594·70, auf die griechische Frcs. 60.338·10, auf die türkische Frcs. 450, auf die rumänische Frcs. 11.614·20 und auf die russische Frcs. 1352·35.

Die mittlere Fahrwassertiefe betrug im Durchschnitte des Jahres 1902 in der vierten Sektion 6 Fuss (engl.), in der dritten 5 Fuss, in der zweiten 7 Fuss, in der ersten 8 Fuss und an der Mündung $14^3/_4$ Fuss.

Die Maximal-Fahrwassertiefe war 7 Fuss in der vierten, 8 Fuss in der dritten, 9 Fuss in der zweiten, 11 Fuss in der ersten Sektion und 18½ Fuss in der Mündung; die Minimal-Fahrwassertiefe war 5 Fuss in der vierten, 2 Fuss in der dritten, 5 Fuss in der zweiten, 5 Fuss in der ersten Sektion und 11 Fuss in der Mündung.

Inland.

Parlamentarisches.

Die in der 222., bezw. 224. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. April und 5. Mai eingebrachten Regierungsvorlagen, betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Weizelsdorf nach Oberferlach, und betreffend Gebührenbefreiungen für Konvertierungen von Eisenbahn-Prioritätsobligationen, haben folgenden Wortlaut:

Gesetz

vom . . . . . ,

betreffend

die Herstellung einer Lokalbahn von Weizelsdorf nach Oberferlach.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, eine als normalspurige Lokalbahn herzustellende Abzweigung der im Baue befindlichen Staatsbahnlinie Klagenfurt (Villach)—Görz—Triest von der Station Weizelsdorf nach Oberferlach unter den Bedingungen dieses Gesetzes auf Staatskosten zur Ausführung zu bringen.

Artikel II.

Die Ausführung der im Artikel I bezeichneten Abzweigung darf nur in dem Falle stattfinden, wenn von dem Herzogtume Kärnten aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen Beiträge in der Höhe von K 300.000 à fonds perdu geleistet werden.

Artikel III.

Die Baukosten der den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Zweiglinie sind, insoweit sie nicht durch die im Artikel II angeführten Beiträge bedeckt erscheinen, zu Lasten der zufolge des mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 63, genehmigten Bau- und Investitionsprogrammes für die Eisenbahnlinie Klagenfurt (Villach) — Görz — Triest bewilligten Kredite zu bestreiten.

Artikel IV.

In Ansehung der nach Artikel I herzustellenden Eisenbahn wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Beschaffung der im Artikel II vorgesehenen Beitragsleistungen, dann zum Zwecke des Baues und der Instruierung der bezeichneten Bahnlinie, sowie von der bei den Gruudeinlösungen auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Artikel V.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildende Eisenbahn ist von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben.

Artikel VI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, wird Meiu Eisenbahnminister und Mein Finanzminister betraut.

Gesetz

vom . . . . . ,

betreffend

Gebührenbefreiungen für Konvertierungen von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Die Regierung wird ermächtigt, den Eisenbahn-Aktiengesellschaften für Konvertierungen ihrer noch nicht fälligen Prioritätsobligationen die Befreiung von den Stempel- und unmittelbaren Gebühren zu gewähren, insofern die Gebührenpflicht mit Rücksicht auf die Höhe des durch die Konvertierung zu erzielenden Vorteiles und der aus diesem Anlasse der Eisenbahngesellschaft erwachsenden Lasten und Verpflichtungen nach dem Ermessen der Regierung die Vornahme der Konvertierung verhindern oder wesentlich erschweren würde.

Diese Befreiung kann sich erstrecken auf die neu auszugebenden Obligationen, so weit sie zum Umtausche oder zur Einlösung der alten Obligationen oder zur Gewährung einer Aufzahlung an die Besitzer der letzteren erforderlich sind, auf die Zusätze (Abstempelungsklauseln), welche den im Verkehre bleibenden konvertierten Obligationen beigefügt werden und nicht schon nach den allgemeinen Vorschriften gebührenfrei sind, auf die wegen der Konvertierung zu errichtenden sonstigen Urkunden und zu erwirkenden bücherlichen Eintragungen, so weit diese Urkunden und Eintragungen bloss die alten oder solche neue Obligationen betreffen, welche zu den oberwähnten Zwecken gebührenfrei ausgegeben werden.

§ 2.

Die Eisenbahn-Aktiengesellschaften, welche die Gebührenbefreiungen in Anspruch nehmen, haben um dieselben gleichzeitig mit dem Ansuchen um die staatliche Genehmigung des Konvertierungsplanes beim Finanzministerium einzuschreiten.

Ist das Ansuchen um die Genehmigung des Konvertierungsplanes schon vor der Kundmachung dieses Gesetzes gestellt, mit der Durchführung der Konvertierung aber noch nicht begonnen worden, so kann das Gesuch um die Gebührenbefreiungen binnen 30 Tagen nach der Kundmachung dieses Gesetzes eingebracht werden.

§ 3.

Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit der Kundmachung desselben und erlischt mit dem 31. Dezember 1907.

§ 4.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Finanzminister im Einvernehmen mit Meinem Eisenbahnminister beauftragt.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekt der Linie Nr. 76 „von der Jubiläumsbrücke durch die Gunoldstrasse, Heiligenstädterstrasse und Barawitzkagasse bis zur Hohewartestrasse“: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Detailprojekt für die konzessionierte eingeleisige Linie Nr. 76 „von der Jubiläumsbrücke durch die Gunoldstrasse, Heiligenstädterstrasse und Barawitzkagasse bis zur Hohewartestrasse“ der Wiener elektrischen Strassenbahnen überprüft und im allgemeinen entsprechend befunden. Demnach wurde die k. k. Statthalterei in Wien unter Uebermittlung des vorgelegten Operates beauftragt, hierüber die Trassenrevision und Stationskommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlungen anschliessend an dieselben die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen und für das begangene Projekt, resp. für einzelne Teilstrecken desselben bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Gemeinde Wien zu erteilen. [E.-M.-Z. 10.581.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Lemberg—Kamionka-strumiłowa — Stojanów. (Vorlage zweier genereller Projekte von verschiedenen Projektanten für diese Lokalbahn: Anordnung der Trassenrevision für beide Projekte.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Lemberg beauftragt, rücksichtlich des von Dr. Leon Goldfarb, Landesadvokat in Lemberg, vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von Lemberg (Podzamcze) über Kamionka-strumiłowa nach Stojanów, sowie des zweiten von Gwalbert Ziembicki, Ingenieur und Bauunternehmer in Lemberg, vorgelegten generellen Projektes für dieselbe Bahnlinie im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision für beide Projekte gleichzeitig einzuleiten. [E.-M.-Z. 7326.]

Projektierte Lokalbahn Sudoměř-Altpaka. (Vorlage der Projekte für die Varianten der Teilstrecken km 0·8829 bis km 2·2, km 7·4 bis km 23·3 und km 58·542 bis km 59·767: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen behufs Einleitung der politischen Begehung vorgelegten Projekte für

die Varianten der Teilstrecken km 0·8829 bis km 2·2, km 7·4 bis km 23·3 und km 58·542 bis km 59·767 der Lokalbahn Sudoměř-Altpaka geprüft und geeignet befunden, den gesetzlich vorgeschriebenen kommissionellen Amtshandlungen als Grundlage zu dienen. Unter einem wurde daher die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, rücksichtlich des Projektes der Variante km 7·4 bis km 23·3 vorerst die Trassenrevision, dann bezüglich dieses und der beiden anderen Variantenprojekte die Stationskommission und politische Begehung einschliesslich der Enteignungsverhandlung vorzunehmen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen zu berichten. [E.-M.-Z. 14.486.]

Lokalbahn Lambach-Vorchdorf. (Genehmigung von Unterbauobjekten.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von den Konzessionären der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf vorgelegte Normalblatt für gedeckte Bahndurchlässe aus Beton für 0·4 m bis 1 m Lichtweite und für Rohrdurchlässe aus Portlandzement von 0·15 m bis 0·5 m Lichtweite, sowie die in Vorlage gebrachten Detailpläne für gedeckte und offene Durchlässe von 0·5 m bis 1 m Lichtweite aus Beton in km 7·280, 7·437, 7·448, 7·917, 8·079, 8·197, 8·800, 9·390, 10·050, 10·407, 12·809, 12·913, 13·610, 13·920 und 14·025 der im Baue befindlichen Lokalbahn Lambach-Vorchdorf unter Rückschluss je eines signierten Projektspares nach Massgabe besonders vorgeschriebener Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 18.407.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Betriebsleitung Czernowitz: Eröffnung der Halte- und Ladestelle Panka für den Gesamtverkehr.) Ab 1. Juni wird die bisher nur für den Personenverkehr und für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Panka für den Gesamtverkehr eröffnet.

— Staatsbahn-Direktion Linz: Eröffnung der Haltestelle Budweis Linzer Vorstadt.) Am 15. Mai 1903 wurde die zwischen der Station Budweis und der Haltestelle Pořič in km 116·9/0 der Strecke Budweis—Kleinreifling gelegene Haltestelle Budweis Linzer Vorstadt für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Staatsbahn-Direktion Krakau: Eröffnung der Personenhaltestelle Lobowa Stadt.) Am 15. Mai wurde auf der Linie Orló—Tarnów zwischen den Stationen Stróże und Lobowa bei km 48·475 die Personenhaltestelle Lobowa Stadt für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Südbahn-Gesellschaft. (Eröffnung der Haltestelle Mittewald a. d. Drau als Station für den Gesamtverkehr.) Am 15. Mai wurde die zwischen den Stationen Thal und Abfaltusbach auf der Linie Marburg—Franzensfeste gelegene Haltestelle Mittewald als Station für den Gesamtverkehr eröffnet.

— (Aktivierung der Fahrkartenausgabe in der Haltestelle Pflersch.) Am 15. Mai wurde in der Haltestelle Pflersch zwischen den Stationen Schelleberg und Gossensass auf der Linie Kufstein—Ala die Fahrkartenausgabe und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden im Nachzahlungswege eingeführt.

— (Eröffnung der Personenhaltestelle Rattenberg als Abfertigungsstelle für Holzsendungen in ganzen Wagenladungen.) Am 15. Mai wurde die Haltestelle Rattenberg zwischen den Stationen Kundl und Brixlegg auf der Linie Kufstein—Ala als Abfertigungsstelle für Holzsendungen in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis 19. Mai 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

13. Mai, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

14. Mai, *) um 8 Uhr früh (Rildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

15. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Danubio", Kapitän S. Tominich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

16. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Almissa", Kapitän V. Benussi, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puntschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

19. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Leda", Kapitän G. Bergaglian, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

13. Mai, Dampfer „Almissa", Kapitän V. Benussi, zu Mittag
14. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mistrorigo } um
18. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mistrorigo } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

14. „ um 11½ Uhr vorm. (Rildampfer nach Alexandrien). Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

14. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B), Dampfer „Vesta", Kapitän M. Mareglia, mit Berührung von Finme,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

16. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B), Dampfer „Poseidon", Kapitän P. Komnenovich, mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Alexandrien, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.

17. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B) Dampfer „Bucovina", Kapitän P. Harlovich, mit Berührung von Finme,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila.

19. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Elektra", Kapitän A. Bilaffer, mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräns, Dardanellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medna, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

21. „ um 11½ Uhr vorm. (Rildampfer nach Alexandrien). Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Mai, um 4 Uhr nachmittags (Indien-China-Japan), Dampfer „Marq. Bacquehem", Kapitän T. Rassevich, [von Finme†) am 21. Mai] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Sanghai, Yokohama und Kobe.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Finme erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: Kohlenfritz, Wien, XX/1.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel.

(Ergänzung des Tarifes, Teil I, Abteilung B, Abschnitt B—II—f.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 hat die Nomenklatur des Ausnahmetarifes IX, Ziffer 1, des Lokalgütertarifes, Teil II, zu lauten:

„1. Lebende Tiere (ausnahmlich Pferde, Fohlen, Maultiere, Hornvieh und Geflügel)", und es wird für ledig zur Aufgabe gebrachtes lebendes Geflügel, welches in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zum Versand gelangt, die Fracht wie folgt berechnet:

A. Rücksichtlich des Hauptbahnnetzes.

a) bei Aufgabe als Eilgut:
zu den unter b) festgesetzten Gebühren mit einem Zuschlage von 50 Prozent;

b) bei Aufgabe als Frachtgut:
1. bei Benützung von nicht mehr als zwei Etagen desselben Wagens:
zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes IX, 1, a),
2. bei Benützung von drei oder vier Etagen desselben Wagens:
zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes IX, 1, b), und
3. bei Benützung von fünf oder mehr Etagen desselben Wagens zu den doppelten Frachtsätzen des Ausnahmetarifes IX, 1, a) des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. Jänner 1898.

Bei Berechnung der Transportgebühren pro Quadratmeter der einfachen Bodenfläche wird nur die Ladefläche eines Bodens (einer Etage) zugrunde gelegt. Wenn die auf einem mehrbödigen (Etage-) Wagen angeschriebene Ladefläche zwei oder mehr (sämtliche) Etagen umfasst, wird die hiervon auf einen Boden (eine Etage) entfallende Ladefläche der Gebührenberechnung zugrunde gelegt.

B. Rücksichtlich der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz.

Für das Effektivgewicht der Sendung, mindestens jedoch für 2400 kg pro Frachtbrief und Wagen, und zwar bei Aufgabe als Eilgut zu den Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut und bei Aufgabe als Frachtgut zu den Frachtsätzen der Klasse II.

Prag, am 9. Mai 1903. [495]

Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn.

Bestimmungen für den Transport von lebendem Geflügel.

(Ergänzung des Tarifes, Teil I, Abteilung B, Abschnitt B—II—f).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wird für lebendes, ledig zur Aufgabe gebrachtes Geflügel, welches in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zum Versand gelangt, die Frachtgebühr für das Effektivgewicht der Sendung, mindestens jedoch für 2400 kg pro Frachtbrief und Wagen, und zwar bei Aufgabe als Eilgut zu den Frachtsätzen für ermässigtes Eilgut und bei Aufgabe als Frachtgut zu den Frachtsätzen der Klasse II berechnet.

Prag, am 13. Mai 1903. [496]

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung von Frachtsätzen für Kartoffel und Frühgemüse.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1903 treten für Transporte von Kartoffeln und Frühgemüse von den Stationen Lok und Titel der Ó-Becse - Ujvidék - Titeler Lokaleisenbahn folgende Anstossfrachtsätze an die für Ujvidék bestehenden Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 58 und 70 (Kartoffel und Lebensmittel als Eilgut) in Kraft:

Von	Anstoss an Ujvidék			
	Ausnahmetarif Nr. 58 Kartoffel			Ausnahmetarif Nr. 70 Lebensmittel als Eilgut
	a	b	c	a—c
	Pfennig für 100 kg			
Lok	43	35	17	98
Titel	48	39	19	110

Budapest, am 10. Mai 1903. [497]

Die Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn namens der beteiligten Verwaltungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Abänderung des Stationsnamens „Inneres Nonnthal".

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wird der Stationsname „Inneres Nonnthal" der Linie Salzburg—Parsch—St. Leonhard — Drachenloch auf „Künstlerhaus Nonnthal" abgeändert.

Salzburg, am 13. Mai 1903. [498]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Nachtrag I zum Lokal-Personentarife.

Mit 1. Juli 1903 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Lokal-Personentarife in Wirksamkeit. Derselbe enthält einige Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Wien, am 12. Mai 1903. [499]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. Juni 1903 gelangen nachstehende Fahrpreise zur Einführung:

Ueber Tinischt:

Von — nach oder umgekehrt	Einfache Fahrkarten für Personenzüge III. Klasse						
	Adlerkosteletz	Častolowitz	Josefstadt-Jaromĕř	Königgrätz	Pottenstein	Reichenau a/K.	Solnitz
	Heller einschliesslich Fahrkartensteuer						
Chotzen	150	120	200	180	150	180	220
Hohenmauth . .	180	150	230	210	180	210	250

Wien, am 15. Mai 1903. [500]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussische österreichische Grenzstationen.

Abänderung von Fahrpreisen und Gepäckssätzen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1903 treten einige Aenderungen in den Fahrpreisen und Gepäckssätzen zwischen Prag B.N.B. und Wien Nordwestbahnhof einerseits und Görlitz anderseits über Jungbunzlau-Turnau in Kraft.

Wien, am 13. Mai 1903. [501]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Budweis Linzer Vorstadt.

Am 15. Mai 1903 wird die zwischen der Station Budweis und der Haltestelle Pořič in km 116·9/0 der Strecke Budweis—Kleinreifling gelegene Haltestelle Budweis Linzer Vorstadt für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet im Wächterhause Nr. 806 statt.

Die Gepäcksabfertigungt erfolgt im Nachzahlungswege.

Linz, am 13. Mai 1903. [502]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife, Teil III.

Mit Gültigkeit vom 19. Mai a. St./1. Juni n. St. 1903 gelangt der Nachtrag I zu dem im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 44 vom 18. April 1903 unter Post-Nr. 383 publizierten, vom selben Termine gültigen Gütertarife, Teil III, für den obbezeichneten Eisenbahnverband zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen

1. des Abschnittes II. Alphabetisches Stationsverzeichnis;
2. des Abschnittes III. Uebersicht der in den einzelnen Stationsverbindungen für die Frachtberechnung massgebenden Grenzübergangspunkte, und
3. des Abschnittes V. Tarif-Tabellen (Schnitt-Tafel C für den russischen Durchlauf).

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von K 1 für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. Mai 1903. [503]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. (Aufnahme einer Bestimmung über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg.) Mit Wirkung vom 1. Mai 1903 ist in der Abteilung 1 auf Seite 10 unter B. Besondere Tarifvorschriften als Ziffer II*) folgende Bestimmung nachzutragen:

II. Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg.

(Zu B. I, §§ 7—9 der allgemeinen Tarifvorschriften.)

Der Absender von Langholz und dergleichen kann behufs Anwendung der Frachtsätze des Spezialtarifes für Wagenladungsgüter, beziehungsweise des Ausnahmetarifes die Bereitstellung anderer Schemelwagen als solcher von zusammen 20.000 kg Ladegewicht nicht beanspruchen.

Die Fracht wird (abgesehen von Langholz des Spezialtarifes II und Langeisen — siehe unten) nach dem wirklich verladenen Gewichte, mindestens aber für 20.000 kg nach den Sätzen der Spezialtarife für Wagenladungsgüter, beziehungsweise des Ausnahmetarifes berechnet. Sofern jedoch die Berechnung nach den Nebenklassen (vgl. §§ 8 und 9 der allgemeinen Tarifvorschriften) eine niedrigere Fracht ergibt, wird diese erhoben.

Bei Verladung von Langholz des Spezialtarifes II auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen wird die Fracht bis auf weiteres nach den Sätzen des Ausnahmetarifes 1, beziehungsweise 1a (Holztarife) für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für die Sendung berechnet.

Diese Frachtberechnung findet auch bei Zusammenladung von derartigem Langholze mit kürzeren Hölzern der Spezialtarife II und III Anwendung. Ebenso wird bei der Verladung von Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionsteilen u. s. w.), auf ein Paar Schemel- oder Kupelwagen die Fracht bis auf weiteres nach den Sätzen der betreffenden Spezialtarife für Wagenladungsgüter oder Ausnahmetarife für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg berechnet.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif, Heft 1 und 2. (Neue Fassung der Ziffer 6 des Warenverzeichnisses des Rohstofftarifes.) Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1903 erhielt die Ziffer 6 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarife) folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarife III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl."

Eine Aenderung des Geltungsbereiches der Ziffer 6 tritt hierdurch nicht ein.

*) Die jetzigen Ziffern II—IV sind in III—V abzuändern.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig	Kronen	24·—	halbjährig	Kronen	12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„	Mark	25·—	„	Mark	12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„	Frcs.	33·—	„	Frcs.	16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1328	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahlprodukte der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifteiles I	Czechowitz	Bierzanów	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen. Die Sendungen dürfen nur unfrankiert und ohne Nachnahme zur Aufgabe gebracht werden	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. November 1897	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 55		Im Kartierungswege			
					Bochnia					70				
					Podgórze-Bonarka					45				
					Podgórze-Plaszów					46				
					Słotwina					75				
					Tarnów					86				
1329	k. k. österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	I. Sand	Michelob	Komotau (B.E.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens: ad I. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. ad II. 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Bahn, bezw. zur Einrichtung des städtischen Wasserwerkes in Komotau bestimmt sein und mit an die bauführende Stadtgemeinde in Komotau adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif		Heller 22		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende Februar 1904 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag zu bewirken ist	
			II. Steine, und zwar: 1. der Pos. S—55 b 2. der Pos. S—55 c der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Chodau						ad 1. 37 Heller ad 2. 40 „				
				Trnowan						20				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1330	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	1. Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), ferner Stangenholz bis zu 10 cm Durchmesser, der Länge nach einmal durchschnitten, sämtlich bis zu 2·5 m lang; 2. Stuck- (Stubben-) Holz; 3. Reiserholz (Besenreisig), Reisig (auch in Bündeln und Wellen) und Faschinen; 4. Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, von 2·5 m bis 6 m Länge	Berzencze oder Gola		Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief. Nur in der Richtung aus Ungarn nach Bayern gültig	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1901	Es bestehen keine Frachtsätze	Mark		Im Kartierungswege		
					Nürnberg-Mögeldorf					1·95				
					Nürnberg N.B.					1·97				
					Nürnberg N.O.B.					1·96				
					Nürnberg O.B.					1·95				
					Nürnberg R.B.					1·94				
					Nürnberg Z.B.					1·94				
			1. Stammholz mit oder ohne Rinde, rundes oder auf einer Seite beschlagenes, sowie bis höchstens 3 m beschlagene Stämme, 2. Eichen- und sonstiges Laubholz-Stammholz, façonirtes, d. i. mehrkantig abgebeiltes (aber nicht gesägtes) und 3. die lediglich des Transportes wegen nach dem Durchmesser zersägten oder zerspaltenen sogenannten Wagenschüsse; 4. Hopfenstangen; 5. Telegraphenstangen		Nürnberg-Mögeldorf					2·54				
					Nürnberg N.B.					2·56				
					Nürnberg N.O.B.					2·55				
					Nürnberg O.B.					2·54				
					Nürnberg R.B.					2·52				
					Nürnberg Z.B.					2·53				

k. k. österr. Staatsbahnen

Bukowinaer und Neuen Bukowinaer Lokalbahnen

Fortlaufende Nummer	1		
Die Publikation erfolgt	2	Das Zugeständnis wird gemacht	
von der	3		
und im Namen der			
für Artikel	4		
Saturationsschlamm		Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitze und Rübenschnitzabfälle	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5		
Hatna, Hliboka, Hadikfalva			
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach			
Stationen der Lokalbahnen: 1. Hatna-Valepntna. 2. Hliboka-Berhometh mit der Abzweigung Karapczin-Czndin der Bukowinaer Lokalbahnen. 3. Hadikfalva-Brodina mit der Abzweigung Karlsberg-Putna der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen			
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6		
Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken			
und gilt in der Zeit	7		
vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903			
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	8		
Bezeichnung		Lokaltarif	
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Verschieden	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10	Auf Entfernungen von 1–25 km 0·4 Heller auf Entfernungen über 25 km 0·3 Heller } für 100 kg und 1 km ohne Manipulationsgebühr rücksichtlich des Durchlaufes der bezüglichen Lokalbahn ab Hatna, Hliboka, bezw. Hadikfalva, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg	Ausnahmetarif II aus Abschnitt B, B 3 des Tarif-Teiles II, Heft 2, gekürzt um 6 Heller für 100 kg rücksichtlich des Durchlaufes der bezüglichen Lokalbahn ab Hatna, Hliboka, bezw. Hadikfalva, unter Wahrung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller für 100 kg
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	11	Verschieden	
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1332	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eier (Geflügeleier)	P é c s	Bregenz transit*)	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 20. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif Nr. VIII, enthalten im Tarife, Teil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1902	Es Bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes a) 525	b) 496	Im Kartierungswege		
					Buchs (Rheintal) transit*) und Feldkirch transit*)					525	488			
					St. Margrethen transit*)					532	498			
					Basel S.B.B. und Bad. B.					712	654			
					Basel-St. Johann					712	654			
					Bern					844	778			
					Biel (Bienne)					834	768			
					Frauenfeld					630	587			
					Konstanz S.B.B. und Bad. B.					580	539			
					Langenthal					781	719			
					Luzern					724	668			
					Olten					754	694			
					Romanshorn					563	526			
					Rorschach					558	522			
					St. Gallen					582	547			
					Schaffhausen S.B.B. und Bad. B.					634	583			
					Singen S.B.B. und Bad. B.					618	570			
					Wädenswil					652	605			
					Weinfelden					602	562			
					Winterthur					650	604			
					Zürich Hauptbhf.					682	632			
					Zürich-Tiefenbrunnen					680	631			
1333	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Steinsalz	Nagy-Bocskó (Station der kgl. ungar. Staatsbahnen)	Nowosielitza (Bhf.) transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 26. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Teil II, Heft 1, des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Direkter Frachtsatz besteht nicht	78 Heller		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1334	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	der Stückgutklasse 1	Böhmisch-Trübau	Richterswil	Einhaltung der bezüglichen Bestimmungen des in der 8. Ruhrik bezeichneten Tarifes	vom 20. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Ctms. 1032		Im Kartierungswege		
					St. Imier					1162				
					Le Locle loko					1210				
				oder umgekehrt										
1335	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Petroleumpech	Trzebinia	Breslau Märk.-Freibg. Bhf.	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig 57		Im Kartierungswege		
					Breslau O.-S. Bhf.					55				
					Breslau Odertorbhf.					57				
					Breslau Stadthafen					58				
					Cosel					35				
					Cosel (Oderhafen)					35				
					Oswitz					58				
					Pöpelwitz (Umschlag)					57				
1336	**Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen**	k. k. österr. Staatsbahnen	Ziegel der Pos. Z—1, und zwar Strangfalzziegel (Falzziegel), Dachfalzziegel und konische Dachziegel	Gruž (Gravosa)	Capljina	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	71	38	33	Im Kartierungswege		
					Mostar				91	49	42			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 57. **Wien, 19. Mai 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate März 1903. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen im Monate März 1903. — Inland: Parlamentarisches. Staatseisenbahnrat. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichtenaus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. April 1903, Z. 17.975, betreffend ungültig gewordene Zertifikate anspruchsberechtigter Unteroffiziere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unteroffiziere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wittek m. p.

Verzeichnis

jener vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unteroffiziere erteilten Zertifikate, deren Gültigkeit erloschen ist.

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurteilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
11991	Kollert Ludwig	1					0
13323	Ledvina Jakob	1					0
13738	Bachmann Johann	1					0
15096	Wödl Michael	1					0
15148	Ripa Johann	1					0
15588	Grünberg Hersch	1					0
16113	Šrámek Fabian	1					0
16567	Niewiarowski Laurenz	1					0
16733	Ario Ferdinand	1					0
17059	Beneš Franz	1					0
17066	Stetkiewicz Cyrill	1					0
17093	Ziegler Josef	1					0
17199	Becz Basil	1					0
17457	Jahnel Friedrich Karl	1					0
17650	Heidrich Josef	1					0
17661	Kellner Josef	1					0
17705	Morawek Stefan	1					0
17725	Hofbauer Ferdinand	1					0
17726	Fichtinger Michael	1					0
17753	Sklenař Wenzel	1					0
17954	Schram Josef Karl	1					0
18023	Perklič Josef	1					0
18067	Pitschko Anton	1					0
18212	Hendrich Anton	1					0
18248	Vodstrčil Johann	1					0
18275	Jaeger Reinhold	1					0
18291	Slipko Wojziech	1					0
18304	Schöps Karl	1					0
18365	Heřt Wenzel	1					0
18375	Bach Julius	1					0
18411	Olbrich Franz	1					0
18490	Lorenz Franz	1					0

Nr. des Zertifikates	Name des Anspruchsberechtigten	Das Zertifikat hat seine Gültigkeit verloren infolge des Anspruchsberechtigten: Anstellung	freiwilliger Verzichtleistung	strafgerichtlicher Verurteilung	Ablebens	Verlustes desselben	Das Original-Zertifikat ist rückgelangt
18533	Ferk Josef	1					0
18572	Matas-Skotić Marko di Andrija	1					0
18610	Schmelzer Norbert Friedrich	1					0
18620	Rob Karl	1					0
18760	Naar Gregor	1					0
18804	Zaparyniuk Michal	1					0
18805	Ligera Adam	1					0
18833	Kubát Franz	1					0
18836	Limbrunner Karl	1					0
18885	Schmidt Friedrich Karl	1					0
18908	Szlovák Thomas	1					0
18917	Fränkel Leon	1					0
18941	Raubal Alois	1					0
18947	Šaněk Franz	1					0
18983	Lavat Anton	1					0
18988	Brand Josef Mendel	1					0
18999	Czerwinsky Alois	1					0
19027	Fuchs Franz	1					0
19121	Wonisch Alois	1					0
19170	Beck Rupert	1					0
19248	Holub Franz	1					0
19355	Srintz Josef	1					0
19377	Drda Matthias	1					0
19402	Cellio Josef	1					0
19446	Zibrt Gottlieb	1					0
19452	Chládek Karl	1					0
19470	Pichler Martin	1					0
19490	Rattner Bernhard	1					0
19519	Zinkounig Bartholomäus	1					0
19520	Moder Thomas	1					0
19525	Pachowsky Johann	1					0
19534	Fischer Johann	1					0
19535	Breyer Alfons	1					0
19537	Christ Josef Richard	1					0
19547	Wojcicki Anton	1					0
19618	Manz Jakob	1					0
19627	Dokoupil Vinzenz	1					0
19628	Friedmann Jakob	1					0
19651	Wohlrab Franz	1					0
19670	Grygiel Josef	1					0
19678	Slama Heinrich	1					0
19690	Špirk Wenzel	1					0
19709	Pruss Michael	1					0
19738	Nekuda Ferdinand	1					0
19768	Hejduk Wenzel	1					0
19788	Hlusčik Gustav	1					0
19796	Mahr Rudolf	1					0
19823	Leja Franz	1					0
19859	Pšanský Wenzel	1					0
19868	Sawicki Stefan	1					0
19883	Botuszański Xaver	1					0
19884	Górnikiewicz Basyli	1					0
19944	Plišek Johann	1					0
19971	Schroll Alois	1					0
19981	Bernašek Josef	1					0
19987	Weiss Josef	1					0
19989	Weisbriacher Alois	1					0
19993	Ehrenpfort Ernst	1					0
20003	Hopp Konrad	1					0
20007	Pelzel Heinrich	1					0
20008	Habało Basyli	1					0
20017	Fuchs Roman	1					0
20070	Peuker Wilhelm	1					0
20079	Schmidt Ignaz	1					0
20089	Rudyk Stanislaus	1					0
20091	Sydor Andreas	1					0
20098	Moravec Johann				1		0
20106	Kopietz Karl	1					0
20114	Wital Friedrich	1					0
20128	Polaschek Albert	1					0
20165	Štěpan Karl				1		0
20215	Krauss Adolf Benedikt	1					0
20250	Schmidt Eduard	1					0
20263	Habjanić Matthias	1					0
20279	Vlček Bartholomäus	1					0
20282	Votruba Josef	1					0
20284	Zwerenz Josef	1					0
20307	Kummer Josef	1					0
20310	Cihlář Hugo	1					0
20312	Záruba Herrmann Adalbert	1					0
20315	Smerkol Franz	1					0
20319	Gurtner Georg	1					0
20320	Riederer Franz	1					0
20322	Pergher Benjamin	1					0
20330	Krönert Josef	1					0
20332	Slanina Eduard	1					0
20337	Liška Heinrich	1					0
20338	Machowski Johann	1					0
20361	Bachmaier Karl	1					0
20364	Zmölnig Josef	1					0
20371	Kastl Josef	1					0
20372	Tötsch Franz	1					0
20374	Bacilek Wenzel	1					0
20376	Illichmann Eduard	1					0
20381	Wojnarowski Leopold Stanislaus	1					0
20384	Stuligłowa Jacintin Ludwig	1					0
20412	Peč Franz	1					0
20429	Magoński Alexander Johann	1					0
20470	Hübl Alois	1					0
20514	Čermák Josef	1					0
20530	Swaton Anton	1					0
20544	Spatenka Johann	1					0
20588	Kný Wilhelm	1					0
20599	Hrdlička Johann	1					0
20600	Weissbrod Jakob	1					0
20607	Sklenař Franz	1					0
20616	Fritz Josef	1					0
20629	Ratzka Johann	1					0
20635	Hawranek Josef	1					0
20637	Neuhold Rochus	1					0
20641	Pucher Johann	1					0

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Saifnitz-Luschariberg auf den Luschariberg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Bauunternehmer L. Ratzmann in Klagenfurt die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung mit Zahnstangenbetrieb von der Station Saifnitz-Luschariberg der Staatsbahnlinie Tarvis—Pontafel auf den Luschariberg im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 30. April 1903. E.-M.-Z. 13.165/2.

Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte.

K. k. Bezirksgericht für Handelssachen Wien.

Wird das Bezugsaviso über eine angekommene Sendung seitens der Postanstalt irrtümlich einer anderen Person als dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger zugestellt und das Gut infolgedessen seitens der Eisenbahn einer anderen Person als dem frachtbriefmässigen Empfänger ausgefolgt, so haftet die Bahn für den hierdurch entstandenen Schaden nicht.

Die Eisenbahn ist weder berechtigt, noch verpflichtet, die Echtheit der Unterschrift des Empfängers auf dem Bezugsaviso zu prüfen.

(Entscheidung vom 26. November 1901, Z. $\frac{\text{Cb I } 327/1}{4}$.)

Die Firma A. übergab der Bahn eine Kiste, enthaltend Essenzen, zur Beförderung an Josef H., Likörerzeuger in K. Der Wert dieser Sendung betrug, wie zugegeben ist, K 49·01. Die Firma X. eruierte nun in der Folge, dass ein Josef H., Likörerzeuger in K. nicht, sondern nur ein Likörerzeuger Josef O. in K. existiere. Die Firma fragte sich sonach bei der Versandverwaltung an, an wen die Sendung ausgefolgt worden sei, worauf die Bahn erwiderte, dass die Sendung dem Josef H. avisiert und gegen dessen Bestätigung auf dem Aviso- und Empfangsschein ausgefolgt worden sei. Die Firma X. behauptete nun, es sei evident, dass mit Rücksicht darauf, als nach Bestätigung des Gemeindeamtes in K. ein Josef H. daselbst nicht existiert, die Sendung von der Bahn irrtümlicherweise an Josef O. ausgefolgt worden sei.

Nachdem nun die Firma A. angeblich dem Josef O. Ware auf Kredit nicht geliefert haben würde, weil derselbe nicht kreditfähig sei, klagte sie die Versandbahn auf Ersatz des Wertes der nunmehr als verloren anzusehenden Sendung im Betrage von K 49·01.

Das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien wies das Klagebegehren ab.

Gründe:

Es steht durch die übereinstimmenden Angaben beider Parteien fest, dass als Empfänger der Sendung im Frachtbriefe Josef H. in K. angegeben war, die Bahn daher verpflichtet war, diese Sendung nach Massgabe des § 68 Betr.-Regl. dem frachtbriefmässigen Adressaten auszuhändigen.

Da die Bahn in K. ein Rollfuhrunternehmen zum Abführen der Güter innerhalb des Stationsortes nicht bestellt hat, so musste sie gemäss § 68 Betr.-Regl. dem Empfänger über die Ankunft des Gutes schriftlich Nachricht geben. Zu diesem Zwecke stand es ihr frei, sich eines Boten oder der Post zu bedienen (§ 68 [I] Betr.-Regl.). Da vorliegend die Bahn das Aviso rekommandiert der Post zur Beförderung an den frachtbriefmässigen Adressaten Josef H. übergeben hat, wie aus dem vorliegenden Aviso und der Postkonsignation hervorgeht, ist sie ihrer vorerwähnten Verpflichtung nachgekommen. Wenn nun die Post zufällig oder schuldhafterweise das Aviso einem anderen als dem Adressaten zugestellt haben sollte, so ist die Bahn hierfür nicht verantwortlich, denn nach den zitierten Bestimmungen des Betriebsreglements hat sie durch Uebergabe des Avisos an die Post ihre Verpflichtung zur Avisierung erfüllt. Abgesehen von den zitierten Bestimmungen des Betriebsreglements kann der Bahn eine Haftung für das Verschulden der Post nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen nicht auferlegt werden, weil die Post ein selbständiges, staatliches Unternehmen ist, deren Betriebsgebaren und Einrichtungen dem Einflusse der Bahn gänzlich entzogen ist; deshalb kann die Post nicht unter die „Leute der Bahn" im Sinne des § 9 Betr.-Regl. zählen, für deren Verschulden die Bahn zu haften hat. Die Ausfolgung des Gutes hat gemäss § 68 (7) Betr.-Regl. gegen Bezahlung der etwa darauf haftenden Fracht und sonstigen Beträge und gegen Ausstellung der Empfangsbescheinigung zu erfolgen.

Da derjenige, welcher das Gut abholte, die Fracht und Gebühr bei Auslösung des Frachtbriefes bezahlte und der Empfang des Gutes auf dem rekommandiert aufgegebenen Aviso- und Bezugsschein mit dem Namen des Adressaten bestätigt war, war die Bahn auch verpflichtet, das Gut auszufolgen. Wenn nun diese Bestätigung des Empfängers gefälscht sein sollte, so kann die Bahn hierfür nicht verantwortlich gemacht werden, denn es obliegt ihr nicht, die Echtheit der Unterschrift auf der Empfangsbestätigung und die Personsidentität des Uebernehmers der Sendung zu prüfen. Die Bahn hat auch gar nicht die Mittel, eine solche Prüfung anzustellen, da nach dem Betriebsreglement für die Unterschrift auf dem Aviso eine Beglaubigung nicht vorgeschrieben ist und auch nicht verlangt werden darf. Auch wäre eine solche Verpflichtung der Bahn, abgesehen davon, dass sie nirgends im Betriebsreglement statuiert ist, mit dem Verkehrsinteresse nicht vereinbar, da eine solche Verpflichtung die Freiheit und Schnelligkeit des Eisenbahnverkehres unterbinden würde. Es würde zu argen Konsequenzen führen, wenn die Bahn berechtigt wäre, zu verlangen, dass die Echtheit der Unterschrift durch zwei der Bahn bekannte Personen oder durch notarielle oder gerichtliche Legalisierung festgestellt werde, oder dass der Adressat persönlich sein Gut abhole und die Identität seiner Person nachweise. Wenn aber die Bahn eine Beglaubigung der Unterschrift nicht verlangen darf, so kann ihr auch die Pflicht nicht obliegen, die Echtheit der Unterschrift des Empfängers oder die Identität des Empfängers zu prüfen. Die Bahn hatte aber auch vorliegend keine Veranlassung, die Echtheit der Unterschrift des Empfängers und auch nicht den Umstand zu bezweifeln, dass Aviso und Gut dem Adressaten und nicht einem Dritten zugekommen sei, sie musste vielmehr annehmen, dass ein rekommandiertes Schreiben nur den im Aviso bezeichneten Adressaten zugestellt würde, dass derjenige, der im Besitze des rekommandiert aufgegebenen Avisos sich befindet, auch wirklich den Empfang auf dem Aviso bestätigt habe. (Siehe oberstgerichtliche Entscheidung vom 22. Februar 1888, Z. 1561; Röll, Dr. Victor, Sammlung eisenbahngerichtlicher Entscheidungen, Jahrgang 1888, Nr. 46, dann vom 11. November 1868, Z. 48, und 12. März 1874, Z. 2201, bei Buschman, Seite 195, und die Entscheidung vom 9. Mai 1899, Nr. 2997.) Demnach ist dargetan, dass die Bahn der ihr nach dem Betriebsreglement als Frachtenführer obliegenden Verpflichtung nachgekommen und dass sie somit ein Verschulden nicht trifft, wenn das Gut nicht in die Hände des Adressaten gelangt sein sollte. Deshalb war das Klagebegehren abzuweisen.

Betriebsergebnisse der ungarischen

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen: 1903				Einnahmen: 1902		Differenz per Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
I. Hauptbahnen.													
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·0	8.031·0	2,919.200	1,619.700	3,845.400	12,045.600	15,891.000	1.978	15,420.978	1.920	+ 3·0	8.034·0	8.031·0
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	182.871	194.776	299.790	1,025.135	1,324 925	1.882	1,301.620	1.849	+ 1·8	704·1	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·8	119·8	56.699	37.037	31.841	120.641	152.482	1.273	139.938	1.168	+ 9·0	119·8	119·8
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	136.301	240.121	149.418	814.111	963.529	2.517	967.415	2.528	— 0·4	382·7	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	6.550	53.406	5.050	84 984	90.044	1.332	71 719	1.061	+ 25·5	67·6	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	29.500	31.000	16.500	77.500	94.000	1.380	94.811	1.392	— 0 9	68·1	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.376·3	9.373·3	3,331.121	2,176.040	4,348.009	14,167 971	18,515.980	1.975	17,996.481	1.920	+ 2 8	9.376·3	9.373·3
II. Selbständige Lokalbahnen.													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	82.853	70.600	62.280	240.100	302.380	774	253.470	649	+ 19·2	390·5	390·5
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	4.555	23.667	4.169	29.292	33.461	417	24.532	306	+ 36 6	80·3	80·3
Budapester Lokalbahnen	56·6	56·6	178.976	10 136	61.591	9.475	71.066	1.256	69.893	1.235	+ 1·7	56·6	56·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	83.564	. . . .	16.084	. . . .	16.084	1.849	14.826	1.704	+ 8·5	8·7	8 7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	170.307	183	25.449	93	25.542	2.183	23.777	2.032	+ 7·4	11·7	11·7
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.977	3.868	6.174	13.248	19.422	433	15.022	335	+ 29·3	44·9	44·9
Holics-Gödinger Lokalbahn . . .	3·4	3·4	1.462	1.202	337	1.072	1.409	414	4.930	1.450	— 71·4	3·4	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	3.097	1.487	3.247	5.165	8.412	867	8.269	852	+ 1·8	9·7	9·7
Marmaroser Salzbahn-Akt.-Ges. .	58·0	58·0	16.415	12.502	4.241	28.805	33.046	570	30.580	527	+ 8·2	58·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	5.425	3.195	3.771	20.431	24.202	286	19.784	234	+ 22·1	84·6	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	6.390	614	3.557	3.316	6.873	137	7.658	153	— 10·5	50·0	50·0
Számosthal-Bahn	253·6	253·6	35.213	19.833	38.000	89.500	127.500	503	120.810	476	+ 5·7	253·6	253 6
Szatmár-Erdöder Lokalbahn . .	27·7	27·7	14 700	1.731	3.816	2.770	6.586	238	7.491	271	— 12·2	27·7	27·7
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . .	5.260	. . .	2.100	2.100	368	2.100	368	0	5·7	5·7
Ungtalbahn	42·9	42·9	6.900	17.500	6.443	23.095	29.538	689	28 337	661	+ 4·1	42·9	42·9
Zágráb (Leskovac)-Samoborer L.-B.	19·6	19·6	8.764	335	4.403	1.451	5.854	299	5.385	275	+ 8·7	19·6	19·6
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.													
Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Eisenbahn-Akt.-Ges. .	64·3	64·3	7.235	5.309	2.355	3.748	6.103	95	10.493	163	— 41·6	64·3	64·3
Borossebes-Menyházaer Lokalb. .	21·1	21·1	452	1.456	250	1.810	2.060	98	1.630	77	+ 27·3	21·1	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.													
Haraszti-Ráczkever Lokalbahn .	27·3	27·3	13.819	1.286	6.492	2.652	9.144	335	9.686	355	— 5·6	27·3	27·3
In Verwaltung der Südbahn.													
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	10.420	20.418	10.140	44.804	54.944	446	55.116	447	— 0 2	123·2	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn .	17·3	17·3	9.193	822	4.678	2.268	6.946	399	6.908	396	+ 0·8	17·3	17·3
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.													
Fertövidéker Lokalbahn	109·2	109·2	14 337	4.094	7.449	9.898	17.347	159	15.202	139	+ 14·4	109·2	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.													
Arvatalbahn	70·3	70·3	13.248	5.035	8.837	17.848	26.685	379	19.515	277	+ 36·8	70·3	70·3
Gölnitztal-Bahn	33·0	33·0	4.090	11.629	2.130	31.706	33.836	1.025	25.648	777	+ 31·9	33·0	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.094	3.762	651	2.089	2.740	319	2.984	347	— 8·1	8·6	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	4.103	1.651	2.224	2.622	4.846	382	5.315	419	— 8·8	12·7	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	9·1	9·1
Poprádtal-Bahn	14·0	14·0	6.341	7.828	3.083	10.270	13.353	954	11.887	849	+ 12·4	14·0	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.484	2.450	582	1.995	2.577	234	3.052	277	— 15·5	11·0	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.-B.	9·3	9·3	2.440	5.117	1.266	3.988	5.254	565	3.715	399	+ 41·6	9·3	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn . . .	21·3	21·3	6.476	2.730	2.563	4.225	6.788	319	5.135	241	+ 32·4	21·3	21·3
In Verwaltung der Szamosthalbahn.													
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	4.057	1.857	4.251	4.694	8.945	114	7.590	97	+ 17·5	78·5	78·5

Eisenbahnen im Monate März 1903.

Beförderte		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März									Einnahme pro Jahr nnd Kilometer anf Grnnd der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		Einnahmen											
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen nnd Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen nnd Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
8,513.800	4,929.000	11,342.200	36,567.200	47,909.400	5.963	10,738.680	35,191.811	45,930.491	5.719	+ 4·3	23.852	22.876	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
510.374	632.285	797.328	2,939.132	3,736.460	5.307	828.411	2,856.857	3,685.268	5.234	+ 1·4	21.228	20.936	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
153.169	129.849	88.460	378.542	467.002	3.898	88.439	349.875	438.314	3.659	+ 6·5	15.592	14.636	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
372.497	713.104	407.681	2,383.109	2,790.790	7.293	410.943	2,359.728	2,770.671	7.240	+ 0·7	29.172	28.960	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
19.467	155.813	14.999	233.833	248.832	3.680	14.594	212.252	226.846	3.355	+ 9 7	14.720	13.420	Mohács-Fünfkirchner Bahn
75.800	85.100	42.400	212.800	255.200	3.747	42.081	212.099	254.180	3.732	+ 0·4	14.988	14.928	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
9,645.107	6,645.151	12,693.068	42,714 616	55,407.681	5 909	12,123.148	41,182.622	53,305.770	5.687	+ 3·9	23.636	22.748	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Lokalbahnen.
234.330	158.183	181.950	574.530	756.480	1.937	194.250	479.410	673.660	1.725	+ 12·3	7.748	6.900	Arader u. Csánader E.
13.106	63.011	12.109	78.609	90.718	1.130	10.290	59.525	69.815	869	+ 30·1	4.520	3.476	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
653.770	35.222	176.829	21.467	198.296	3.503	170.399	17.951	188.350	3.328	+ 5·3	14.012	13.312	Budapester Lokalbahnen
217 752	. . . .	41.628	. . . .	41.628	4.785	39.997	. . . .	39.997	4.596	+ 4·1	19.140	18.384	Budapest-Budafok
489.664	1.290	69.976	628	70.604	6.035	64.947	7	64.954	5 552	+ 8·7	24.140	22.208	Budapest-Szt. Lörincz
12.073	7.730	14.591	26.207	40.798	909	16.288	25.459	41.747	930	— 2·3	3.636	3.720	Eperjes-Bartfeld
4.320	4.410	1.120	3.745	4.865	1.431	1.907	7.304	9.211	2.709	— 46·8	5.724	10.836	Holics-Gödinger Lokalbahn
10.280	4.586	8.425	12.068	20.493	2.113	6.868	12.090	18.958	1.955	+ 8·1	8.452	7.820	Keszthély—B.-Szt. György
43.581	39.871	11.185	90.577	101.762	1.754	10.510	82.935	93.445	1.611	+ 8·8	7.016	6.444	Marmaroser Salzb. A.-G.
15.800	11.090	11.029	57 796	68.825	814	9.897	43.344	53.241	629	+ 29·4	3.256	2.516	Nagy-Károly—Somkut
16.970	1.548	9.379	8.164	17.543	351	11.090	10.834	21.924	438	— 19·9	1.404	1.752	Segesvár—Szent-Agota
98.730	49.285	110.403	227.382	337.785	1.332	107.687	226.061	333.748	1.316	+ 1·2	5.328	5 264	Számosthal-Bahn
39.126	5.283	10.737	9.778	20.515	741	9.384	10.365	19.749	713	+ 3·9	2.964	2.852	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
. . . .	15.780	. . . .	6.300	6.300	1.105	. . .	6.300	6.300	1.105	. . .	4.420	4.420	Terret-Kovásznaer Bahn
22.000	43.600	16.673	62.469	79.142	1.845	16.169	60.254	76.423	1.781	+ 3·6	7.380	7.124	Ungtalbahn
21.957	1.040	10.793	3 097	13.890	709	10.910	2.725	13.635	695	+ 2 0	2.836	2.780	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
22.378	8.611	8.397	10.885	19·282	300	6.549	30.472	37.021	576	— 47·9	1.200	2.304	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Akt.-Ges.
1.223	2.519	690	3.370	4 060	193	510	3.040	3.550	168	+ 14·8	772	672	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
39.653	6.648	17 720	8.836	26.556	973	17.424	7 731	25.155	921	+ 5·6	3.892	3.684	Haraszti-Ráczkever Lokalb.
													In Verwaltung der Südb.
29.245	56.308	28.616	1252.14	153.830	1.248	27.679	117.971	145.650	1.182	+ 5·6	4.992	4.728	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
23.912	2.574	11.881	7.507	19 388	1.114	11.735	6.427	18.162	1.043	+ 6·8	4.456	4.172	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
40.234	18.882	21.003	42.183	63.186	579	19.919	26.423	46.342	424	+ 36·5	2.316	1.696	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
32.602	13.117	22.801	41.931	64.732	921	21.700	28.254	49.954	711	+ 29·5	3.684	2.844	Arvatalbahn
11.579	30.422	5.738	81.744	87.482	2.651	5.194	66.712	71.906	2.179	+ 21·7	10.604	8.716	Gölnitztal-Bahn
6.661	9.737	1.978	5.390	7.368	857	1.975	6.389	8.364	973	— 11·9	3.428	3.892	Késmark—Szepes-Bélá
12.007	4.924	6.547	7.673	14.220	1.120	5.829	8.637	14.466	1.139	— 1·7	4.480	4.556	Löcsethal-Bahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
17.343	18.538	8.536	25.110	33.646	2.403	7.878	24.489	32.367	2.312	+ 3·9	9.612	9.248	Poprádtal-Bahn
4.355	5.970	1.887	4.646	6.533	594	2.074	7.329	9.403	855	— 30 5	2.376	3.420	Szepes-Béla—Podoliner B.
6.844	14.399	3.136	9.881	13.017	1.400	2.397	7.263	9.660	1.039	+ 34·8	5.600	4.156	Szepes Olaszi-S.Varalja
17.506	5.254	6.970	8.757	15.727	738	7.053	6.566	13.619	639	+ 15·5	2.952	2.556	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
11.667	4.735	11.959	12.338	24.297	310	11.407	10.720	22.127	282	+ 9·9	1 240	1.128	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
					1903				1902				
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·8	129·8	29.700	8.800	19.900	13.000	32.900	253	32.140	248	+ 2·0	129·8	129·8
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	34.600	5.900	27.000	17.500	44.500	307	44.581	307	0	145·0	145·0
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	7.300	2 200	4 700	6.600	11.300	190	10.766	181	+ 5·0	59·4	59·4
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	26.100	4.400	20.600	14.000	34.600	319	34 738	320	— 0·3	108·6	108·6
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	13 400	3.200	7.500	5.900	13.400	162	13 523	164	— 1·2	82·7	82·7
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	11.500	2.600	6.800	6.400	13.200	166	13.285	167	— 0·6	79·5	79·5
Bihárer Vizinalbahnen	177·7	177·7	32.000	7 200	28.500	23.800	52.300	295	51.559	291	+ 1·4	177·7	177·7
Boldvatalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	12.100	2.900	6.400	5.400	11.800	204	11.310	196	+ 4·1	57·8	57·8
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	32.100	19.200	25.000	47.000	72.000	706	72.240	708	— 0·3	102·0	102·0
Budapest-Gran Lokalbahn	98·7	98·7	43.800	37.400	21.900	69.500	91.400	926	90.737	919	+ 0·8	98·7	98·7
Budapest-Lájosmizse Lokalbahn	63·2	63·2	11.100	4.100	10.400	10.600	21.000	332	21 119	334	— 0·6	63·2	63·2
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	3.500	3.400	1.200	5.700	6.900	290	6.658	280	+ 3·6	23·8	23·8
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	9.100	1.200	4.900	2 000	6.900	176	6 670	170	+ 3·5	39·3	39·3
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·1	136·1	22.500	6.500	15.500	20 700	36.200	266	35.455	261	+ 1 9	136·1	136·1
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	20.500	4.600	11.500	9.900	21.400	377	21.298	375	+ 0·5	56·8	56·8
Westungar. Lokalbahnen (Transdanub. Vizinalb.-Akt.-Ges.)	340·2	340·2	75.400	38.900	50.500	126.700	177.200	521	177.421	522	— 0·2	340·2	340·2
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	14.600	4.800	11.800	10.400	22.200	209	22.344	210	— 0·5	106·4	106·4
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	4.900	1.500	4 800	4.500	9.300	179	9.614	185	— 3·2	51·9	51·9
Felsö-Eör—Felsö-Lövöer Lokalb.	2·0	. . . .	100	100	100	100	200	100	. . . .	. . .	. . .	0·7	
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	4.000	400	1.900	900	2.800	112	2.696	108	+ 3·7	25·0	25·0
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	10.400	3.800	7.800	9.800	17.600	266	17.480	264	+ 0·8	66·1	66·1
Raab—Veszprém—Uj-Dombovár	203·2	203 2	31·700	14.400	22.800	40.200	63.000	310	62.226	306	+ 1 3	203·2	203·2
Gyula-Fehérvár-Zalathna Lokalb.	42·1	42·1	4.900	3.500	4.200	8.900	13.100	311	12.796	304	+ 2·3	42·1	42·1
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	7 000	1.700	5.000	4.800	9.800	176	9.865	177	— 0·6	55·6	55·6
Szekler Bahn	35·3	35·3	7.800	3.800	5.700	8.600	14.300	405	14.425	409	— 1·0	35·3	35·3
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.000	300	700	800	1.500	120	1.485	119	+ 0·8	12·5	12·5
Honter Lokalbahn	40·4	40·4	4.000	1.300	2.600	2.500	5.100	126	4.890	121	+ 4·1	40·4	40·4
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	6.200	2 300	5.000	4.700	9.700	180	9.614	178	+ 1·1	54·0	54·0
Kaposvár-Mocsolád Lokalbahn	26·2	26·2	4.200	1.600	2.000	2.300	4.300	164	4.142	158	+ 3·8	26·2	26·2
Kurczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.500	1.200	3.700	2.300	6.000	135	5.882	132	+ 2·3	44·4	44·4
Kaschau-Torna Lokalbahn	59·1	59·1	12.400	7.000	9.300	18.400	27.700	469	28.214	477	— 1·7	59·1	59·1
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	6.000	600	4.300	1.300	5.600	145	5.686	148	— 2.0	38·5	38·5
Kecskemet—Tisza-Ugher Lokalb.	30·3	30·3	4.300	400	2.300	800	3.100	102	3.306	109	— 6·4	30·3	30·3
Kiskiküllötalbahn	102·1	102·1	8.000	2.200	5.600	5.900	11.500	113	11 325	111	+ 1·8	102·1	102·1
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	10.300	1.200	7.000	2.000	9.000	169	8.531	160	+ 5·6	53·2	53·2
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.500	1.000	400	800	1.200	64	1.129	60	+ 0·7	18·7	18·7
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	6.000	700	2.600	1.300	3.900	170	4.017	176	— 3·4	23·0	23·0
Körös-Belovár Lokalbahn	97·4	97·4	21.500	6.700	13.300	15.100	28.400	292	28.527	293	— 0·3	97·4	97·4
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·5	. . . .	7.700	1.900	5.000	3.800	8.800	178	. . . .	. . .	. . .	49·5	. . .
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	5.100	1.000	2.800	2.200	5.000	225	4.670	210	+ 7·1	22·2	22·2
Lonjatalbahn	114·3	114·3	16.000	4.000	13.900	8.900	22.800	199	21.842	191	+ 4·2	114·3	114·3
Losonczvidéker Lokalbahn	28·5	28·5	5.600	3 800	2.400	5.700	8.100	284	7.646	268	— 6·0	28·5	28·5
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	26.400	13.500	19.300	37.300	56.600	303	55.868	299	+ 1·3	187·1	187·1
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	25.500	6.500	16.600	15.500	32.100	281	31.160	273	+ 2·9	114·1	114·1
Máros-Ludás—Bistritz Lokalb	110·3	110·3	5.300	2·000	5.300	6.500	11.800	107	11.210	102	+ 4·9	110·3	110·3
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	10.900	4.000	7.100	8.300	15.400	477	15.473	479	— 0·4	32·3	32·3
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	41.100	16.100	27.100	28.500	65.600	212	65.541	212	0	309·8	309·8
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5 200	1.100	1.700	1.300	3.000	196	3.137	205	— 4·4	15·3	15·3
Murántal-Bahn	40·9	40·9	6.700	4.100	3.200	11.400	14.600	357	14.740	360	— 0·8	40·9	40·9
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	6.600	2.200	4.300	4.200	8.500	299	8.365	295	+ 1 4	28·4	28·4
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	2.900	400	1.000	600	1.600	281	1.512	271	+ 3·7	5·7	5·7
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	10.700	4.800	6.000	7.400	13.400	260	12.784	248	+ 4·8	51·5	12·7
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	16.000	12.000	12.300	27.200	39.500	388	39.029	334	+ 1·2	116·7	116·7
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	23.200	4.900	17.400	15 400	36.400	324	36.859	328	— 1·2	112·4	112·4

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März													Benennung der Eisenbahn
Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
89.400	27.800	59.900	40.900	100.800	776	58.788	40.457	99.245	765	+ 1·4	3.104	3.060	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
99.400	18.100	77.500	54.000	131.500	907	77.058	53.646	130.704	901	+ 0·7	3.628	3.604	Baja-Zombor-Neusatz
19.200	6.200	12.300	18.600	30.900	520	12.118	18.266	30.384	512	+ 1·6	2.080	2.048	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
72.200	12.900	57.000	40.900	97.900	901	56.899	40.475	97.374	897	+ 0·4	3.604	3.588	Bács-Bodrogher Komitatsb.
38.600	10.300	21.600	18.900	40.500	490	22.432	18.619	41.051	496	— 1·2	1.960	1.984	Békés-Csanáder Bahn
33.000	6.900	19.500	17.000	36.500	459	18.777	16.833	35.610	448	+ 2·5	1.836	1.792	Bicske—Sárbogárd
86.000	21.400	76.500	71.100	147.600	832	75.415	70.304	145.719	821	+ 1·3	3.328	3.284	Bihárer Vizinalbahnen
30.400	7.600	16.100	14.200	30.300	524	15.412	13.814	29.226	506	+ 3·6	2.096	2.024	Boldvatalbahn
89.400	44.800	69.700	109.900	179.600	1.761	68.379	110.132	178.511	1.750	+ 0·6	7.044	7.000	Brassó-Háromszéker L.B.
117.200	114.700	58.600	213.400	272.000	2.756	57.627	212.287	269.914	2.735	+ 0·8	11.024	10.940	Budapest-Gran Lokalb.
30.700	10.900	28.900	28.400	57.300	907	28.808	28.060	56.868	900	+ 0·8	3.628	3.600	Budapest-Lajosmizse
10.200	11.100	3.500	18.700	22.200	933	3.405	17.931	21.336	896	+ 4·1	3.732	3.584	Csetnektal-Bahn
26.100	4.700	14.100	7.600	21.700	552	14.380	6.740	21.120	537	+ 2·8	2.208	2.148	Debreczin—Nagy-Léta
64.700	21.200	44.600	67.800	112.400	826	43.517	67.308	110.825	814	+ 1·5	3.304	3.256	Debreczin-Füzesabony
58.700	13.900	32.900	30.000	62.900	1.107	33.152	29.660	62.812	1.106	+ 0·1	4.428	4.424	Debreczin-Hajdu-Nánás
199.600	111.800	133.700	364.700	498.400	1.465	132.635	365.307	497.942	1.464	+ 0·1	5.860	5.856	Westungar. Lokalbahn (Transd. Vizinalb.-A.-G.)
43.500	14.600	35.200	31.800	67.000	630	35.546	31.678	67.224	632	— 0·3	2.520	2.528	Weissenb. und Tolnaer C.-B
15.400	3.600	15.000	10.800	25.800	497	15.055	10.502	25.557	492	+ 1·0	1.988	1.968	Felek-Fogaraser Bahn
100	100	100	100	200	286	. . . . .					1.144	. . .	Felsö-Eör—Felsö-Lövö
11.400	1.200	5.400	2.500	7.900	316	5.341	2.238	7.579	303	+ 4·3	1.264	1.212	Félegyháza-Majsaer L.B.
27.700	10.100	20.800	26.200	47.000	711	20.050	25.527	45.577	690	+ 3·0	2.844	2.760	Garamberzencze-Léva L.B
83.900	40.800	60.400	113.700	174.100	857	59.198	112.452	171.650	845	+ 1·4	3.428	3.380	Raab-Veszprém-Uj-Domb
12.600	10.600	10.800	26.700	37.500	891	10.681	26.295	36.976	878	+ 1·5	3.564	3.512	Gyula-Fehervar-Zalathna
21.800	4.800	15.500	13.200	28.700	516	15.988	13.074	29.062	523	— 1·3	2.064	2.092	Hegyes-Feketeh.-Palanka
21.500	9.100	15.700	20.400	36.100	1.023	15.934	20.139	36.073	1.022	+ 0·1	4.092	4.088	Székler Bahn
2.900	900	2.000	2.200	4.200	336	2.088	1.914	4.002	320	+ 5·0	1.344	1.280	Hidegkut-Gyönk-Tamási
11.200	4.600	7.300	9.100	16.400	406	7.046	8.969	16.015	396	+ 2·5	1.624	1.584	Honter Lokalbahn
17.800	7.300	14.400	14.700	29.100	539	14.184	14.484	28.668	531	+ 1·5	2.156	2.124	Kaposvár-Fonyod
12.200	5.600	5.800	8.100	13.900	531	5.801	7.727	13.528	516	+ 2·9	2.124	2.064	Kaposvár-Mocsolad
19.300	3.700	11.000	7.000	18.000	405	11.286	6.369	17.655	398	+ 1·8	1.620	1.592	Karczag-Tiszafüred
33.500	19.900	25.100	52.400	77.500	1.311	24.693	52.687	77.380	1.309	+ 0·2	5.244	5.236	Kaschau-Torna
17.400	1.500	12.300	3.400	15.700	408	12.326	3.038	15.364	399	+ 2·3	1.632	1.596	Kecskemét-Füllöpszállás
12.700	1.100	6.700	2.200	8.900	294	6.725	2.494	9.219	304	— 3·3	1.176	1.216	Kecskemet-Tisza-Ugh
23.800	5.500	16.700	14.600	31.300	307	16.432	14.260	30.692	301	+ 2·0	1.228	1.204	Kis-Küküllötalbahn
28.100	3.400	19.100	5.500	24.600	462	18.339	5.313	23.652	445	+ 3·8	1.848	1.780	Komorn-Dunaszerdahely
3.700	3.700	1.000	3.000	4.000	214	1.310	2.362	3.672	196	+ 9·2	856	784	Komló—Bakócza-Felsöm.
16.000	1.900	6.800	3.500	10.300	448	6.749	3.340	10.089	439	+ 2·1	1.792	1.756	Körmend-Németujvár
55.100	15.900	34.100	35.700	69.800	717	33.423	35.758	69.181	710	+ 1·0	2.868	2.840	Körös-Belovár Lokalb.
22.400	5.400	14.600	10.800	25.400	513	. . . . .					2.052	. . .	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
13.800	2.500	7.600	5.800	13.400	604	7.441	5.803	13.244	597	— 1·2	2.416	2.388	Kun-Szt. Márton-Szentes
39.800	11.700	34.600	26.200	60.800	532	33.363	24.698	58.061	508	+ 4·7	2.128	2.032	Lonjatalbahn
14.900	9.400	6.400	14.200	20.600	723	6.002	13.714	19.716	692	+ 4·5	2.892	2.768	Losoncz-Videkér L.B.
73.400	36.500	53.600	100.900	154.500	826	52.614	99.465	152.079	813	+ 1·6	3.304	3.252	Ungarische Südostbahn
71.800	26.500	46.700	63.200	109.900	963	45.570	63.648	109.218	957	+ 0·6	3.852	3.828	Ungar. Nordwestbahn
16.300	6.100	16.300	19.500	35.800	325	15.506	18.902	34.408	312	+ 4·2	1.300	1.248	Máros-Ludás—Bistritz
30.900	10.900	20.100	22.400	42.500	1.316	19.581	22.614	42.195	1.306	+ 0·8	5.264	5.224	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
109.300	43.800	72.100	104.600	176.700	570	71.886	103.059	174.945	565	+ 0·9	2.280	2.260	Mátra - Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
12.700	3.300	4.200	4.000	8.200	536	4.328	3.532	7.860	514	+ 4·3	2.144	2.056	Mezötur-Turkeve
20.300	11.400	9.700	31.800	41.500	1.015	9.181	31.687	40.868	999	+ 1·6	4.060	3.996	Muránytalbahn
18.000	5.100	11.700	9.600	21.300	750	10.997	9.539	20.536	723	+ 3·7	3.000	2.892	Nagy-Belicz—Privigye
8.400	1.000	2.900	1.500	4.400	772	2.619	1.412	4.031	707	+ 9·2	3.088	2.828	Hermannstadt—N.-Disznod
30.500	18.100	17.100	28.000	45.100	876	16.952	27.999	44.951	873	+ 0·3	3.504	3.492	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
46.200	31.900	35.600	72.500	108.100	926	34.632	71.299	105.931	908	+ 2·0	3.704	3.632	Grosswardein-B.-Vaskoh
62.600	14.600	51.300	51.600	102.900	915	50.558	51.065	101.623	904	+ 1·2	3.660	3.616	Nógráder Komitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate März		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902		Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.	57·0	57·0	10.300	3.900	8.100	15.100	23.200	407	23.862	419	— 2·9	57·0	57·0
Ó-Becse—Neusatz—Titel	102·6	102·6	25.700	1.700	19.300	6.200	25.500	249	25.691	250	— 0·4	102·6	102·6
Pancsova-Petrovoszello Lokalb.	33·6	33·6	5.600	5.500	4.800	7.000	11.800	351	12.272	365	— 3·8	33·6	33·6
Pápa-Bánhida	93·2	. . .	7.000	4.600	5.600	12.400	18.000	193	. . .	. . .	. . .	93·2	. . .
Pápa-Csornaer Lokalbahn	36·4	36·4	9.000	1.200	4.400	1.900	6.300	173	6.429	177	— 2·3	36·4	36·4
Petroszény-Lupény Lokalb.	18·1	18·1	10.600	25.200	3.500	32.500	36.000	1.989	35.911	1.983	+ 0·3	18·1	18·1
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	15.900	3.000	10.500	8.000	18.500	420	18.563	422	— 0·5	44·0	44·0
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	34·6	34·6	11.300	3.100	6.500	7.200	13.700	396	13.850	400	— 1·0	34·6	34·6
Püspökladány-Füzesgyarmat	37·1	37·1	6.500	1.800	3.200	3.200	6.400	173	6.553	177	— 2·3	37·1	37·1
Ruma-Klenák Lokalbahn	30·8	30·8	5.100	500	2.600	1.500	4.100	133	3.691	120	+ 10·8	30·8	30·8
Ruma-Vrdnik Lokalbahn	17·4	17·4	1.100	3.400	500	2.700	3.200	184	3.289	189	— 2·6	17·4	17·4
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn	47·1	47·1	8.700	2.300	4.700	5.500	10.200	217	9.560	203	+ 6·9	47·1	47·1
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	23.500	3.400	11.500	8.300	19.800	275	19.651	273	+ 0·7	72·0	72·0
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8.900	800	5.000	2.300	7.300	184	7.231	183	+ 0·5	39·6	39·6
Szátmar-Nagybányaer L.-B.	60·3	60·3	8.500	5.200	8.800	17.500	26.300	436	26.545	440	— 0·9	60·3	60·3
Szeged—Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek	134·7	134·7	29 500	3.900	26 800	17.900	44.700	332	43.862	326	+ 1·8	134·7	134·7
Szegzárd-Báttaszék L.-B.	19·2	19·2	8.700	900	3.400	1.500	4.900	255	5.030	262	— 2·7	19·2	19·2
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély	34·6	34·6	11.000	800	6.700	1.900	8.600	249	8 509	246	+ 1·2	34·6	34·6
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B.	95·7	95·7	19.400	10.700	12 200	23.700	35.900	375	35.300	369	+ 1·6	95·7	95·7
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	7.100	800	4.000	1.400	5.400	101	5.327	100	+ 1·0	53·5	53·5
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	10.000	4.000	11.200	13.500	24.700	229	23.847	221	+ 3·6	107·8	107·8
Slavonische Lokalbahn	121·1	121·1	17.800	19.900	15 800	42.300	58.100	480	57.637	476	+ 0·8	121·1	121·1
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza	65·0	65·0	8.600	900	5.100	2.200	7.300	112	7.361	113	— 0·9	65·0	65·0
Steinamanger-Pinkafeld Lokalb.	52·4	52·4	15.000	5.000	12.600	15.500	28 100	537	27.984	534	+ 0·6	52·4	52·4
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.700	1 000	2.500	800	3.300	156	3.446	164	— 4·9	21·0	21·0
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	3.500	500	3.100	1.200	4.300	141	4.025	132	+ 6·8	30·6	30·6
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	12.900	1.300	7.600	3 800	11.400	178	11 537	180	— 1·1	64·1	64·1
Temesvár-Módos-Temesvár	52·4	52·4	8.200	900	7.700	3.600	11.300	216	10.811	206	+ 4·9	52·4	52·4
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos	62·9	62·9	12.800	2.300	9.200	6.000	15.200	242	15.438	245	— 1·2	62·9	62·9
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	8.400	3.000	4.200	6.200	10.400	186	9.899	177	— 5·1	55·8	55·8
Torontáler Lokalbahn	346·9	346·9	50.000	10.200	38.500	38.500	77.000	222	77.106	222	. . .	346·9	346·9
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	10.200	2.700	4.500	3.900	8.400	266	8.231	260	+ 2·3	31·6	31·6
Warasdin-Golubovecer Lokalb.	36·5	36·5	6.800	6 100	3.200	7.000	10.200	280	10.094	277	+ 1·1	36·5	36·5
Versecz—Kubin-Dunapart	84·6	84·6	14.100	3.900	10.400	11.300	21.700	257	21.894	259	— 0·8	84·6	84·6
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	5.800	3.500	6.300	9.500	15.800	298	15.338	289	+ 3·1	53·1	53·1
Vinkovce-Zupanje Lokalbahn	33·4	33·4	3.000	2.300	2.100	5.800	7.900	237	8.160	244	— 2·9	33·4	33·4
Zolyom-Brezó—Breznóbánya—Tiszolcz Lokalb.	43·1	43·1	6.900	6.900	3.300	18.500	21.800	506	21.255	493	+ 2·6	43·1	43·1
Zsebely-Csákovar-Bókaer Lokalb.	48·3	48·3	8.300	1.000	3.500	1.800	5.300	110	4.904	102	+ 7·8	48·3	48·3
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	5.700	4.200	3.900	8.100	12.000	269	11.527	258	+ 4·3	44·6	44·6
Lokalbahnen zusammen	8.421·8	8.277·1	1,947.387	705.217	1,139.513	1,719.030	2,858.543	339	2,723.950	329	+ 3·0	8.420·5	8.277·1
Hauptsumme	17.798·1	17.650·4	5,278.508	2,881.257	5,487.522	15,887.001	21,374.523	1.201	20,720.431	1.174	+ 2·3	17.796·8	17.650·4

Anmerkung: Die 8·08 km lange Lokalbahn Felsö-Eör—Tarcsa—Felsö-Lövö wurde am 25. März 1903 eröffnet.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen

Eisenbahnen mit

K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	13.201	10.303	9.340	39.397	48.719	464	35.790	341	+36·07	105·0	105·0
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	86.191	86.714	124.144	654.463	778.607	1.011	531.970	691	+ 46·0	770·0	770·0

Eisenbahn mit

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	129.895	5.294	8 897	6.991	15.888	2.787	15.006	2.633	+ 6·0	5·7	5·7
Summe	880·7	880·7	229.287	102.311	142.381	700.833	843.214	957	582.766	662	+ 44·5	880·7	880·7

Beförderte		Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates März: Einnahmen 1903				Einnahmen 1902				Differenz pro Kilometer in Prozenten	Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
28.200	10.000	22.200	38.900	61.100	1.072	22.072	38.356	60.428	1.060	+ 1·1	4.288	4.240	Nyiregyháza—M.-Szalka
75.700	4.900	56.800	18.100	74.900	730	56.519	18.002	74 521	726	+ 0·6	2.920	2.904	Ó-Becse—Neusatz—Titel
16.900	11.200	14.500	14.200	28.700	854	13.958	14.569	28.527	849	+ 0·6	3.416	3.396	Pancsova-Petrovoszello
20.300	13.800	16.200	37.300	53.500	575	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		2.300	. . .	Pápa-Bánhida
24.100	3.600	11.800	5.900	17.700	486	11.299	5.808	17.107	470	+ 3·4	1.944	1.880	Pápa-Csornaer Lokalbahn
29.400	78.600	9 700	101.400	111.100	6.138	9.573	100 889	110.462	6.103	+ 0·6	24.552	24.412	Petroszény-Lupény
43.600	8.700	28.800	23.300	52.100	1.184	29.738	22.285	52.023	1.182	+ 0·2	4.736	4.728	Pressburg-Dunaszerdahely
31.400	8.500	18.200	19.600	37.800	1.092	17.442	19.621	37.063	1.071	+ 2·0	4.368	4.284	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
15.900	6.000	7.800	10 900	18.700	504	8.238	10.049	18.287	493	+ 2·2	2.016	1.972	Püspökladány F.-Gyarmat
15.700	1.600	8.000	5.000	13.000	421	8.342	4.040	12.382	402	+ 4·7	1.684	1.608	Ruma-Klenáker Lokalb.
2.900	10.100	1.300	8.100	9.400	540	1.423	7.872	9.295	534	+ 1·1	2.160	2.136	Ruma-Vrdnik
26.000	7.700	14.000	18.300	32.300	686	13.795	18.454	32.249	685	+ 0·1	2.744	2.740	Somogy-Szobb—Barcs
61.300	12.800	30.000	31.000	61.000	847	29.194	30.317	59.511	827	+ 2·4	3.388	3.308	Oedenburg-Pressburg
24.900	2.700	14.000	7.800	21.800	551	14.372	7.130	21.502	543	+ 1·5	2.204	2.172	Szatmár-Fehérgyarmat
24 000	17.700	24.900	59.400	84.300	1.398	24.293	60.603	84.896	1.408	— 0·7	5.592	5.632	Szátmar-Nagybánya
88.300	11.200	80.300	51.500	131.800	978	78.782	51.320	130.102	966	+ 1·2	3.912	3.864	Szeged — Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek
23.300	2.100	9.100	3.600	12.700	661	9.384	3.273	12.657	659	+ 0·3	2.644	2.636	Szegzárd-Báttaszek
30.700	2.300	18.700	5.400	24.100	697	18.220	5.215	23.435	677	+ 3·0	2.788	2.708	Szentes—H.-M.-Vasárhely
49.800	32.500	31.300	72.200	103.500	1.082	30.433	70.836	101.269	1.058	+ 2·3	4.328	4.232	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
20.900	3.100	11.700	5.300	17.000	318	11.590	5.508	17.098	320	— 0·6	1.272	1.280	Szigetvár-Kaposvár
28.500	13.400	31.900	45.500	77.400	718	30.946	44.430	75.376	699	+ 2·7	2.872	2.796	Szilágyságer Eisenbahn
47.700	53.000	42.400	112.800	155.200	1.283	41.465	111.558	153.023	1.264	+ 1·5	5.132	5.056	Slavonische Lokalbahn
24.300	3.100	14.400	7.400	21.800	335	14.639	7.481	22.120	340	+ 1·5	1.340	1.360	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
38.500	11.800	32.300	36.800	69.100	1.319	31.972	35 381	67.353	1.285	+ 2·6	5.276	5.140	Steinamanger-Pinkafeld
16.200	2.930	7.100	2.400	9.500	450	7.348	2.098	9.446	450	0	1.800	1.800	Steinamanger-Rum
10.200	1.800	9.100	4.300	13.400	438	8.417	3.854	12.271	401	+ 9·2	1.752	1.604	Temesvár—Buziás
38.200	4.200	22.500	11.900	34.400	537	22.166	11.216	33.382	521	+ 3·1	2.148	2.084	Temesvár—Lippa-Radna
22.500	2.400	21.200	9.300	30.500	582	20.542	8.261	28.803	550	+ 5·8	2.328	2.200	Temesvár-Modos
35.900	5.900	25.800	15.400	41.200	655	25.703	14.351	40.054	637	+ 2·8	2.620	2.548	Temesvár—N.-Szt. Miklos
23.600	6.400	11.800	13.300	25.100	450	11.098	13.055	24.153	433	+ 3·9	1.800	1.732	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
146.500	25.900	112.800	98.000	210.800	608	112.469	96.436	208.905	602	+ 1·0	2.432	2.408	Torontáler Lokalbahn
24.000	9.100	10.600	13.000	23.600	747	10.886	11.915	22.801	722	+ 3·5	2.988	2 888	Ujszász—Jasz-Apáti
18.100	19.300	8.500	22.200	30.700	841	8.246	21.492	29.738	815	+ 3·2	3.364	3.260	Varasdin-Golubovec
41.100	8.900	30.400	25.900	56.300	665	29.430	26.292	55.722	659	+ 0·9	2 660	2.636	Versecz—Kubin-Dunapart
16.500	10.300	18.000	28.200	46.200	870	17.240	28.305	45 545	858	+ 1·4	3.480	3.432	Vinkovce-Brčka
8.800	5.100	6.100	12.600	18.700	560	5.998	12.152	18.150	543	+ 3·1	2.240	2.172	Vinkovce-Zupanje
18.800	16.300	9.000	43.900	52.900	1.227	8.147	43.702	51.849	1.203	+ 2·0	4.908	4.812	Zolyom-Brezó—Breznób — Tiszolcz Lokalb.
23.600	2.300	9.900	4.200	14.100	292	9.628	3.977	13.605	282	+ 3·5	1.168	1.128	Zsebely-Csákovár-Bóka
16.700	16.400	11.400	31.500	42.900	962	10.751	30.828	41.579	932	+ 3·2	3.848	3.728	Zsitvatal-Bahn
5,571.372	1,964.567	3,181.286	4,743.582	7,924.868	941	3,103 901	4,482.813	7,586.714	917	+ 2·6	3.764	3.668	**Lokalbahnen zusammen**
5,216.479	8,609.718	15,874.354	47,458.198	63,332.552	3.559	15,227.049	45,665.435	60,892.484	3.450	+ 3·2	14.236	13.800	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate März 1903.

Dampfbetrieb.

37.645	21.897	26.472	93.906	120.378	1.146	29.448	80.523	109.971	1.047	+ 9·45	4.586	4.188	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
227.331	228 250	307.975	1,644.084	1,952.059	2.535	292.274	1,174.154	1,466.428	1.904	+ 33·0	10 140	7 616	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

elektrischem Betriebe.

380.839	15.357	25.471	21.118	46.589	8.172	26.916	15.968	42.884	7.524	+ 9·0	32.688	30.096	Stadtbahn in Sarajevo
645.815	265.504	359.918	1,759.108	2,119.026	2.407	348.638	1,270.645	1,619.283	1.839	+ 30·9	9.628	7.356	**Summe**

Inland.

Parlamentarisches.

In der 225. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Mai wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Justizministeriums und den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens der Abgeordneten Daszyński und Genossen, betreffend die Vorgänge bei der zum Zwecke des Baues der Eisenbahnlinie Przeworsk—Bachorz vorgenommenen Enteignung bäuerlicher Besitzungen.

II. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens:

1. der Abgeordneten Kliemann und Genossen, betreffend die Entschädigung mehrerer Reisenden, welche infolge der Unachtsamkeit eines Eisenbahnkondukteurs einen falschen Eisenbahnzug benützten;

2. der Abgeordneten Prochazka und Genossen, betreffend die Ausfolgung von Eisenbahnfahrtbegünstigungs-Legitimationen an die Gerichts-Kanzleigehilfen;

3. der Abgeordneten Iro und Genossen, betreffend die Legung eines zweiten Geleises in der Haltestelle Teschedilz der Lokalbahn Rakonitz-Petschau;

4. der Abgeordneten Dr. Weiskirchner und Genossen, betreffend die Beförderung der Gärtnereiprodukte auf den österreichischen Bahnen als Eilgut zu gewöhnlichen Frachtsätzen.

In der am 13. Mai abgehaltenen Sitzung des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses wurde über den Antrag des Abgeordneten Dr. Steinwender, betreffend die finanzielle Lage der Südbahn-Gesellschaft, verhandelt. Nachdem der Antragsteller die Motive seines Antrages ausführlich dargelegt hatte, ergriff Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek das Wort, um dem Ausschusse vor der weiteren Erörterung die gewünschten Aufklärungen über die Stellung der Regierung zu dieser Angelegenheit zu geben. Er knüpfte an die allgemein anerkannte Tatsache an, dass die Südbahn das grösste und verkehrspolitisch wichtigste Privateisenbahn-Unternehmen der Monarchie sei und die südlichen Länder das grösste Interesse an der Entwicklung dieses Unternehmens und insbesondere an der rechtzeitigen Beschaffung der notwendigen Investitionsmittel haben. Seit bei dieser Unternehmung eine Schwankung in den finanziellen Verhältnissen eingetreten ist, hat die Regierung die Bestrebungen der Gesellschaft, den klaglosen Gang auch ihres finanziellen Dienstes zu sichern, mit grösster Aufmerksamkeit verfolgt. Hierbei kommt noch als weiterer wichtiger Gesichtspunkt der Eisenbahnkredit in Betracht, zumal es sich um eine Schuldsumme von sehr grosser Höhe, deren Titel grösstenteils im Auslande placiert sind, handelt. Da die Bestrebungen, den regelmässigen Gang des Prioritätendienstes zu sichern, konkrete Gestalt angenommen hatten, hat die Regierung sich über den Gang der Verhandlung stets genauestens informiert, und sie kann nur wünschen, dass die Verhandlungen zum Erfolge führen und die finanzielle Lage dieses Unternehmens auf möglichst lange Zeit sichern.

Die Regierung hatte sich demgemäss die Frage zu stellen, ob das Uebereinkommen, das nunmehr der Generalversammlung vorgelegt werden soll, vom Standpunkte des öffentlichen Rechtes und der Staatsaufsicht Anlass zur Beanständung geben kann, und ist zu der Ansicht gelangt, dass durch dasselbe die konzessionsmässigen Rechte des Staates in keiner Weise berührt werden. Zu den von dem Herrn Antragsteller Vorgebrachten treten noch zwei Momente hinzu, und zwar:

1. Die Rückzahlung des Kaufschillings von rund Kronen 43,000.000. Sie wird, wie mit Sicherheit angenommen werden kann, bis 1917 erfolgt sein. 2. Die sehr wichtige Vorsorge für die notwendigen Investitionen erscheint durch das Uebereinkommen gesichert. Es kommt aber noch ein weiterer Gesichtspunkt in Betracht, nämlich das staatliche Einlösungsrecht. Das Verhältnis zwischen Aktien und Obligationen berührt die Einlösungsrente nicht, welche nach den Konzessionsbestimmungen unabhängig von den Prioritätslasten der Gesellschaft zu ermitteln ist, wobei für die Hauptlinie Wien—Triest das Erträgnis, für die Tiroler und Pustertaler Linie die Baukosten massgebend sind. Anlangend die Frage der Goldwährung, hält sich die Regierung nicht für berufen, in dieser rein zivilrechtlichen Angelegenheit, deren Austragung eventuell vor ein anderes Forum gehören würde, in administrativem Wege Stellung zu nehmen. Wenn das Uebereinkommen nicht zustande käme, müssten hierfür Kapitalien unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen aufgenommen werden. Es wird nunmehr auf Grund der durch das Uebereinkommen bereitgestellten Geldmittel daran zu schreiten sein, einverständlich mit der Gesellschaft ein weiteres Investitionsprogramm aufzustellen.

Nachdem noch die Abgeordneten Dr. Götz, Dr. Sylvester, sowie der Antragsteller das Wort ergriffen hatten, gab der Eisenbahnminister die nachfolgende Erklärung ab, welche vom Ausschusse einstimmig zur Kenntnis genommen wurde:

„Die Staatsverwaltung, welche den Bestrebungen behufs Konsolidierung der finanziellen Lage der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft angesichts der Bedeutung dieses Unternehmens für den heimischen Verkehr, sowie aus Rücksichten des Eisenbahnkredites reges Interesse entgegenbringt, hat keinen Anlass, von dem ihrerseits wahrzunehmenden administrativen Standpunkte dem Abschlusse des vorliegenden Uebereinkommens entgegenzutreten.

Selbstverständlich können die zwischen der Gesellschaft und den Prioritären getroffenen Vereinbarungen in keiner Richtung die rechtlichen Verhältnisse der Gesellschaft gegenüber der Staatsverwaltung tangieren, und ist insbesondere nach Perfektion des Uebereinkommens eine Erschwernis oder eine höhere Belastung für den Fall der Ausübung des Einlösungsrechtes als ausgeschlossen zu betrachten.

Ebensowenig hat die Regierung Veranlassung, von dem vorgedachten Standpunkte der in dem Antrage der Bahnverwaltung enthaltenen Anschauung in der Währungsfrage entgegenzutreten.

Dagegen hält sich die Regierung nicht für berufen, gegenüber der nicht ihrer Kognition unterliegenden rechtlichen Seite dieser Frage an diesem Orte Stellung zu nehmen."

Staatseisenbahnrat.

Der Eisenbahnminister hat den Staatseisenbahnrat gemäss § 4 des mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes zur diesjährigen regelmässigen Frühjahrssession für Mittwoch den 3. Juni und Freitag den 5. Juni 1903 einberufen.

Auf der Tagesordnung der an diesen Tagen in den Sitzungslokalitäten des niederösterreichischen Landhauses (Wien, I. Bezirk, Herrengasse Nr. 13) stattfindenden Sitzungen stehen folgende Gegenstände:

Am 3. Juni 1903:

I. Eröffnung der Frühjahrssession durch den Eisenbahnminister.

II. Wahl von drei ständigen Ausschüssen für die Funktionsperiode des Staatseisenbahnrates 1903 bis 1905, und zwar:

a) für allgemeine Angelegenheiten,
b) für Fahrordnungs-Angelegenheiten,
c) für kommerzielle und Tarif-Angelegenheiten.

III. Neuwahl von Spezialkomitees.

(Im unmittelbaren Anschlusse hieran findet die Konstituierung der drei ständigen Ausschüsse und deren Verhandlungen über die ihnen zur Vorprüfung zugewiesenen Beratungsgegenstände statt.)

Am 5. Juni 1903:

A. Allgemeine Angelegenheiten.

I. „Mitteilungen", I. Teil (Punkt 1 bis 24).

B. Fahrordnungs-Angelegenheiten.

II. „Mitteilungen", II. Teil (Punkt 25 bis 60).

III. Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1903/04 der im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnlinien.

C. Kommerzielle und Tarif-Angelegenheiten.

1. Personen- und Gepäcksverkehr.

IV. „Mitteilungen", III. Teil, a. (Punkt 61 bis 63).

2. Güterverkehr.

V. „Mitteilungen", III. Teil, b. (Punkt 64 bis 82).

VI. Bericht über das Ergebnis der Beratungen des vom Staatseisenbahnrate in der Frühjahrssession 1902 eingesetzten „Spezialkomitees des Staatseisenbahnrates für die Vorberatung und Formulierung der bei der nächsten Revisionskonferenz zum Internationalen Uebereinkommen über den Frachtverkehr zu stellenden Anträge".

VII. Bericht über das Ergebnis der Beratung des vom Staatseisenbahnrate in der Herbstsession 1902 eingesetzten Spezialkomitees zur Redigierung der Grundzüge für die vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommenen abgeänderten „Vorschriften in Ansehung der Berechnung des Wagenstandgeldes, beziehungsweise der Ladefristen für Wagen auf den an die k. k. österreichischen Staatsbahnen anschliessenden Industriegeleisen".

VIII. Wahl von Delegierten des Staatseisenbahnrates zur Mitwirkung bei den Verhandlungen über die Revision der Güterklassifikation hinsichtlich der Artikelgruppen „Papier und Pappe", sowie „Holz".

Ueberdies von Mitgliedern oder einberufenen Ersatzmännern des Staatseisenbahnrates bis spätestens Freitag den 22. Mai einlaufende Anträge.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Schweissing-Haid. (Projekt für die Variante km 7·4368 bis km 11·980: Ergebnis der politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. Statthalterei in Prag vom 20. April 1903, Z. 76.040, betreffend das Ergebnis der am 7. April 1903 durchgeführten politischen Begehung rücksichtlich des Projektes einer Variante von km 7·4368 bis km 11·980 der in Bauausführung stehenden Lokalbahn Schweissing-Haid, auf Grundlage dessen die Erteilung des Baukonsenses ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte, genehmigend zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig wurde der seinerzeit dem Bürgermeisteramte der Stadt Haid für die korrespondierende Teilstrecke des ursprünglichen Projektes mit dem Erlasse der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. April 1898, Z. 59.894, beziehungsweise dem Eisenbahn-Ministerialerlasse vom 16. Juni 1898, Z. 22.604, erteilte Baukonsens ausser Kraft gesetzt. [E.-M.-Z. 19.004.]

Lokalbahn Piła-Jaworzno. (Genehmigung der Projekte für die Wasserbeschaffungsanlage in Jaworzno (Stadt) für den Brunnen in km 1·0/1 und für die Vergrösserung der Lokomotivremise in der Station Jaworzno.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien im Wege der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau vorgelegten Projekte für die Wasserbeschaffungsanlage in der neuen Station Jaworzno (Stadt), ferner für den zu Zwecken einer Aushilfs-Wasserstation beim Struga Ziarnkowabache auf Bahngrund herzustellenden Brunnen in km 1·0/1 der projektierten Verlängerung der Lokalbahn Piła-Jaworzno, endlich für die Vergrösserung der in der obgenanuten Station Jaworzno gemäss dem Eisenbahn-Ministerialerlasse vom 6 Mai 1902, Z. 6904, herzustellenden Lokomotivremise unter Vorschreibung gewisser Bedingungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 18.237.]

Wocheinerbahn. (Bauvergebung der Teilstrecke Podbrdo—Görz—St. Peter.) Die Herstellung des Unterbaues, der Beschotterung und Oberbaulegung, des Hochbaues, der Bahneinfriedung und Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen in der vorbezeichneten Teilstrecke wurde vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund des Ergebnisses der am 29. April 1903 durchgeführten Offertverhandlung rücksichtlich der Baulose 1b bis einschliesslich 5 der Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger in Wien, rücksichtlich der Baulose 6 bis einschliesslich 9 der Bauunternehmung Lenassi, Sard & Comp. in Görz zur Ausführung übertragen.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Wien: Schlafwagenverkehr Wien — Frankfurt a. M. und Wien—Karlsbad via Marienbad.) Ab 1. Mai ist an Stelle des bisherigen Schlafwagenkurses Wien—Mainz ein solcher nach Wien—Frankfurt a. M. eingeführt worden. Gleichfalls ab 1. Mai ist, wie alljährlich, in den Zügen der k. k. österr. Staatsbahnen der Schlafwagenverkehr Wien—Karlsbad via Marienbad eröffnet worden.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Aenderung des Stationsnamens „Inneres Nonnthal" in „Künstlerhaus-Nonnthal".) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Aenderung des Namens der Station „Inneres Nonnthal" der Salzburger Eisenbahn- und Tramway Gesellschaft in „Künstlerhaus-Nonnthal" genehmigt.

Friedländer Bezirksbahnen. (Lokalbahn Friedland-Heinersdorf: Abänderung der Stationsbezeichnung Heinersdorf in „Heinersdorf a/T.") Ab 1. Juni wird die Bezeichnung der Station Heinersdorf der Lokalbahn Friedland-Heinersdorf in „Heinersdorf a/T." abgeändert.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 28. April 1903, Z. 49.696 ex 1902, der Eisenbahnbau-Unternehmung Georg Heitzmann in Szeged, dem Dr. Nikolaus Reichrath in Zsombolya (Hatzfeld) und Konsorten für

a) eine von der Station Zsombolya der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Linie Zsombolya — Nagy-Becskerek — Bégapart der Torontaler Komitatsbahnen abzweigende und diese im Bereiche des Komitates Torontal in der Station Lovrin mit der Lokalbahn Temesvár—Józsefváros—Lovrin—Nagy-Szt. Miklós des Staatshetriebes;
b) eine von der Station Lovrin aus die Linie a) im Bereiche des Komitates Arad in der Station Pécska der Arad-Csanáder Eisenbahn;
c) eine von der Station Pécska aus die Linie b) über die Gemarkung der Gemeinde Ujhely in der Station Sándorháza mit der Lokalbahn Temesvár—Józsefváros—Sándorháza—Nagy-Szt. Miklós; ferner als Variante der Linie c)
d) eine von der Station Sándorháza aus die Linie b) über Knéz, Kétfél, Kis-Szt. Péter und die Gemarknng der Gemeinde Német-Szt. Péter in der Station Pécska gleichfalls mit der Linie Arad—Pécska—Szeged verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 23. April 1903, Z. 66.127 ex 1902, dem Dr. Julius Dobay, Michael Pongrácz und Michael Jeney in Szeged für

a) eine von der Station Szeged-Rókus der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Szeged-Dorosma, Martak und die Weingarten-Pflanzschulen und Villeggiaturanlagen von Paczta-Szatymaz in der Station Szatymaz mit der Hauptlinie Budapest — Szeged — Szatymaz — Orsova—Verciorova verbindende normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe;
b) eine von der zukünftigen Station Dorozma der Linie a) ausgehende, mit Benützung entsprechender Strassenzüge im Bereiche der Gross-Gemeinde Dorozma sich verzweigende, bis zu dem dortigen Termalbäder-Etablissement, und weiterhin mit Benützung entsprechender Strassenzüge sich im Bereiche der kgl. Freistadt Szeged verzweigende Strassenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 23. April 1903, Z. 82.238 ex 1902, dem Baron Viktor Thoroczkay in Budapest für eine von der Station Lekencze der Lokalbahn Szekely—Kocsárd—Maros-Ludas—Lekencze—Besztercze abzweigende, über Tacs, Golacz (Komitat Torda-Aranyos), Dipse und die Gemeinde der Gemarkung Nagy-Ida bis zur Grosskommune Teke führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb anf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strassenbahn-Aktiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 26. April fand in Budapest die diesjährige Generalversammlung statt. Dem Berichte der Direktion für das Jahr 1902 zufolge erreichte das gesellschaftliche Netz durch Neubau von 4221 m eine Gesamtlänge von 61·99 km. Die gesamten Einnahmen betrugen K 8,642.323·98, die Ausgaben K 5,654.855·40, der Reingewinn K 3,304.255·08. Dem Antrage der Direktion entsprechend, beschloss die Versammlung als Dividende inklusive 5 Prozent Zinsen à K 28 = K 2,831.332, für die Genussscheine à K 18 = K 107.244, für Tantiemen und Remunerationen zusammen K 268.915 auszubezahlen und den Rest von K 96.764·08 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Direktion und dem Aufsichtsrate wurde das Absolutorium erteilt.

Projektierte Lokalbahn Töke-Terebes-Gálszécs—Parnó-Szécs—Varannó-Csáklyó — Bártfa. (Teilstrecke.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" veröffentlicht den Wortlaut der Konzessionsurkunde zugunsten des Ausbaues und Betriebes der Teilstrecke Töke-Terebes-Gálszécz — Parnó-Szécs—Varannó-

Csáklyó der projektierten Lokalbahn. Die von der Station Tőke-Terebes-Gálszécs ausgehende, als normalspurige Lokalbahn zu erbauende und von der Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibende 31·5 km lange Linie führt im Bereiche des Komitates Zemplén über Nagy-Ruszka, Gálszécs, Parnó-Szécs, Delyonka, Szacsur, Kő-Poruba und Varannó-Cseréményе bis Varannó-Csáklyó. Baukosten K 2,185.000, wovon K 155.000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 30.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen.

Ausland.

Italien. (Der elektrische Betrieb auf der Strecke Mailand—Porto Ceresio.) Der elektrische Betrieb auf der 75 km langen Strecke Mailand—Porto Ceresio hat in dem ersten Betriebsjahre, das soeben zu Ende gegangen ist, sehr günstige Resultate sowohl vom verkehrstechnischen Standpunkte aus, als auch in materieller Hinsicht ergeben. Während früher nur sieben Paar Züge zwischen den Endpunkten der Strecke verkehrt hatten, hat der elektrische Betrieb eine derartige Frequenzvermehrung veranlasst, dass sich 32 Paar Züge als notwendig herausgestellt haben. Dabei hat sich, trotz einer namhaften Verbilligung des Tarifes der Bruttoeingang von Lire 663.000 auf Lire 993.150 erhöht. Von besonderer Bedeutung war die Raschheit des Verkehrsdienstes zur Zeit der Seidenraupenzüchtung, um frische Maulbeerblätter in die Zentren der Seidenkultur zu transportieren, und in den Tagen der Weinlese. Binnen kurzem wird die grosse Betriebsanlage am Tessin fertiggestellt sein, die den elektrischen Strom, der bisher durch Dampfkraft erzeugt wurde, in billigerer Weise produzieren wird, um dadurch dem interessanten Experiment noch grössere Bedeutung zu verleihen. [„D. Str. u. Kl. B. Ztg."]

Russland. (Gesamtlänge der Eisenbahnen.) Die Gesamtlänge der dem öffentlichen Verkehre übergebenen Eisenbahnen Russlands belief sich zum 1. Jänner 1903 a. St. auf 56.845 Werst. Davon entfielen auf die Staatseisenbahnen im europäischen Russland 28.853, auf die Privatbahnen, welche im direkten Verkehre stehen, 16.002, auf die Lokalbahnen 1782, auf die Staatsbahnen im asiatischen Russland 7485 und auf die Bahnen des Grossfürstentums Finnland 2723 Werst. [„O. T."]

Schiffahrt.

Die Regelung des Schiffahrtsverkehres im Wiener Donaukanale nächst Nussdorf für das Jahr 1903. Die k. k. Statthalterei in Wien hat im Gegenstande im Einvernehmen mit der k. k. niederösterreichischen Finanz-Landesdirektion eine Vorschrift für das Jahr 1903 erlassen, deren wichtigste Bestimmungen folgende sind:

Zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der in Ausführung begriffenen Bauten der Kommission für Verkehrsanlagen im Wiener Donaukanale wird die Absperrvorrichtung nächst Nussdorf während des heurigen Jahres dann eingestellt werden, wenn der Wasserstand im Donaukanale — 0·50 m unter Null überschreitet. Die Einstellung der Absperrvorrichtung ist der Schiffahrt durch Aufziehen einer blau-weissen Fahne bei der k. k. Stromaufsicht in Kuchelau bekanntzugeben und erfolgt der Schiffsverkehr in diesem Falle durch die Schleuse. Zu diesem Zwecke werden alle Ruderschiffe und Flösse, welche in der Talfahrt in den Donaukanal einfahren wollen (mit Ausnahme der leeren Ruderschiffe und Marktzillen), an dem Kuchelauer Leitwerke, bezw. bei Zugänglichkeit der Kahlenbergerlände an dieser aufgefangen werden. Das Einschleusen der Ruderschiffe und Flösse erfolgt an Wochentagen in der Zeit von 9 Uhr vormittags bis zum Eintritte der Dämmerung, an Sonntagen, mit Ausnahme des ersten und dritten Sonntages in jedem Monate, an welchen ein Einschleusen nicht stattfindet, von 9 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags.

Das Ein- und Ausschleusen der Schlepper der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaften und das Ausschleusen der mit Pferden betriebenen Gegeuzüge erfolgt täglich von 6 Uhr früh bis 9 Uhr vormittags.

Das Lavieren und Remorkieren von Schleppern und sonstigen leeren Fahrzeugen in der Donaukanalstrecke von der Schleuse bis zur Augartenbrücke ist, so lange die freie Einfahrt in den Donaukaual untersagt ist, jeden Tag von Tagesanbruch bis 9 Uhr früh gestattet.

Beschränkung des freien Ruderschiffahrtsverkehres im Wiener Donaukanale unterhalb der Augartenbrücke für das Jahr 1903. Die k. k. Statthalterei in Wien hat zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der derzeit in Ausführung begriffenen Bauarbeiten im Wiener Donaukanale für die heurige Schiffahrtsperiode nachfolgendes verordnet:

1. Der freie Ruderschiffahrtsverkehr ist auf folgende Tage und Stunden beschränkt:

Sonntags von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags, Mittwoch, und zwar in der Zeit bis 15. Oktober 1903, von 4 Uhr nachmittags bis $^1/_2$8 Uhr abends, eventuell bis zum Eintritte der Dämmerung, vom 15. Oktober 1903 ab jedoch an demselben Tage von 12 Uhr mittags bis 2 Uhr nachmittags. Für den Fall, als bei geöffneter Absperrvorrichtung die Einfahrt in den Wiener Donaukanal direkt erfolgt, ist der freie Ruderschiffahrtsverkehr unterhalb der Augartenbrücke an Sonntagen in der Zeit von $^1/_2$8 Uhr früh bis 1 Uhr nachmittags gestattet.

2. Die Durchfahrt durch die Ferdinands-Brücke ist nur in der rechtsseitigen Brückenöffnung gestattet und sind die zur Ausführung der Bauarbeiten erforderlichen schwimmenden Betriebsmittel während der vorbezeichneten Zeiträume vom rechten Donaukanalufer derart zu verstellen, dass der Schiffahrtsverkehr ungehindert erfolgen kann.

3. Die Ankunft jedes Ruderfahrzeuges, das am Mittwoch in der Donaukanalstrecke unterhalb der Augartenbrücke einfahren will, ist tags vorher der k. k. Donaukanalinspektion in Nussdorf telegraphisch anzuzeigen. Diese Telegramme haben zu enthalten: Gattung des Fahrzeuges, Name des Schiffsführers und Zeit der Ankunft.

4. Diese Vorschriften finden auf die mit Pferden betriebenen Gegenzüge keine Anwendung.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Moravia" nach Kobè.) Dieser Dampfer von 2268 Tonnen Gehalt ist am 5. April 1903 mit 2 Passagieren und 1501 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 660 Tonnen Zucker, nebst 7208 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 6 der Kobè-Linie, von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 4412 kg (worunter 1960 kg Zucker) und 988 Stück Holz, Batavia 2400 kg, Soerabaya 1490 kg, Samarang 380 kg und Gedda 10.920 kg Papier, Aden 27.540 kg (worunter 26.530 kg Zucker) und 2530 Stück Holz, Colombo 61.698 kg (worunter 41.000 kg Zucker) und 3690 Stück Holz, Adelaide 621 kg Mineralwasser, Melbourne 472 kg Knöpfe, Sydney 1043 kg, Penang 67.537 kg (worunter 35.725 kg Zucker), Singapore 155.285 kg, Samarang 54.741 kg, Soerabaya 20.846 kg, Batavia 1859 kg, Macassar 6759 kg Papier, Ternate 137 kg Baumwollwaren, Cleh-Leh 121 kg Kurzwaren, Belavan-Deli 850 kg Papier, Padang 204 kg Glasperlen, Bangkok 3832 kg, Manila 28.187 kg, Hongkong 371.770 kg (worunter 138.615 kg Zucker), Shanghae 7660 kg, Yokohama 627.420 kg (worunter 416.570 kg Zucker) und Kobè 42.556 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 784.012.

— (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" nach Kobè.) Dieser Dampfer von 2689 Tonnen Gehalt ist am 27. März 1903 mit 8 Passagieren und 1600 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 505 Tonnen Zucker, nebst 2876 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 5 der Kobè-Linie, von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 83.844 kg (worunter 24.321 kg Zucker), Samarang 14.600 kg Erdwachs, Suez 1424 kg (worunter 600 kg Zucker), Gedda 6610 kg, Suakim 2084 Stück Holz, Aden 271.981 kg (worunter 215.330 kg Zucker) und 1626 Stück Holz, Hodeidah 6667 kg, Dybouti 2912 kg, Massaua 29.041 kg, Zanzibar 5263 kg, Mombassa 4288 kg Glasperlen, Karachi 186.841 kg (worunter 95.163 kg Zucker), Bombay 82.025 kg, Bassorah 22.547 kg (worunter 20.560 kg Zucker), Bushire 51.250 kg Zucker, Bagdad 1235 kg, Bahrein 25.625 kg Zucker, Bunder Abbas 41.113 kg Zucker, Colombo 26.855 kg, Calcutta 3655 kg, Sydney 2405 kg Stahl, Singapore 87.629 kg, Batavia 20.627 kg, Cheribon 2179 kg, Samarang 42.130 kg, Macassar 6727 kg Baumwollwaren, Soerabaya 34.900 kg, Tegal 343 kg Knöpfe, Pontianach 17 kg Muster, Amboina 485 kg Seife, Bandiermasin 213 kg Manufakturwaren, Medan-Deli 3534 kg, Padang 550 kg Glasperlen, Manila 14.392 kg, Bangkok 4287 kg, Atjeh 37 kg Wein, Hongkong 216.412 kg, Shanghae 112.970 kg, Tient-sin 1178 kg, Wladiwostock 506 kg, Yokohama 64.843 kg, Kobè 36.802 kg und Moji 79.480 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,426.136.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung des Tarifes, Teil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft) vom 15. Oktober 1897

Die Schnitt-Tafel A ist auf Seite 18, bezw. 42, wie folgt zu ergänzen:

Von	Bis zum Schnittpunkte													
	I		II		III		IV		V		VI		VII	
	Kilometer	Zuschlagsfristen *) Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen *) Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen *) Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen *) Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen *) Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen *) Tage	Kilometer	Zuschlagsfristen *) Tage
Teschen (K.F.N.B.) . . .	638	—	639	—	610	1	636	1	596	2	605	2	615	2
Střebichowitz-Winařitz (St.E.G.)	246	—	247	—	251	1	282	1	—	—	—	—	475	1

Wien, am 15. Mai 1903. [504]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Verschiebung des Einführungstermines des Nachtrages I zum Tarife, Teil I, Abteilung B.

Der im Verordnungs-Blatte Nr. 47 vom 29. April 1903 angekündete Nachtrag I zum Tarife, Teil I, Abteilung B, für den in der Ueberschrift genannten Verkehr tritt nicht mit 1. Juni 1903, sondern erst mit 15. Juni und, soweit Erhöhungen oder Erschwerungen einteten, mit 1. Juli 1903 in Kraft.

Wien, am 16. Mai 1903. [505]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Berichtigungsblätter zu den Gütertarifen, Teil II und III.

Den vom 19. Mai a. St./1. Juni n. St. 1903 gültigen Gütertarifen, Teil II und III, für den obbezeichneten Eisenbahnverband wurde gleichzeitig mit der Ausgabe der Tarife je ein Berichtigungsblatt beigegeben.

Wien, am 14. Mai 1903. [506]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarife, Teil V, Heft 1, vom 1. November 1897.

Am 1. Juni 1903 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher Frachtsätze für die Station Glan-Münchweiler der pfälzischen Eisenbahnen enthält.

Abdrücke dieses Tarifnachtrages sind bei den Endbahnen und den beteiligten Stationen unentgeltlich erhältlich.

Wien, am 15. Mai 1903. [507]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VII zum Tarife, Teil III, Heft 3, vom 1. Februar 1898.

Am 1. Juni 1903 gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge I bis VI enthält.

Abdrücke des Nachtrages VII sind bei den Verwaltungen der Endbahnen, sowie bei den beteiligten Stationen zum Preise von K 0·20 für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Mai 1903. [508]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer direkter Fahrpreise.

Mit 1. Juni 1903 gelangen folgende direkte Fahrpreise zur Einführung:

Von München Z.B. nach Mayrhofen über Kufstein—Jenbach	Personenzug			München—Jenbach Schnellzug sonst Personenzug		
	I*)	II	III	I*)	II	III
	Klasse					
	Mark					
Einfache Fahrkarten	14·00	10·70	6·90	15·90	12·40	8·30
Rückfahrkarten	24·20	17·80	11·60	27·60	21·00	14·40

*) Zillertalbahn II. Klasse.
Die Rückfahrkarten gelten 45 Tage.

Wien, am 14. Mai 1903. [509]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Wiener Ueberfuhrtarif.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juli 1903 gelangt der Wiener Ueberfuhrtarif, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien zur Einführung.

Mit gleichem Tage treten die nachbezeichneten Tarife und Frachtsätze ausser Wirksamkeit:

1. Der Gebührentarif, Teil II, für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, gültig vom 1. Mai 1894, samt Nachtrag I und II;

2. die direkten Frachtsätze für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Wiener Stadtbahn im Transitverkehre mit den Bahnhöfen der in Wien einmündenden Bahnen, gültig vom 1. Oktober 1900, bezw. 1. November 1900, samt Nachtrag I;

3. der Abschnitt C des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 1, mit Ausschluss der in diesem Abschnitte enthaltenen

a) allgemeinen Bestimmungen und
b) der Tarifgrundlagen für die normalen Tarifklassen, sowie die Ausnahmetarife;

4. die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 62 vom 1. Juni 1899, Seite 1219, und in Nr. 76 vom 4. Juli 1899, Seite 1462, enthaltenen Kundmachungen vom 31. Mai, bezw. 30. Juni 1899, betreffend die Frachtberechnung für Eilgüter im Verkehre zwischen den Wiener Bahnhöfen.

Exemplare des neuen Tarifes sind durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von K 5·— zu beziehen.

Wien, am 15. Mai 1903. [510]

K. k. österr. Staatsbahnen
zugleich namens der am „Wiener Ueberfuhrtarif" beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnisch-Herzegowinischer Personenverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des Tarifnachtrages I.

Der Nachtrag I zum Tarife für den obbezeichneten Personenverkehr, welcher zufolge Verlautbarung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 42 vom 11. April 1903, Seite 1110, sub Pos. 349, mit 1. Mai 1903 in Kraft treten sollte, tritt erst mit 1. Juni 1903 in Wirksamkeit.

Wien, am 14. Mai 1903. [511]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines direkten Expressgut-Frachtsatzes Bozen-Gries—München Z.B.

Mit 22. Mai 1903 gelangt eine direkte Abfertigung von Blumen als Expressgut ab Bozen-Gries nach München Z.B. bei den Schnellzügen Nr. 1/21 und 5/27 zur Einrichtung.

Der direkte Frachtsatz für je angefangene 10 kg beträgt 142 Pfennig.

Wien, am 15. Mai 1903. [512]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Tarif-Teil II, Heft 3, vom 1. Jänner 1895.

Druckfehler-Berichtigung eines Frachtsatzes.

Auf Seite 23 des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifes beträgt der Frachtsatz der Klasse A^1 in der Relation Klattau—Braunau am Inn nicht 306, sondern richtig **206** Heller für 100 kg.

Wien, am 14. Mai 1903. [513]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einführung von Frachtsätzen für ledig in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zur Beförderung gelangendes lebendes Geflügel.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege werden für lebendes Geflügel, welches als Frachtgut in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn ledig zur Beförderung gelangt, folgende Gebühren berechnet:

Für die Benützung von	Linien des alten Netzes: Aussig—Komotau, Türmitz—Bilin und Dux—Schwaz-Kuttowitz	Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg
	Heller pro Quadratmeter der Bodenfläche und Kilometer	
1 oder 2 Etagen .	1·62	2·43
3 oder 4 Etagen .	1·71	2·57
5 oder mehr Etagen	1·80	2·70

In diesen Transportpreisen ist die Manipulationsgebühr bereits inbegriffen.

Bei Beförderung der Sendungen als Eilgut wird die nach vorstehenden Bestimmungen entfallende Fracht mit einem Zuschlage von 50 Prozent erhoben.

Das Ein- und Ausladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen.

Teplitz, im Mai 1903. [514]

K. k. österreichische Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 25. Mai 1903 gelangen zwischen Przemyśl einerseits und Böhm.-Trübau — Chotzen — Kolin und Pardubitz anderseits über Krakau—Olmütz direkte Personenzugsfahrkarten III. Klasse zur Einführung.

Näheres ist den in den Stationen zum Aushange kommenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 11. Mai 1903. [515]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aktivierung des Eilgutdienstes für Wagenladungen in „Wien Matzleinsdorf".

Am 20. Mai 1903 wird die auf der Linie Wien—Triest zwischen den Stationen Wien Südbahnhof und Meidling gelegene, bisher nur für den Frachtgüterverkehr eingerichtete Abfertigungsstelle „Wien Matzleinsdorf" auch für die Auf- und Abgabe von Eilgütern in Wagenladungen eröffnet.

Wenn die Abgabe von Eilgütern in Wagenladungen in dieser Abfertigungsstelle erfolgen soll, so muss im Frachtbriefe, im Sinne der Bestimmungen des Artikels 6 c) des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, bezw. des § 51 c) des österr. Betriebsreglements, als Bestimmungsstation „Wien Matzleinsdorf" angegeben sein.

Ebenso sind alle dienstlichen Korrespondenzen, nachträglichen Anweisungen etc., welche die nach Wien Matzleinsdorf abgefertigten Eilgutsendungen betreffen, zur Unterscheidung von Wien Südbahnhof nach „Wien Matzleinsdorf" zu adressieren.

Wien, am 13. Mai 1903. [516]

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Eisenbahn-Baudirektion beabsichtigt, die Lieferung und Aufstellung der mechanischen Einrichtungen für drei Lokomotivdrehscheiben von 17·0 m Durchmesser, und zwar ein Stück in der Station Strzylki (km 35·1/2), zwei Stück in der Station Sianki (km 89·7/8) der im Baue befindlichen Teilstrecke Sambor—Galizisch-ungarische Grenze der Staatsbahnlinie Lemberg—Sambor—Galizisch-ungarische Grenze im öffentlichen Angebotswege zu vergeben.

Die Lieferung und Aufstellung hat auf Grund der diesbezüglichen Angebotsbehelfe als: Angebotsformulare, Lieferungsbedingnisse und Typenpläne der k. k. österr. Staatsbahnen zu erfolgen, welche nebst den Bestimmungen für die Einbringung der Angebote bei der Abteilung 9 der k. k. Eisenbahn-Baudirektion, Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Lemberg, Batorygasse Nr. 12/14, eingesehen und bei der Abteilung 9 der k. k. Eisenbahn-Baudirektion gegen Vergütung der Kosten behoben werden können.

Die auf die Lieferung bezughabenden Angebote samt Beilagen sind ungestempelt, unter versiegeltem Umschlage, mit der Aufschrift: **„Angebot auf die Lieferung und Aufstellung von Lokomotivdrehscheiben, Sambor—Galizisch-ungarische Grenze"** bis **längstens 3. Juli 1903, mittags 12 Uhr,** im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Baudirektion zu überreichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote findet an demselben Tage um 2 Uhr nachmittags im Bureau der Abteilung 9 (1. Stock) bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion statt, und steht es den Bewerbern frei, derselben anzuwohnen.

Der Anbotssteller hat für sein Angebot bis zum 1. Oktober 1903 im Worte zu bleiben und für den Fall der Annahme desselben eine Kaution zu erlegen, deren Höhe 5 Prozent des Wertes der Lieferung beträgt.

Wien, im Mai 1903.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1337	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, Abschnitt I, Abteilung d), Ziffer 2 und 3	Királytelek transit	München-Laim	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil IV, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1901	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 2·42		Im Kartierungswege		
					München O.B.					2·39				
					München S.B.					2·40				
					München Z.B.					2·43				
1338	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Holz etc. laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Innsbruck (k.k.St.B. und S.B.)	Neu-Isenburg	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif, Teil IV, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1903	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz: Die Frachtsätze werden durch Anstoss nachstehender Beträge an die für Hanau Ostbhf. bestehenden Frachtsätze gebildet; Mark für 100 kg; Abteilung I	II	III	Im Kartierungswege		
				allen übrigen Tarifstationen						0·06	0·03	0·04		
										0·07	0·08	0·09		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1339	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Briquetts, -Kokes und -Kokesasche, Steinkohlen-Briquetts, -Kokes und -Kokesasche	Ossegg-Riesenberg	Gröditz Riesa Riesa-Elbkai Riesa-Hafen	Einhaltung der für die ermässigten Frachtsätze nach den nebenstehenden Bestimmungsstationen bestehenden speziellen Bestimmungen des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes	vom 20. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif für den böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. November 1900		Es kommen die von Ossegg und Ossegg II nach diesen Stationen bestehenden ermässigten Frachtsätze zur Anwendung		Im Kartierungswege		
1340	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Heu und Stroh, auch Moorhirsestroh			Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 22. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif Nr. XX, Serie J), des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1902	Es bestehen keine direkten Frachtsätze			Im Kartierungswege		

										Centimes				
				Békés-Csaba	Bregenz transit					310				
					Buchs (Rheintal) transit					305				
					Feldkirch transit					305				
					Lindau transit					310				
					St. Margrethen transit					312				
				Csantaver	Bregenz transit					307				
					Buchs (Rheintal) transit					302				
					Feldkirch transit					302				
					Lindau transit					307				
					St. Margrethen transit					309				
				Gättája	Bregenz transit					354				
					Buchs (Rheintal) transit					349				
					Feldkirch transit					349				
					Lindau transit					354				
					St. Margrethen transit					356				

Fortlaufende Nummer	1342	1341
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen
	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Mineralwasser, auch künstliches (exkl. Sodawasser)	Hohlglaswaren aller Art
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Wickwitz (B.E.B.); Marienbad (k.k.St.B.); Klösterle (B.E.B.); Karlsbad (B.E.B. und K.J.) Karlsbad Zentralbahnhof (k.k.St.B.); Hauenstein-Warta (B.E.B.)	Friedburg-Lengau
nach	Triest, Pola, Rovigno und Fiume	Mannheim transit Ludwigshafen a/Rh. transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Wenn Sendungen in Flaschen, unverpackt, obliegt Auf- und Abladen dem Absender, bezw. Empfänger	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief
in der Zeit	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	b) vom 6. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903 / a) bis 5. Juli 1903
Bezeichnung des Tarifs, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Hefte 3 und 4, bezw. Anhänge hierzu	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich vom 1. November 1901
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		1·86 Mark / 1·86 Mark
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		1·60 Mark / 1·58 Mark
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		0·26 Mark / 0·28 Mark
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	*) im Verkehre mit Fiume inkl. ungar. Transportsteuer	

305	282	305	283	305	Heller	Triest
335	312	335	313	335		Pola
331	308	331	309	331		Rovigno
313*)	287*)	313*)	295*)	313*)		Fiume
299	278	299	283	299		Triest
329	308	329	313	329		Rovigno
325	304	325	309	325		Finme
303*)	287*)	303*)	287*)	303*)		Triest, Pola, Rovigno
6	4	6	—	6		Finme
10	—	10	8	10		Pola

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1343	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Reis, ungeschält und geschält, auch gemahlen (Reismehl), Reisgries, Reisabfälle aller Art, welche beim Polieren von rohem Reis oder bei der Stärkefabrikation gewonnen werden, jedoch ausnahmlich Reisfuttermehl und Reiskleie)	Triest oder Finme Cormons Trzynietz (Ks.Od.Eb.)		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Angabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5.000 kg 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen 5.000 kg 10.000 kg	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband Direkte Frachtsätze bestehen nicht		381 311 425 351 Heller inklus. ungar. Transp.-Steuer		Im Kartierungswege		
1344	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Kanitza Wels-Lokalbahn		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Angabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 25. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife Besteht kein direkter Frachtsatz		1270 Heller pro 1000 kg inklus. ungar. Steuer		Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1345	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Sperrige Güter	Brüsan-Brünnlitz St.E.G.	Deutschbrod Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
			Güter der Klasse I							282				
			Güter der Klasse II							215				
				oder umgekehrt						181				
1346	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Güter des Spezialtarifes A 2	Blankenstein (Saale) K.E.D.E.	Brünn St.E.G.	Einhaltung der für die Spezialtarife A 2, bezw. I geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Juni 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband, Tarif-Teil II, Heft 1	Besteht kein direkter Frachtsatz	316 Pfennig		Im Kartierungswege		
			Güter des Spezialtarifes I							304 Pfennig				
				oder umgekehrt										
1347	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes 17 A B A B Chamottesteine u. s. w., Chamottemörtel u. s. w.	Ober-Brüs	Magdeburg (alle Bahnhöfe)	Einhaltung der für den Ausnahmetarif 17 geltenden allgemeinen Bestimmungen	vom 20. Mai 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1	Besteht kein direkter Frachtsatz	Pfennig		Im Kartierungswege		
										112				
										112				
				Zliv						127				
				und vice versa						127				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1348	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Güter der Klasse II	Kriegsdorf k.k.St.B. — Tescben K.F.N.B. oder Ks. Od. — oder umgekehrt		Anfgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteben keine direkten Frachtsätze	157 Heller		Im Kartierungswege		
1349	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eil- und Frachtgüter	Siehe Tabelle		Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es besteben keine direkten Frachtsätze	Siebe Tabelle		Im Kartierungswege		

Bärn-Andersdorf (k.k.St.B.)

Von oder nach	Eisenbahn	Eilgut			Frachtgut		
					Klasse		
					I	II	A
					bei Frachtzahlung für		
		gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes	Mengen unter 5000 kg		mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Frachtsätze für 100 kg in Heller					
Dombrau	Ks. Od.	501	203	203	186	162	122
Karwin	Ks. Od.	520	209	209	192	167	126
Orlau	Ks. Od.	501	203	203	186	162	122
Reichenberg	S.N.D.V.B.	—	—	—	449	337	257
Teschen	K.F.N.B.	580	227	227	210	183	140
Teschen	Ks. Od.	580	227	227	210	183	140
Trzynietz	Ks. Od.	600	232	232	215	188	144

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1350	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Klassen I, II und A	Siehe Tabelle		Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		

Chotěboř Oe.N.W.B.

von oder nach	Eisenbahn	Frachtgüter der Klasse I bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg	Frachtgüter der Klasse II bei Frachtzahlung für Mengen unter 5000 kg	Frachtgüter der Klasse A bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Frachtsätze für 100 kg in Heller		
Göding	K.F.N.B.	298	242	209
Holleschau	K.F.N.B.	309	260	219
Kojetein	K.F.N.B.	281	229	202
Kremsier	K.F.N.B.	293	246	210
Leipnik	K.F.N.B.	319	254	225
Lundenburg	K.F.N.B.	274	221	194
Mähr.-Ostrau	K.F.N.B.	400	323	272
Mähr.-Weisskirchen	K.F.N.B.	334	267	234
Oderberg	K.F.N.B.	410	331	277
Preran	K.F.N.B.	301	239	214
Prossnitz	K.F.N.B.	276	235	205
Prossnitz	K.k.St.B.	276	235	205
Raigern	K.F.N.B.	217	183	163
Schönbrunn	K.F.N.B.	393	317	268
Stauding	K.F.N.B.	373	300	257
Sternberg	K.F.N.B.	295	234	210
Sternberg	K.k.St.B.	295	234	210
Teschen	K.F.N.B.	444	372	295
Teschen	Ks. Od.	444	372	295
Troppan	K.F.N.B.	423	333	281
Troppan	K.k.St.B.	423	333	281
Wall.-Meseritsch	K.F.N.B.	353	297	245
Wischau	K.F.N.B.	248	207	186
Zauchtel	K.F.N.B.	359	288	248

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publikation erfolgt: von der	2
Die Publikation erfolgt: und im Namen der	3
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	6
Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

sonstige Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	a) Steine des Spezialtarifes 3, b) Maner- und Dachziegel												
allen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn													
N i m b u r g													
Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen, sowie unter Aufrechthaltnng der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlnng für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen Das Auf- uud Abladen obliegt den Parteien												
bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903													
Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddentschen Verbindnngsbahn vom 1. Jänuer 1898													
Verschieden													
Die Frachtsätze der nächst niedrigeren Tarifklasse, der für die entsprechenden Artikel im Tarife, Teil I, vorgesehenen Nomenklatnr rücksichtlich der Strecken der Oesterr. Nordwestbahu und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einschliesslich des Frachtzuschlages der Süd-Norddentschen Verbindungsbahn	a) 20 Prozent Nachlass vou den ungekürzten Frachtsätzen des Spezialtarifes 3, b) 30 Prozent Nachlass vou deu ungekürzteu Frachtsätzeu der Klasse C lant Gebührenberechnuungstabelle znm Lokaltarife der Oesterr. Nordwestbahn, insolange als etwa bestehende Ansnahmetarife oder sonstige allgemein gültige Zugeständnisse nicht niedrigere Sätze aufweisen. Bei den für 100 kg ermittelten Frachtsätzen sind Hellerbrnchteile auf ganze Heller aufzurunden												
Verschieden	Im Rückvergütnngswege												
Gegen Vorlage der auf den Stadtrat in Nimburg als Empfänger lantenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Febrnar 1904													
Die verfrachteten Artikel müssen zum Baue der Wasserstation nnd der Gasanstalt in Nimburg bestimmt sein													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1352	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. 6—9 der Güterklassifikation	Wien Staatsbahnhof transit	der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Es besteht kein direkter Frachtsatz	10 Heller		Im Kartierungswege		In diesem Frachtsatze ist die Schlepplohngebühr für die Ueberstellung nach der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit Wien-Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie die Gebühr für die Manipulation auf dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inbegriffen

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
33	Nr. 43 vom 16. April 1903	1180	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Cement	Linz	Simbach	In der 6. Kmbrlk werden die Bedingungen mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wie folgt erweitert: „Die Frachtsätze gelten nur für die Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete nach Massgabe der „Bestimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ unter A—v des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen“	
34	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3408	K. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Bier	Hatna	Frassin a. M. Gurahumora Illischestie etc.	Für Biersendungen von Hatna nach a) Dorna-Watra und b) Jacobeni gelangen mit Gültigkeit vom 22. Mai 1903 unter den gleichen Bedingungen folgende Frachtsätze zur Einführung: ad a) 130 h \ pro 100 kg ad b) 120 h /	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 58. **Wien, 21. Mai 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Verwaltung nnd Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mitteilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. April 1903, Z. 3077, an die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag, betreffend die Hinausgabe besonderer Vorschriften für die Beförderung bestimmter, laut Anlage B zum Betriebsreglement bedingungsweise zugelassener Gegenstände auf der elektrisch zu betreibenden Lokalbahn Tabor-Bechin.

Aus Anlass der für den 1. Juni 1903 in Aussicht genommenen Eröffnung der elektrisch zu betreibenden Lokalbahn Tabor-Bechin findet das Eisenbahnministerium für die Beförderung der im folgenden angeführten, laut Anlage B zum Betriebsreglement bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, insofern deren Transport auf der genannten Lokalbahn, wie hinsichtlich der explosiven Gegenstände, nicht etwa gänzlich ausgeschlossen werden sollte, nachstehende besondere Vorschriften zu erlassen:

a) Die in den Nummern II, III, IV, VI, VII, VIIIa IX, XI, XXXVI, XXXVII, XXXVIII, XXXIX, XL, XLI, XLII, XLIIa und XLIII bezeichneten Gegenstände sind ausschliesslich in gedeckt gebauten Wagen zu befördern.

b) Werden zum Transporte der in den Nummern VII, XI, XX, XXI und XXII bezeichneten Gegenstände eiserne Wagen oder Kessel-(Bassin-)Wagen verwendet, so ist über dem Wagen eine starke Schutzdecke aus Holz oder ähnlichem isolierenden Materiale anzubringen, die eine direkte Berührung zwischen einem herabgefallenen Kontaktdraht und den metallenen Teilen des eisernen Wagens oder den metallenen Kesseln (Bassins) der Wagen verhütet.

c) Bei den in den Nummern X, XX, XXI, XXII und L bezeichneten Gegenständen, ferner bei Terpentinöl (siehe Nr. XXIII) sind über den offenen Wagen starke Schutzdecken aus Holz oder ähnlichem isolierenden Materiale anzubringen, welche die Berührung des Gutes durch einen herabgefallenen Kontaktdraht verhüten und der Luft freien Zutritt zum Gute gestatten.

d) Werden zum Transporte von Schwefel (Nr. XXXIII) offene Wagen verwendet, so sind diese mit starken Schutzdecken aus Holz oder ähnlichem isolierenden Materiale derart zu decken, dass ein Berühren des Gutes durch einen herabgefallenen Kontaktdraht unmöglich wird.

e) Die in den Nummern VIIIa, IX, X, XI, XX, XXI, XXII, XXIII und XXXIII bezeichneten Gegenstände dürfen nicht in Wagen oder Wagenabteilungen befördert werden, worin sich stromführende Elektromotoren oder Generatoren, Transformatoren, Blitzplatten, Widerstände, Sicherungen, elektromagnetische Bremsen, Heizapparate, überhaupt irgendwelche dem Betriebe dienende elektrische Apparate befinden. Hiervon ausgenommen sind nur in besonders starke Glasschutzglocken eingeschlossene Glühlampen ohne Ausschalter und Sicherungen (die sich ausserhalb der Wagen oder Wagenabteilungen befinden müssen), sowie gegen mechanische Beschädigungen gut geschützte isolierte Drahtleitungen.

f) Zur Beförderung der in den Nummern XXXVa, XXXVI und XXXVII bezeichneten Gegenstände dürfen nur Wagen verwendet werden, die keine stromführenden oder unter Spannung stehenden elektrischen Leitungen oder Apparate enthalten und auch nicht mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet sind.

g) Die im § 31, Absatz 1, der Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. August 1893, R.-G.-Bl. Nr. 126, betreffend die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen, gegebenen Vorschriften finden keine Anwendung, soweit die Beförderung durch elektrische Lokomotiven ohne Feuerherd erfolgt.

Schliesslich wird bemerkt, dass die Einbeziehung der vorstehenden Vorschriften in das Betriebsreglement, beziehungsweise in die bezogene Verordnung erst für jenen Zeitpunkt in Aussicht genommen wird, bis praktische Erfahrungen über die vorliegenden provisorischen Vorschriften gewonnen sein werden und der elektrische Betrieb auf einer grösseren Anzahl von Lokalbahnen, eventuell auch auf Hauptlinien, zur Einführung gelangen wird.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Mai 1903, Z. 17.135, an die k. k. Staatsbahn-Direktion Prag, betreffend die Hinausgabe einer besonderen Vorschrift für die Beförderung von Spiritus auf der elektrisch zu betreibenden Lokalbahn Tabor-Bechin.

In Erledigung des Berichtes vom 12. April 1903, Z. 13.947/6, wird der k. k. Staatsbahn-Direktion bekannt gegeben, dass die aus Anlass der bevorstehenden Eröffnung der elektrisch zu betreibenden Lokalbahn Tabor-Bechin, hinsichtlich der Beförderung bestimmter, laut Anlage B zum Betriebsreglement bedingungsweise zugelassener Gegenstände, notwendigen Anordnungen mittlerweile mit dem hieramtlichen Erlasse vom 21. April 1903, Z. 3077, getroffen worden sind.

Was weiters die Beförderung von Spiritus in Fässern, sowie jene in Ballons, Flaschen oder Kruken (laut Nr. XIX der erwähnten Anlage B) auf offen gebauten Wagen anbelangt, so findet das Eisenbahnministerium in Gemässheit des dortseitigen Antrages hiermit anzuordnen, dass beim Transporte dieses Artikels — gleichwie bei der Beförderung der unter Punkt c) des eingangs bezogenen Erlasses angeführten Gegenstände — über den offenen Wagen starke Schutzdecken aus Holz oder ähnlichem isolierenden Materiale anzubringen sind, welche die Berührung des Gutes durch einen herabgefallenen Kontaktdraht verhüten und der Luft freien Zutritt zum Gute gestatten.

Bezüglich der Einbeziehung der letzteren Vorschrift in das Betriebsreglement gilt das im Schlussabsatze des mehrbezogenen Erlasses Gesagte in gleicher Weise.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Mai 1903, Z. 7969, an sämtliche k. k. Staatsbahn-Direktionen und an die k. k. Betriebsleitung Czernowitz, sowie an die Privatbahn-Verwaltungen, betreffend das Erscheinen einer Neuauflage des Betriebsreglements.

Der k. k. (geehrten) . . . . . wird hiermit bekanntgegeben, dass von dem mit Verordnung vom 10. Dezember 1902, R.-G.-Bl. Nr. 207, mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1903 eingeführten Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, unter Einbeziehung der bisher erschienenen Nachträge I—VI, im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei eine Neuauflage in deutscher Sprache veranstaltet worden ist.

Der Verkaufspreis beträgt 45 Heller für ein broschiertes und 55 Heller für ein kartoniertes Exemplar.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Schadenersatzansprüche auf Grund des § 10 b des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gehören auf den Zivilrechtsweg. Die im § 10 b des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes den Eisenbahn-Unternehmungen auferlegte Haftung für Schäden setzt voraus, dass das geschädigte Objekt zur Zeit des betreffenden Bahnbaues als solches schon vorhanden war.
Ein Schadensverzichtrevers, an welchen der gewerbebehördliche Konsens für eine Betriebsanlage geknüpft ist, gilt auch gegenüber dem Besitznachfolger dieser Anlage.
(Entscheidung vom 23. Oktober 1902, Z. 7809.)

Im Jahre 1879 beabsichtigte A. H., Eigentümer eines an den Bahnkörper der B.-Bahn unmittelbar angrenzenden Grundstückes, einen auf diesem Grundstücke errichteten Schüttboden in eine Dampfmühle umzuwandeln und akzeptierte die seitens der B.-Bahn ihm gestellten Bedingungen. Unter anderem verzichtete er auch in dem diesfälligen Reverse für sich und seine Rechtsnachfolger auf den Ersatz eines jeden Schadens, der etwa durch die Bahn an seiner Mühle verursacht werden sollte. Da dem A. H. der gewerbebehördliche Konsens zur Errichtung der Dampfmühle nur unter der Bedingung erteilt worden war, dass er die Zustimmung der B.-Bahn sich verschaffe, so wurden die Bestimmungen jenes Reverses, insbesondere auch der erwähnte Schadensverzicht, integrierender Bestandteil des Konsenses. Die Dampfmühle überging im Jahre 1884 in das Eigentum des J. T. Dieser trat nun im Jahre 1899 beim Landesgerichte in P. gegen die B.-Bahn klagbar auf, mit der Begründung, die Bahn habe den Damm des an seinem Besitztum vorbeiführenden Bahnkörpers durch eigenmächtige Anschüttung verbreitert und hierdurch in des Klägers Eigentumsrecht eingegriffen. Er stellte das Petit, zu erkennen, Kläger sei unbeschränkter Eigentümer des bezüglichen Grundstückes, die Beklagte

habe kein Recht, auf diesem Grundstücke einen Damm zu haben und sei schuldig, diesen Damm zu beseitigen.

Das k. k. Landesgericht in P. gab mit Beschluss vom 10. April 1899, G.-Z. $\frac{\text{Cg IV 24—99}}{4}$, der seitens der Beklagten erhobenen Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges statt und hob das eingeleitete Verfahren wegen Nichtigkeit auf.

Sohin brachte J. T. eine Beschwerde bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft in K. ein, in welcher er unter Hinweis auf § 13 des sogenannten Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, die Beseitigung des auf seinem Grunde errichteten Bahndammes und Untersagung jedes weiteren Eingriffes in sein Eigentumsrecht verlangte. Dieser Beschwerde gegenüber bestritt die belangte Bahn die Kompetenz der Bezirkshauptmannschaft, im wesentlichen aus dem Grunde, weil einerseits im gegebenen Falle in dem ersten Teile des Petites eine Herstellung, beziehungsweise Anordnung begehrt werde, welche die Sicherheit des Bahnbetriebes und Bahnbestandes zu gefährden geeignet sei, zu welcher Verfügung nur das k. k. Eisenbahnministerium berufen sei, und weil anderseits die Beschwerde — soweit der zweite Teil des Petites in Frage kommt — eigentlich eine Eigentumsklage sei, welche zur Kompetenz der ordentlichen Gerichte gehöre. Nach mehrfachen kommissionellen Erhebungen intimierte die k. k. Statthalterei in P. den Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. Jänner 1901, Z. 54 917, demzufolge das k. k. Eisenbahnministerium sich zur Entscheidung der in Rede stehenden Beschwerde nicht kompetent erklärte, weil vorerst ein Streit über die Anerkennung des Eigentumsrechtes an der fraglichen Grundfläche vorliege, daher es vorerst dem Beschwerdeführer überlassen bleiben müsse, die Anerkennung seines vermeintlichen Eigentumsrechtes im ordentlichen Rechtswege zu erwirken. Nunmehr betrat J. T. neuerdings den Rechtsweg, diesmal mit einer gegen die B.-Bahn eingebrachten Schadenersatzklage auf Bezahlung von K 23.000 samt Nebengebühren.

Das k. k. Landesgericht in P. erkannte mit dem Urteile vom 6. Februar 1902, G.-Z. $\frac{\text{Cg IV 349—1}}{8}$, zu Recht:

I. Die von der beklagten Seite vorgebrachte Einrede der Unzuständigkeit, richtig der Unzulässigkeit des Rechtsweges wird verworfen.

II. Das Klagebegehren, zu erkennen, es sei die beklagte Eisenbahn schuldig, dem Kläger an Schadenersatz den Betrag von K 23.000 samt 5 Prozent Zinsen seit dem Klagetage und die Prozesskosten zu bezahlen, wird abgewiesen und ist der Kläger schuldig, der Beklagten die unter Verwahrung der Erkenntnisgebühr mit K 147·90 bestimmten Gerichtskosten binnen 10 Tagen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Tatbestand:

Kläger wurde, was unbestritten ist, auf Grund des mit den Eheleuten H. abgeschlossenen Kaufvertrages ddo. 1884 um den Kaufpreis von K 24.000 bücherlicher Eigentümer der auf der Bauparzelle Nr. 81 errichteten Mühle Nr. 114 in H., deren damaliger wahrer Wert den klägerischen Ausführungen zufolge K 32.000 betrug. Wie nun der Kläger weiter behauptet, stand zur Zeit der Anlage der Eisenbahn die besagte Mühle ganz frei; der Fuss der Böschung des Bahndammes war unmittelbar nach dem Bahnbau (1871) von der Frontmauer der Mühle 3 m entfernt, so dass zwischen der Mühle und dem Damm ein breiter Weg, ja sogar ein Stückchen Feld lag und in der Höhe von circa $1^1/_2$ m, von dem Grunde der Frontmauer gerechnet, 3 bis 4 vergitterte Fenster sich befanden. Erst später wurde, und zwar abweichend von dem genehmigten Plane, allmählich die Aufschüttung des Dammes auf einer Teilfläche der obgenannten, dem Kläger eigentümlich gehörigen Bauparzelle bis an die Hauptmauer eigenmächtig vorgenommen und dadurch das Vordringen der Feuchtigkeit in die Frontmauer verschuldet. Infolgedessen hat das zwischen dem Bahnkörper und der Hauptmauer der Mühle sich ansammelnde Regenwasser wegen dieses Dammes keinen Abfluss, dringt vielmehr längs des letzteren in die Hauptmauer der Mühle ein. Der klägerische gesamte Schaden beziffert sich auf K 23.000.

Beklagterseits wird die Einrede der Unzuständigkeit des hiesigen Gerichtes, beziehungsweise der Unzulässigkeit des Rechtsweges vorgebracht und dieselbe mit Berufung auf §§ 10 b und 13 der Verordnung der Ministerien für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, begründet, und mit Beziehung auf den an die zitierte Verordnung sich anlehnenden hiergerichtlichen Beschluss vom 10. April 1899, G.-Z. $\frac{\text{Cg IV 24—99}}{4}$, unterstützt, welcher Einrede klägerischerseits durch Zitierung mehrfacher oberstgerichtlicher, eines reichsgerichtlichen Erkenntnisses und der Allerhöchsten Entscheidung vom 26. Juni 1864 zu begegnen gesucht wird. In der Sache selbst werden die klägerischen Behauptungen insgesamt bestritten, wider den klägerischen Anspruch die Einwendung der Verjährung (§ 1489 a. b. G.-B.) erhoben und dem Kläger die Berechtigung zur Stellung eines Ersatzanspruches auch aus dem Grunde abgesprochen, weil seine Besitzvorgänger auf allfällige Ersatzansprüche für sich und ihre Nachfolger verzichteten. Betreffs der Einwendung der Verjährung wird beigefügt, dass der Kläger den angeblich durch die Beklagte ihm verursachten Schaden schon im Jahre 1895, ja noch früher gekannt habe, was aus dessen Briefe vom 22. April 1895 erhelle. Die Beklagte bezeichnet schliesslich die Höhe des klägerischen Anspruches als eine exorbitante und beantragt Klageabweisung und Kostenzuspruch. Klägerischerseits wird, anlangend die eingewendete Verjährung, geltend gemacht, es sei der schadhafte Zustand der Mühle ein dauernder und wird der vorgebrachten Einwendung der Verzichtleistung auf jede Entschädigung entgegengesetzt, Kläger habe von dem obigen, grundbücherlich gar nicht ersichtlichen Reverse erst im Zuge des Prozesses Cg IV 24/99 Kenntnis erlangt.

Entscheidungsgründe:

Ad I. Die Einrede der Unzuständigkeit, richtig Unzulässigkeit des Rechtsweges, ist nicht begründet. Beklagterseits wird sich zur Begründung dieser Einrede auf den § 13 der oben bezogenen Ministerialverordnung berufen, wonach „Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung dieser (scil. der in dieser Verordnung enthaltenen) Bestimmungen beziehen, von dem Rechtswege ausgeschlossen sind und vor die administrativen Behörden gehören“. Zu den Bestimmungen dieser Ministerialverordnung gehört nun allerdings auch jene des § 10, lit. b, betreffend die Verpflichtung der Eisenbahn-Unternehmungen zur Vergütung jeglichen durch den Eisenbahnbau veranlassten Schadens. Gleichwohl kann der Ausspruch über diese Verpflichtung nicht den Administrativ-

behörden überwiesen werden, weil die Bestimmung des § 1338 a. b. G.-B. diesen Ausspruch dem ordentlichen Richter vorbehält und eine ausnahmslose Anwendbarkeit des § 13 des zitierten Gesetzes schon angesichts der Bestimmung des § 9, lit. c, worin in Entschädigungsfällen der Rechtsweg vorgeschrieben ist, ausgeschlossen erscheint.

Bezüglich des bezogenen hiergerichtlichen Beschlusses $\frac{\text{Cg IV 24—99}}{4}$ wird sich lediglich auf § 12 a. b. G.-B. berufen.

Ad II. Anlangend die Sache selbst, so stützt der Kläger seinen Ersatzanspruch auf die nach der Anlage der Eisenbahn, und zwar abweichend von dem diesfalls genehmigten Plane allmählich durch Aufschüttung des Dammes bis an die Hauptmauer der klägerischen Mühle eigenmächtig vorgenommenen Veränderungen, wodurch ein stetes, von Jahr zu Jahr sich fortsetzendes Eindringen der Niederschlags- und Rinnenwässer und hierdurch wieder eine Schädigung der Mühle in der oben dargestellten Art und in dem daselbst bezeichneten Umfange herbeigeführt wurde. Nun hat jedoch der Kläger selbst zugestanden, dass die Aufschüttung des Bahndammes in dem Stande, wie sie heute besteht, schon zur Zeit des von seiner Seite erfolgten Ankaufes der Mühle existierte und seither an dieser Aufschüttung eine Aenderung nicht vorgenommen wurde. Es ist sonach während der Dauer des klägerischen Besitzes der Mühle seitens der Bahn nichts vorgenommen worden, was als die als Ursache des angeblichen klägerischen Schadens behauptete Anschüttung des Bahndammes bezeichnet werden könnte. Sollten derlei Aufschüttungen vor dem Uebergange der Mühle in den klägerischen Besitz geschehen sein — auch dies wird beklagterseits bestritten und ein allfälliger Unterschied in der Bahndammdimension auf die frühere Eigenschaft der Bahn als Pferdebahn zurückgeführt — so kann Kläger namens seiner Besitzvorgänger einen Ersatzanspruch schon deshalb nicht erheben, weil dieselben nachgewiesenermassen auf das Recht, den Ersatz eines allfälligen Schadens zu fordern, gültig verzichteten. Da sonach dem Kläger ein Schadenersatzanspruch überhaupt nicht zukommt, so war die Klage zurückzuweisen und es erscheint die Beurteilung der Stichhältigkeit der Einwendung der Verjährung dieses Anspruches gegenstandslos; entgegenzutreten wäre jedoch der Anschauung, dass der Lauf der hier zur Geltung kommenden, im § 1489 bestimmten dreijährigen Verjährungsfrist noch gar nicht begonnen habe, weil der schadhafte Zustand der Mühle andauere; denn wenn auch durch den § 10, lit. b, der zitierten Ministerialverordnung der Verantwortlichkeit der Eisenbahn-Unternehmungen für ihren Bau weitere Grenzen gezogen sind, als bei anderen Haftungsverpflichteten, so muss doch diese Verantwortlichkeit an eine konkrete Handlung anknüpfen, und nicht etwa an den durch diese Handlung oder Unterlassung herbeigeführten Zustand; diese Handlung wurde nun im gegebenen Falle nach des Klägers eigenen Angaben schon vor dem Jahre 1884 gesetzt, und da er inhaltlich des Briefes vom 22. April 1895 den durch die behauptete Handlung angeblich herbeigeführten Schaden nach Art und Umfang zu diesem Zeitpunkte kannte, die Klage jedoch erst am 5. Dezember 1901 anstrengte, so erscheint letztere verjährt und war als solche ebenfalls abzuweisen.

Der Spruch über die Prozesskosten beruht auf § 41 Z.-P.-O.

Der seitens des Klägers gegen vorstehendes Urteil eingebrachten Berufung hat das k. k. Oberlandesgericht in P. mit Urteil vom 14. April 1902, G.-Z. $\frac{\text{Bc II. 36—2}}{12}$, keine Folge gegeben, vielmehr hat dasselbe das angefochtene Urteil bestätigt und den Kläger verurteilt, der Beklagten die mit K 81·56 bestimmten Kosten des Berufungsverfahrens zu ersetzen.

Tatbestand:

Auf die erschöpfende und richtige Darstellung des Tatbestandes in dem Urteile der ersten Instanz wird hier Bezug genommen. Die vom Kläger eingebrachte Berufungsschrift ist gegen das Urteil seinem ganzen Inhalte nach — richtiger bloss gegen seinen II. Absatz — aus nachstehenden Gründen gerichtet:

1. weil das Urteil auf einer unrichtigen rechtlichen Beurteilung beruht,

2. weil die vom Kläger angebotenen Beweise nicht zugelassen wurden, und

3. weil Kläger zum Ersatze der Prozesskosten verurteilt wurde.

Entscheidungsgründe:

1. Wenn auch der Urteilspruch I, womit die von der beklagten Seite vorgebrachte Einrede der Unzuständigkeit des Gerichtes, richtig der Unzulässigkeit des Rechtsweges verworfen worden ist, seitens der Beklagten nicht angefochten wurde, so lag es dem Berufungsgerichte dennoch im Hinblicke auf die Bestimmung des § 240, Abs. III, Z.-P.-O. ob, zu dieser Frage Stellung zu nehmen. In dieser Beziehung schloss sich das Berufungsgericht der bezüglichen Rechtsansicht des Prozessgerichtes aus dessen im Wesen richtigen Gründen umsomehr an, als es sich um eine privatrechtliche Angelegenheit, zu deren Entscheidung lediglich die Gerichte berufen sind, handelt.

2. Die Berufung des Klägers erscheint nicht begründet. Der Kläger, welcher in der Erdaufschüttung des Bahndammes an die rückwärtige Hauptmauer seiner Dampfmühle die Ursache der Schadenszufügung erblickt, gestand selbst zu, dass diese Aufschüttung, wie sie heute besteht, schon zur Zeit des von seiner Seite erfolgten Ankaufes dieser Mühle, das ist am 14. August 1884, bestand, und dass seither an dieser Erdaufschüttung eine Aenderung nicht vorgenommen wurde. Der vermeintliche Eingriff in die Rechtssphäre des Klägers fällt demnach in die Zeit seiner Besitzvorgänger. Trotzdem kann der Rechtsansicht des Gerichthofes erster Instanz, gemäss welcher ein Ersatzanspruch nur gegen die Besitzvorgänger seitens des Klägers erhoben werden könnte, nicht beigepflichtet werden, weil die erwähnte Erdaufschüttung ihre schädlichen Einflüsse immerhin erst in der Folge, also erst während der Dauer des klägerischen Besitzes, äussern konnte. Dessenungeachtet muss dem Kläger eine Berechtigung auf Entschädigung mit Rücksicht auf den Inhalt des von seinen Vorbesitzern ausgestellten Reverses ddo. H. am 7. Dezember 1879, respektive 3. Oktober 1881 abgesprochen werden, weil nach Abs. 3 dieses Reverses diese Vorbesitzer für sich und ihre Nachfolger im Besitze der bezeichneten Mühle auf den Ersatz eines ihnen an dieser Realität seitens der beklagten Eisenbahn-Gesellschaft etwa erwachsenden Schadens rechtsgültig verzichtet haben, weil diese Verzichtleistung ihrem Wortlaute und Sinne nach genug bestimmt und umgrenzt erscheint, dem damaligen Besitzer und Konsenswerber A. H. die Tragweite und Wirkung

dieser Verzichtleistung bekannt war und weil sonach dieser Schadensverzicht auch auf den eingeklagten Schadensersatz zu beziehen ist. Der Kläger muss daher diese Vezichtleistung der Besitzvorgänger gemäss § 442 a. b. G.-B. auch gegen sich gelten lassen. Auf den Umstand, dass ihm der in Rede stehende Revers bei dem Ankaufe der bezeichneten Mühle nicht bekannt gewesen sei, kann sich Kläger deshalb nicht mit Recht berufen, weil die erwähnte Verzichtleistung seiner Rechtsvorgänger auch ihm gegenüber von Rechtswirkung ist, indem die vom Standpunkte der Bauordnung und des öffentlichen Interesses, also auch vom öffentlichrechtlichen Standpunkte erteilte Bewilligung der politischen Bezirksbehörde zum Umbaue des Getreidespeichers in eine Dampfmühle an diese Verzichtleistung als Bedingung geknüpft wurde, diese Verzichtleistung also dadurch zu einer öffentlichrechtlichen Verbindlichkeit geworden ist, welche jeden Besitzer der vorhin bezeichneten Mühle, also auch den Kläger bindet. Mit Rücksicht auf diesen Rechtsstandpunkt entfällt die Notwendigkeit für das Berufungsgericht, sowohl die Frage des ursächlichen Zusammenhanges zwischen der vermeintlichen widerrechtlichen Handlung oder Unterlassung der Beklagten und zwischen dem erfolgten Schaden des Klägers als auch die Frage nach der Verjährung des Klageanspruches einer Erörterung zu unterziehen, weil eine Stellungnahme zu diesen Fragen nur für den Fall, als dem Kläger ein Rechtsanspruch zustünde, geboten wäre.

Dem Obbesagten zufolge war das erstinstanzliche Urteil vollinhaltlich zu bestätigen.

Der Ausspruch über den Ersatz der Kosten des Berufungsverfahrens stützt sich auf die §§ 41 und 50 Z.-P.-O.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat mit Entscheidung vom 23. Oktober 1902, Z. 7809, der seitens des Klägers erhobenen Revision keine Folge gegeben und den Kläger schuldig erkannt, der Beklagten an Kosten des Revisionsverfahrens K 28·31 zu bezahlen.

Entscheidungsgründe:

Der Kläger ist laut seiner Erklärung in der Streitverhandlung vom 6. Februar 1902 nicht in der Lage, den Zeitpunkt, wann die letzte Aufschüttung des in Rede stehenden Eisenbahndammes stattgefunden hat, anzugeben; zugeben musste er bei dieser Gelegenheit, dass die Aufschüttung in ihrem dermaligen Bestande schon vorhanden war, als er die Mühle käuflich erworben hat, das ist im August 1884. Im Hinblicke auf das Datum der bezüglichen Konsenserteilungen kann die Umwandlung des bis dahin bestandenen Schüttbodens in eine Mühle frühestens in den letzten Monaten des Jahres 1879 in Angriff genommen worden sein. Ist es nun auch gemäss § 10, lit. b, der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, Sache der Eisenbahnunternehmungen, solche Vorkehrungen zu treffen, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn weder während des Baues derselben noch in der Folge Schaden leiden, und sind auch diese Unternehmungen kraft eben derselben Vorschrift verpflichtet, für derlei Beschädigungen zu haften, so muss doch die Abweisung der vorliegenden, im wesentlichen auf den Ersatz der Wertverminderung einer Mühlenrealität gerichteten Klage vor allem darum erfolgen, weil der Kläger nicht behaupten kann, dass das Gebäude, welches infolge von angeblichen Veränderungen in dem Bestande des Bahndammes Schaden erlitten haben soll, in demjenigen Zeitpunkte, in welchem diese Veränderungen vorgenommen worden seien, als Mühle bereits bestanden habe. Denn offenbar setzt die in der bezogenen Vorschrift den Eisenbahnunternehmungen auferlegte Haftung für Schäden voraus, dass das geschädigte Objekt zur Zeit des betreffenden Bahnbaues als solches schon vorhanden war, und gerade die der Eisenbahnunternehmung auferlegte Verpflichtung, auf das Vorhandensein der angrenzenden Objekte und auf deren Bewahrung vor Schaden Bedacht zu nehmen, ist es, deren Vernachlässigung jene Verbindlichkeit zum Schadenersatze begründet. Erscheint schon in dieser Erwägung die Abweisung der vorliegenden Klage geboten, so kann füglich davon abgesehen werden, zu den in der klägerischen Beschwerde vorgebrachten Revisionsgründen insbesondere Stellung zu nehmen. Bemerkt sei nur noch, dass der Kläger für seine Behauptung, die Beklagte habe eigenmächtig den Eisenbahndamm allmählich bis an die Hauptmauer seiner Mühle aufgeschüttet, gegenüber der ausdrücklichen Bestreitung der Beklagten, dass sie eine Aufschüttung der klagebezeichneten Fläche überhaupt vorgenommen habe, und der Anführung derselben, dass das Terrain oberhalb der Mühle, somit die in Frage kommende Fläche, keine Aufschüttung bilde, sondern im Niveau der entlang der Hausflucht angebrachten Pflastermulde gewachsenes Terrain sei, zweckentsprechende Beweisanerbietungen gar nicht gemacht hat, als eine solche insbesondere auch nicht der klägerische Antrag angesehen werden kann, es mögen behufs Feststellung der an der Bahnanlage nach dem Baue vorgenommenen Aenderungen die ursprünglich genehmigten Pläne von der k. k. Statthalterei requiriert werden. Die klägerische Revision war demnach abzuweisen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 226. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Mai wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachfolgende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend das Vorgehen gegen die Arbeiter bei der Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Ričan—Čerčan;
2. der Abgeordneten Ritter v. Wassilkó und Genossen, betreffend die Frachtermässigung für galizisches Rohöl zu Beleuchtungszwecken;
3. der Abgeordneten Dr. Schreiner und Genossen, betreffend die Konkursausschreibung für die Besetzung des Vorstandspostens der Bahnerhaltungssektion Mies, in welcher Ausschreibung die Kenntnis der tschechischen Sprache verlangt wird;
4. der Abgeordneten Spinčič und Genossen, betreffend den Sprachengebrauch in der Station Draga der Istrianischen Staatsbahn.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Pilsen: Aenderung des Namens der Haltestelle Welletschin in „Welletschin-Pastuchowitz“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Welletschin der Linie Pilsen—Dux in „Welletschin-Pastuchowitz“ genehmigt.

Bregenzerwaldbahn (Bregenz-Bezau). (Aenderung des Namens der Station „Bregenz Lokalbahn“ in „Vorkloster“.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Abänderung der Bezeichnung der Station „Bregenz Lokalbahn“ der Bregenzerwaldbahn (Bregenz-Bezau) in „Vorkloster“ mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1903 genehmigt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 29. April 1903, Z. 24.200, dem Paul Molnár de Olgya in Budapest und dem Dr. Isidor Neumann in Czegléd und Konsorten für eine von der Station Czegléd der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, bis Pusztа-Csemö führende schmalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 29. April 1903, Z. 24.506, der Firma Részvény-társaság villamos és közlekedési számára (Aktiengesellschaft für elektrische Anlagen und Verkehrsunternehmungen) in Budapest für eine von der Endstation Nagy-Téteny der Lokalbahn Budafok—Nagy-Téteny ausgehende und in deren Fortsetzung bis Etyek führende normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 29. April 1903, Z. 25.367, der Eisenbahnbau-Unternehmungsfirma Moritz Löwy und Söhne in Simontornya und Konsorten für eine von der Station Simontornya der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese in der Station Felsö-Nyék mit der Lokalbahn Györ (Raab)—Veszprém—Lepsény—Felsö-Nyék—Dombovár verbindende normalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Frankreich. (Gemeinnützigkeitserklärung zugunsten des Baues und Betriebes von Kleinbahnen.) Das „Journal Officiel“ verlautbart den Wortlaut der Gemeinnützigkeitserklärung zugunsten nachfolgend bezeichneter Kleinbahnen:

1. Im Bereiche der Departements Rhône und Aine für eine für den Verkehr von Personen und den Postdienst einzurichtende, von Lyon ausgehende, bis Dagneux führende Linie.

2. Im Bereiche des Departements Aine für eine für den Verkehr von Personen und den Postdienst einzurichtende Linie zwischen Meximieux und Cbalamont.

3. Im Bereiche des Departements Loiret für ein Kleinbahnnetz mit elektrischem Betriebe, und zwar:

a) eine von Oléans ausgehende, bis zur Station Moulin-de-l'Hôpital der Linie Orléans — Ouzouer-le-Marché führende, für den Personen-, Güter- und Postverkehr einzurichtende Linie;

b) eine, wie die Linie a) einzurichtende, von Oléans aus über Jargeau, Tigy bis Vannes und eine von der zukünftigen Station Tigy bis Chateauneuf-sur-Loire führende Seitenlinie;

c) eine von der Station Nogent-sur-Vernissont der Eisenbahn Paris—Orléans bis Châtillon-Coligny führende, wie a) einzurichtende Linie.

4. Im Bereiche des Departements Loiret für ein mit Elektrizität zu betreibendes Strasseneisenbahnnetz im Bereiche der Stadt Orléans mit Abzweigungen bis Saint-Jean de Braye und Olivet.

— (Einführung des elektrischen Betriebes auf Teilstrecken des Staatseisenbahnnetzes.) Die Direktion der Französischen Staatseisenbahnen hat den Beschluss gefasst, auf vorläufig einzelnen Linien ihres Netzes die elektrische Traktion einzuführen und zu diesem Behufe mit elektrischer Kraft zu betreibende Lokomotiven mit je 500 HP auf Staatsrechnung bei der Firma Compagnie de l'industrie électrique et mécanique in Genf bestellt. Diese Maschinen sollen bereits in nächster Zeit in Betrieb gesetzt werden.

— (Konzession zum Baue und Betriebe einer auf die Höhe des Mont Blanc führenden Zahnradbahn mit elektrischem Betriebe.) Der Generalrat des Departements Haute Savoye hat einem Konsortium von Kapitalisten die Konzession zum Baue einer von Le Fayet-Saint-Gervais bis zur Spitze des Aiguille du Goûter des Mont Blanc führenden Zahnradbahn mit elektrischem Betriebe erteilt. Die über Saint-Gervais, Motiron, Le Col de la Voza, Le Pavillon de Bellevue, Le Mont Lachat und Les Rogyes bis La Tête-Bousse führende Linie macht den Bau zahlreicher Tunnels erforderlich, deren längster, von La Tête-Bousse aus im Innern des Felsens der Coppe Aiguille du Goûter in einer Länge von 2300 m spiralförmig steigend, in der Endstation am Fusse der Eisregion münden wird. Die Gesamtlänge der Trasse ist mit 18·450 km, das Anlagekapital mit Frcs. 10,000.000 präliminiert.

Russland. (Verkehr und Einnahmen der Eisenbahnen im Jahre 1901.) Im Jahre 1901 wurden im ganzen 99,883.642 Personen gegen 91,536.905 Personen im Vorjahre und 7.434,455.000 Pud Güter gegen 7,390.642 Pud im Jahre 1900 befördert. Die Gesamteinnahmen der Eisenbahnen betrugen Rubel 567,768.030, d. i. R. 11.127 pro Werst, gegen R. 557,736.381 = R. 11.574 pro Werst im Jahre 1900. Von den Einnahmen entfallen auf die Kronseisenbahnen R. 366,917.368 oder pro Werst R. 13.384, auf die Privatbahnen R. 162,395.951 oder pro Werst R. 10.976, auf die Lokalbahnen R. 3,297.838 oder pro Werst R. 2463, und auf die Asiatischen Bahnen R. 35,156.873 oder pro Werst R. 4704. Der Fahrpark bestand aus 16.470 Personenwagen, 290.803 Güterwagen (ohne jene der Lokalbahnen) und 12.187 Lokomotiven (ohne die Transbaikalbahn), von welchen auf den Personenverkehr 2243, auf den Güterverkehr 9150 und auf den Stationsdienst 494 Stück entfielen. Von den 12.187 Lokomotiven wurden 5647 mit Steinkohle, 4336 mit Naphtha und 2204 mit Holz geheizt.

Verschiedene Mitteilungen.

Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen. (Generalversammlung.) Am 27. April 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Peter Freiherrn v. Pirquet und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Theodor Edlen v. Hankenberg, Ministerialrat i. P., die diesjährige 15. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen statt. Bei derselben waren 18 Aktionäre anwesend, welche 790 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 671.325·74 (gegen K 643.914·07 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 23.282·82 (gegen K 17.310·46), die Betriebsausgaben K 523.805·96 (gegen Kronen K 556.358·51), der Betriebsüberschuss K 170.802·60 (gegen K 104.866 02). Zuzüglich der Zinseneinnahmen per K 15.070·61 und des Gewinnvortrages vom Vorjahre per K 1172·60, sowie abzüglich der Dotierung des Reservefonds mit K 23·45, der Refundierungen per K 7893·36 und des Erfordernisses für den Prioritätendienst per K 91.392 ergibt sich ein Reingewinn von K 87.737 (gegen K 1172). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, von dem Gewinne 2 Prozent, d. s. K 1754·74, dem Reservefonds zuzuführen und den Rest per K 85.982·26 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Dr. Johann Berger und Direktor Oskar Petri wurden wiedergewählt und ist die Kooptierung des an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Direktors Robert Eisner in den Verwaltungsrat eingetretenen Direktors der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt Simon Landau seitens der Generalversammlung genehmigt worden. Nach vorgenommener Wiederwahl des Revisionsausschusses wurde die Höhe der Vergütung an die Verwaltungsratsmitglieder mit K 10.000 (gegen K 18.000 im Vorjahre) festgesetzt.

In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden das bisherige Präsidium und Exekutivkomitee wiedergewählt. [E.-M.-Z. 19.285 ex 1903.]

Krakauer Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 26. Februar 1903 fand in Krakau unter dem Vorsitze des — an Stelle des an der Teilnahme verhinderten Präsidenten und Vizepräsidenten des Verwaltungsrates — vom Verwaltungsrate dazu im Sinne des § 34 der Gesellschaftsstatuten bestimmten Herrn k. k. Oberbaurates und Mitgliedes des Verwaltungsrates Josef Sare die diesjährige (dritte) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Krakauer Tramway-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 11 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 5623 Stück Aktien der Gesellschaft mit 562 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 312.099·47 (gegen 1901 = K 291 062·44), die Betriebsausgaben K 165.165·56 (K 149.650·61), daher der Betriebsüberschuss K 146.933·91 (K 141.411·83). Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1901 im Betrage von K 36.475·20, dann von Zinsen per K 7580 02 und diverser Einnahmen in der Höhe

von K 628·80 belief sich der Gesamtnettogewinn auf K 191.617·93 (K 167.554·04). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt, dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt und sohin im Sinne der Anträge des Verwaltungsrates, bezw. im Sinne eines die an den Verwaltungsrat auszuzahlende Tantieme betreffenden Zusatzantrages des Aktionärs Leopold Mussil beschlossen, aus obigem Nettogewinne per K 191.617·93, nach Abzug einer Rückstellung in den Erneuerungsfonds per Kronen 22.000, den Betrag von K 6657·14 (5 Prozent) dem Reservefonds zuzuweisen, eine 4prozentige Dividende per K 108.656 an die Aktionäre zu verteilen, hierauf den Betrag von K 4500 als Tantieme an den Verwaltungsrat und K 2500 als Tantieme und Gratifikationen an die Direktion, Revisoren, Beamten und das Personal auszubezahlen und dann noch eine $^1/_2$prozentige Aktien-Superdividende per K 13.582 auszuschütten. Der endgültig verbleibende Restbetrag per K 33.722·79 wurde schliesslich als Gewinnvortrag auf neue Rechnung übertragen. Zu Punkt 4 der Tagesordnung (Wahlen in den Verwaltungsrat) wurde das gemäss § 17 der Statuten ausscheidende Mitglied des Verwaltungsrates Theodor Köhn einstimmig wiedergewählt. Auch der bisherige Revisionsausschuss, bestehend aus den Herren Max Kind, Martin Haim und Gustav Swoboda, wurde einstimmig wiedergewählt. [E.-M.-Z. 21 570.]

Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 23. April 1903 fand in Teplitz-Schönau unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des gesellschaftlichen Verwaltungsrates, Bergwerksbesitzers Franz Joseph Fügner, und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Richard Maria Graef, die diesjährige (zehnte) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft statt. Bei derselben waren 7 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 5039 Stamm- und Prioritätsaktien der Gesellschaft mit 246 Stimmen vertraten. Nach dem vorgelegten Geschäftsberichte ist das Ergebnis des abgelaufenen Betriebsjahres 1902 infolge der Ungunst der allgemeinen Geschäftslage, sowie insbesondere wegen der schlechten Witterungsverhältnisse hinter dem Ergebnisse des Jahres 1901 um ein weniges zurückgeblieben, und zwar betrug die Zahl der beförderten Personen 1,482.817 (gegen 1901 1,536.776) bei einer Verkehrsleistung von 507.029 (511.722) Personen-Zugskilometern. Die Einnahmen aus dem Personentransporte stellten sich auf K 209.849 30 (K 223.204·02), jene aus dem Post- und Gütertransporte auf K 7320·45 (K 7552·15). Die Gesamteinnahmen beziffern sich auf K 219.436·35 (K 233.526·77), welchen Gesamtauslagen in der Höhe von K 144.069·65 (Kronen 145.520·36) gegenüberstehen. Nach Abzug der Amortisationsquote für das Jahr 1902 für die Prioritätsaktien I., II. und III. Emission im Betrage von K 8800 verbleibt ein Ueberschuss von K 66.566·70 (K 79.206·41). Zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1901 in der Höhe von K 2188·28 stellt sich der Reingewinn des Gegenstandsjahres auf K 68.754·98 (K 80.732·41). Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner wurde beschlossen, von obigem Reingewinne K 1331·33 in den gesellschaftlichen Reservefonds zu hinterlegen, K 63.696 an die im Umlaufe befindlichen Prioritätsaktien der Gesellschaft I., II., III. und IV. Emission, das sind K 12 für jede Aktie als 3prozentige Dividende (im Vorjahre 4 Prozent) zu verteilen und den erübrigenden Restbetrag von K 3727·65 auf neue Rechnung vorzutragen. Nach erfolgter per acclamationem-Wiederwahl des bisherigen Revisionsausschusses wurden die statutengemäss aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden Mitglieder, und zwar Direktor Gustav Frisch, Domänenrat Friedrich von Callenberg und Direktor Franz Stefanski per acclamationem wiedergewählt und Güterinspektor Franz Doubek in Teplitz in den Verwaltungsrat neugewählt. Endlich wurde stimmeneinhellig beschlossen, den Wert der Anwesenheitsmarken für die nächste dreijährige Geschäftsperiode in gleicher Höhe wie bisher festzusetzen, und zwar für die ortsansässigen Herren des Verwaltungsrates mit K 50 und für die auswärts wohnenden Verwaltungsratsmitglieder mit K 100. Hierauf wurde die Versammlung geschlossen. [E.-M.-Z. 21.801.]

Zillertalbahn. (Generalversammlung.) Am 26. April 1903 fand in Zell am Ziller unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Raimund Rainer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Bezirkshauptmannes Anton Kneussl die diesjährige 3. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Zillertalbahn statt. An derselben nahmen 113 Aktionäre teil, welche ein Aktienkapital von K 1,704.000 mit 8520 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 173.836·01, die verschiedenen Einnahmen K 3137·12, die Ausgaben K 106.552·94 und der Ueberschuss K 70.420·19. Zuzüglich des Vortrages ex 1901 per K 4361·79 und nach Abzug des Zinsenerfordernisses per Kronen 38.721·75 verblieb ein Betrag von K 36.060·23 zur Verfügung der Generalversammlung. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner beschloss die Generalversammlung aus dem Gewinne K 1803·01 dem Reservefonds, K 1000 dem Erneuerungsfonds zuzuweisen, K 31 563 zur Ausschüttung einer $3^1/_2$prozentigen Dividende an die Prioritätsaktien zu verwenden und K 1694·22 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Dr. Raimund Rainer und Dr. Ludwig Rainer wurden wiedergewählt, worauf die Wiederwahl des bisherigen Aufsichtsrates erfolgte. [E.-M.-Z. 19.462.]

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 proz. Prioritäten vom Jahre 1888, für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Oesterr. Nordwestbahn. 5proz. Prioritäten, Emission 1874, Mk. 14·965.

Unterkrainer Bahnen. 4proz. Prioritäten, für je fl. 200 Kapital K 8·—.

Niederösterreichische Waldviertelbahn. 4proz., für je K 400 Kapital K 8·—

Trifailer Kohlenwerks-Gesellschaft. 4proz. Prioritäten, Frcs. 10·—.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. $3^1/_2$proz. Prioritäten, für je Mk. 300 Kapital Mk. 5·25.

Böhmische Nordbahn. 4proz. Goldprioritäten, für je Mk. 300 Kapital Mk. 6·—.

Dividenden.

Ueberetscherbahn. Für die Prioritätsaktio lit. A ab 15. Mai K 90·—.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Ab 11. Mai für die Aktie K 100, für den Genussschein K 50·—.

Gmundner Elektrizitäts-Aktiengesellschaft. Für die Stamm- und Prioritätsaktie K 18·—.

Aktiengesellschaft der Brünner elektrischen Strassenbahnen. K 6·—.

Grazer Tramway-Gesellschaft. Ab 13. Mai für die Aktie K 40·—, für den Genussschein K 24·—.

Buschtéhrader Eisenbahn. Ab 1. Juni für die Aktie lit. A K 99·50, für die Aktie lit. B K 44·—, für den Genussscheiu lit. A K 47·—.

Verlosungen.

Am 25. April:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Aktien (Rückzahlung ab 1. Juli), $3^1/_2$proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Rückzahlungen.

Ab 2. Juni:

Niederösterreichische Waldviertelbahn. 4proz. Prioritäten.

Oesterr. Nordwestbahn. 5proz. Prioritäten.

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. $4^1/_2$proz. Prioritätsobligationen.

Böhmische Nordbahn. 4proz. Goldprioritäts-Obligationen.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6proz. Prioritäten vom Jahre 1871.

Generalversammlungen.

Im Monate Mai:

22. (Wien.) Zwolenowes-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
23. (Wien.) Böhmische Kommerzialbahnen.
23. (Wien.) Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan.
23. (Wien.) Gurktalbahn.
23. (Prag.) Prag-Duxer Eisenbahn.
23. (Arad.) Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen.
25. (Wien.) Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
25. (Wien.) Oesterreichische Schuckertwerke.
26. (Wien.) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
26. (Wien.) Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
26. (Deés.) Szamostaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
27. (Wien.) Oesterreichische Nordwestbahn.
27. (Wels.) Welser Lokalbahn
28. (Wien.) Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
28. (Wien.) Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Komp.

28. (Wien.) Südbahn-Gesellschaft.
28. (Wien.) Lokalbahn von Meran nach Mals (Vintschgaubahn).
28. (Triest.) Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
29. (Wien.) Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.
29. (Steyr.) Steyrtalbahn-Gesellschaft.
30. (Wien.) Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów.
30. (Wien.) Kolomeaer Lokalbahnen.
30. (Wien.) Eisenbahn Lemberg-Bełzcc.
30. (Budapest.) Kascbau-Oderberger Eisenbahn.

Im Monate Juni:

3. (Wien.) Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
9. (Wien.) Gailtalbahn Arnoldstein-Hermagor.
9. (Wien.) Lokalbahn Wodňan-Moldauthein.
9. (Wien.) Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt.
9. (Wr. Neustadt.) Aktiengesellschaft der Schneebergbahn.
10. (Wien.) Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.

Konversion.

Oesterreichische Nordwestbahn-Prioritäten. Die 5proz. Prioritätsobligationen vom Jahre 1871, I. Emission, im unverlost aushaftenden Betrage von 40·88 Millionen Silbergulden, die 5proz Prioritätsobligationen vom Jahre 1871, lit. B, im aushaftenden Betrage von 23·24 Millionen Silbergulden, endlich die 5proz. Goldanleihe vom Jahre 1874 im ausbaltenden Betrage von 26·67 Millionen Mark werden durch Abstempelung in 3½proz. Titres umgewandelt. Die Konversion kann nur eine freiwillige sein. Zur Ausgabe gelangen drei neue Emissionen von 3½proz. Prioritätsobligationen vom Jabre 1903, und zwar 22·68 Millionen Kronen lit. A, 13·76 Millionen Kronen lit. B und 8·06 Millionen Mark lit. C. Sowohl für die konvertierten als für die neu zu emittierenden 3½ proz. Obligationen ist die verstärkte Verlosung erst vom Jahre 1912 an möglich. Die neuen Obligationen baben die nämlichen Coupontermine wie die alten. Bei der 3½ proz. Anleibe lit. A finden die Ziehungen am 1. Dezember, die erste im Jahre 1903, bei der 3½ proz. Anleihe lit. B am 1. Februar, zuerst im Jahre 1904, und bei der 3½ proz. Anleibe lit. C (Mark-Anleibe) am 1. März, znerst im Jahre 1904, statt. Bei der Anleihe lit. A ist die Tilgung spätestens im Jahre 1952, bei der Anleihe lit. B spätestens im Jahre 1956 und bei der Anleibe lit. C spätestens im Jahre 1958 beendet. Die Rückzahlung der verlosten Obligationen erfolgt drei Monate nach der Ziehung. Die Besitzer der 5proz. Obligationen, welche die Konvertierung akzeptieren, erhalten für K 100, bezw. Mark, Nominale der 5proz. Titres, K 118 (Mark) in 3½proz. Titres. Die Ausgleichung der Teilbeträge, welche nicht in nenen Obligationen ausgefolgt werden können, findet in barem statt, und zwar für die neuen Obligationen des garantierten Netzes zum Kurse von 94½, für die neuen Elbetal-Obligationen zum Kurse von 94 und für die neuen Mark-Obligationen zum Kurse von 95 Prozent. Die Konvertierung ist bis inklusive den 16. Mai anzumelden.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. Mai 1903 dem Sektionschef im Eisenbahnministerium Max Ritter v. Pichler anlässlich der erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner vieljährigen vorzüglichen Dienstleistung das Kommandeurkreuz des Leopold-Ordens mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. Mai 1903 den Ministerialrat Alois Stanč zum Sektionschef und den Staatsbahn-Direktor Hofrat Arthur Freiherrn Borowiczka v. Themau zum Ministerialrate im Eisenbahnministerium allergnädigst zu ernennen geruht.

Wittek m. p.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. Mai 1903 den Staatsbahndirektor-Stellvertreter Regierungsrat Rudolf v. Amberg zum Staatsbahndirektor unter gleichzeitiger taxfreier Verleihung des Titels eines Hofrates allergnädigst zu ernennen geruht.

Wittek m. p.

Der Eisenbahnminister hat die Ministerial-Vizesekretäre Dr. Richard Edlen v. Marquet, Dr. Heinrich Schlesinger nnd Dr. Paul Hopfgartner zu Ministerialsekretären im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat den Inspektor der österr. Staatsbahnen Theodor Grobois Edlen v. Brückenau znm Baurate im Eisenbahnministerium ernannt.

Der Eisenbahnminister hat die Oberingenieure Gustav Adolf Post und Karl Rosner zu Bauräten im Eisenbahnministerium ernannt.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien beabsichtigt die Lieferung der nachbenannten Arbeitsmascbinen und Werkstätteneinricbtungen im Offertwege zu vergeben, und zwar:

1 Garnitur bydraul. Lokom.-Hebebänke,
6 Flaschenzüge,
2 Laufkatzen,
1 Ventilator,
2 Lochstangen,
1 Winkeleisenbiegemaschine,
2 Blecbscberen,
1 Kreisschere,
1 Siken-Börtel- und Drahteinlegemaschiue,
4 Bohrmaschinen,
1 Plandrehbank,
1 transp. elektrische Bohrvorrichtung,
1 Holzbobelmaschine,
1 Manometerprobiervorrichtung,
1 Elektromotor (10 HP),
2 Egalisierdrehbänke.

Die Lieferung bat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der mit den genauen Beschreibungen versehenen Offertformularen, **welche verwendet werden müssen,** zu erfolgen. Es können jedoch etwaige Aenderungen in der Beschreibung durch **Streichen** oder **Ergänzen** des Textes mit **roter Tinte** vorgenommen werden. Diese Behelfe können bei der Fachabteilung für Zugförderung und Werkstättendienst der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, Administrationsgebände, XV. Mariahilferstrasse Nr. 132, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. österr. Staatsbahnlinien erfolgen kann, inklusive aller Nebenspesen zu erstellen.

Der Offerent hat mit seinem Anbote **acht Wochen** im Worte zu bleiben und steht es jedem frei, auch nur auf einen der ausgescbriebenen Gegenstände zu offerieren.

Die vorscbriftsmässig gestempelten, mit den Zeichnungen der offerierten Gegenstände belegten Offerte sind mit der Aufschrift: **„Offert für die Lieferung von Werkstätteneinrichtungen“** versehen bis längstens **12. Juni 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten Direktion einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage 10 Uhr vormittags stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlicb beizuwohnen. Es wird ausdrücklich bemerkt, dass die k. k. Staatsverwaltung trotz der Ueberreichung eines Offertes zu keiner Bestellnng verpflichtet werden kann.

Offerte, welcbe den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Mai 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Teil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. April 1903.

Einbeziehung der Station Glan-Münchweiler.

Ab 1. Juni 1903 wird die Station Glan-Münchweiler mit nachstehenden Entfernungen in den Tarif aufgenommen:

Seite des Haupttarifes	Von der Station	Eigentumsbahn	Bis zum Schnittpunkte 1	2	3	4	5	6
			Kilometer					
41	Glan-Münchweiler . . .	Pf.E.	—	3) 555	3) 609	3) 579	2) 591	2) 534

Wien, am 18. Mai 1903. [517]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Juli 1903 tritt ein Nachtrag III zu dem für den direkten Güterverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz, Monfalcone, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Eger, Passau, Salzburg und Simbach anderseits vorgesehenen, ab 1. Februar 1898 gültigen Tarife, Teil II, für den Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Grenzverkehr in Kraft, welcher Nachtrag Aenderungen der besonderen Tarifbestimmungen, insoweit selbe die Güter-Auf- und Abgabe in S. Sabba betreffen, sowie Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, Abteilung B, und Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife I, III und IV enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können durch die vorgenannten Stationen und die beteiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 10 h oder 8 Pfg. pro Stück bezogen werden.

Wien, Budapest, München, am 16. Mai 1903.
Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der übrigen beteiligten Verwaltungen. [518]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno.

Frachtberechnung für ledig in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn zur Aufgabe gelangendes lebendes Geflügel.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege werden für die Beförderung von lebendem Geflügel, welches in Geflügelwagen oder sonstigen Güterwagen der Eisenbahn ledig zur Aufgabe gebracht wird, folgende Frachtsätze berechnet:

I. Auf den Linien, für welche der Lokalgütertarif, Teil II, der Böhmischen Nordbahn Geltung hat.

a) Bei Beförderung als Frachtgut:

	Heller für einen Kilometer und einen Quadratmeter der einfachen Bodenfläche des verwendeten Wagens
Bei Benützung eines einfachen Wagens oder von 1 oder 2 Etagen eines Geflügel- oder sonstigen Etagenwagens	1·6
Bei Benützung von 3 oder 4 Etagen eines Geflügel- oder sonstigen Etagenwagens .	1·7
Bei Benützung von 5 oder mehr Etagen eines Geflügel- oder sonstigen Etagenwagens	1·8

b) Bei Beförderung als Eilgut:

Die vorstehend unter a) bezifferten Frachtsätze mit einem Zuschlage von 50 Prozent. In diesen Frachtsätzen ist die Manipulationsgebühr bereits inbegriffen.

Als geringste Entfernung werden 8 km in Rechnung gezogen.

II. Auf den Linien der Lokalbahnen Kuttenthal—Unter-Cetno und Mšeno—Unter-Cetno.

Bei Beförderung als Frachtgut die Frachtsätze der Klasse II, bei Beförderung als Eilgut die Frachtsätze der Klasse II mit einem Zuschlage von 50 Prozent bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 2400 kg pro Wagen.

Prag, am 16. Mai 1903. [519]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages VI zum Tarife, Teil II, Heft 2, vom 1. August 1900.

Am 1. Juli 1903 gelangt der Nachtrag VI zum oben genannten Tarifhefte zur Einführung, der neue,

teilweise ermässigte und erhöhte Frachtsätze für eine Anzahl von Ansnahmetarifen enthält.

Die durch den Nachtrag eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. August 1903.

Exemplare des Nachtrages können zum Preise von 18 h bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Wien, am 16. Mai 1903. [520]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ermässigung der Ueberfuhrsgebühr zwischen Graz (St.B.), sowie Graz (S.B.) einerseits und Graz-Karlau (k.k.St.B.) anderseits.

Im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A—IX, ist auf Seite 155 bei Graz sub b) 2. die Ueberstellungsgebühr von 16 h für 100 kg mit sofortiger Gültigkeit auf 12 h für 100 kg abzuändern.

Die Abänderung im Tarifwege wird gelegentlich der Herausgabe der Neuauflage des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen mit 1. Juli 1903 erfolgen.

Wien, am 19. Mai 1903. [521]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Teil II, Heft 7, 8 und 9, des Verbands-Gütertarifes vom 1. Februar 1898.

Berichtigungen.

In den am 1. Mai 1903 ausgegebenen Nachträgen sind mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 folgende Berichtigungen des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarife Nr. 33 für Kaolin etc., und zwar in der Abteilung II, vorzunehmen:

Auf Seite 4 des Nachtrages V zum Hefte 7 und des Nachtrages VI zum Hefte 9 ist jeweils in der ersten Zeile zwischen den Worten „Schieferthon“ und „sowie“ das Wort „roh“ einzuschalten; ferner sind auf Seite 10 des Nachtrages IV zum Hefte 8 in der zweiten Zeile die Worte „und Chinaklay“ zu streichen.

Wien, am 16. Mai 1903. [522]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bosnisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Berichtigung der Artikelbezeichnung im Anhange zum Tarife, Teil II, Heft 2.

Im Anhange zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Tarife für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, sind nachstehende Berichtigungen durchzuführen:

Bei Postnummer 10 ist die Artikelbezeichnung von „Holz der Pos. H—18, Punkt 1 und 3, sowie H—19, Punkt 1 und 4“ zu berichtigen auf: „Holz der Pos. H—18 a) und c), sowie H—19 a) und d)“, bei Postnummer 13 von „Bau- und Schnittholz etc. der Pos. H—18, Punkt 1 und 3“ auf: „Bau- und Schnittholz etc. der Pos. H—18 a) und c)“.

Wien, am 18. Mai 1903. [523]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Wien einerseits und Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits.

Aufhebung der bestehenden und Ausgabe einer neuen Zusammenstellung von Frachtsätzen.

Mit 1. Juli 1903 tritt eine neue Zusammenstellung von Frachtsätzen zwischen Wien I (K.E.B.) loko, Wien Südbahnhof, resp. Matzleinsdorf loko, Nussdorf, Wien St.E.G. transit, Wien K.F.N.B. transit, Wien Oe.N.W.B. transit und Wien D.U.B. der K.F.N.B. transit einerseits und Stationen der k. k. priv. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits in Wirksamkeit.

Mit Ende Juni 1903 tritt die gleichnamige, vom 1. März 1896 gültige Zusammenstellung ausser Kraft.

Exemplare der neuen Zusammenstellung werden bei den beteiligten Verwaltungen und im Wege der in der Zusammenstellung genannten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zum Preise von 1 Krone pro Stück bezogen werden können.

Wien, am 19. Mai 1903. [524]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Frachtermässigung für Petroleum, raffiniert etc.

Die von den Frachtsätzen unter „A“ der Seehafen-Ausnahmetarife Nr. 16 a und 16 b des vom 1. November 1899 gültigen Verbands-Gütertarifes, Teil II, Heft 4, laut Pos. III des Nachtrages II zu diesem Tarifhefte für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), bezw. Petroleum, raffiniert, gewährten und laut Pos. X des Nachtrages III zu dem obbezeichneten Tarifhefte bis Ende Dezember 1902 gültig gewesenen Frachtnachlässe werden für die Zeit vom 5. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens bis Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien einzusenden sind, wieder bewilligt.

Wien, am 19. Mai 1903. [525]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr zu den Pfingstfeiertagen.

Anlässlich des zu den Pfingstfeiertagen zu gewärtigenden starken Personenverkehres werden in der Zeit vom 30. Mai bis inklusive 3. Juni 1903 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausser den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen im Bedarfsfalle auch Vortrains dieser Züge in Verkehr gesetzt werden.

Wien, am 19. Mai 1903. [526]

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Schneebergbahn.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife für den direkten Personenverkehr.

Mit 1. Juni 1903 gelangt ein Nachtrag I zum Tarife für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang-Schneebergbahn anderseits, enthaltend Fahrpreise im Verkehre mit Stationen der Schneebergbahn (Zahnradstrecke) zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller erhältlich.

Wien, am 16. Mai 1903. [527]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1902. (Einführung des Nachtrages X.) Mit 1. Mai 1903 gelangte zum General-Gütertarife, Ausgabe 1902, der Nachtrag X zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. Mai 1903 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Benachrichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Ausland.

Süddeutscher Privatbahnverkehr. (Neue Fassung der Ziffer 6 des Rohstofftarifes.) Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1903 erhielt die Ziffer 6 des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarife III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl."

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1897. (Aenderung.) Die Bestimmung unter II B 2 a auf Seite 12/13 des Tarifes, betreffend Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg, wird mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 aufgehoben.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation für den inneren bayerischen Verkehr und für den Verkehr mit den bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. (Aufnahme einer neuen Bestimmung etc.) Mit sofortiger Gültigkeit wurde in den obigen Tarif auf Seite 3 unter I 3 nach lit. a) folgende weitere Bestimmung aufgenommen:

„b) Für Düngemittel, die lediglich ein Gemisch (mechanisches Gemenge) von zwei oder mehreren der unter 1 A oder 1 B oder in beiden Abschnitten aufgeführten Stoffe darstellen, wird die Fracht für das Gesamtgewicht zum Satze des in dem Gemenge enthaltenen höchsttarifierten Düngemittels nach den Bestimmungen dieses Tarifes berechnet."

Der jetzt mit „b" bezeichnete Absatz erhält die Bezeichnung „c". Auf Seite 1 des Tarifes werden ferner unter A die Positionen „Kalisalze, rohe u. s. w." und „Kartoffeldünger u. s. w." gestrichen.

Hierzu wird erläuternd bemerkt, dass die Streichung der letztgenannten Artikel deren Tarifierung nach dem gegenwärtigen Ausnahmetarife nicht aufhebt, da sie als ein mechanisches Gemenge anderer im Warenverzeichnisse aufgeführter Stoffe unter die obige neu aufgenommene Bestimmung I 3 fallen.

Photographische Ausstellung in St. Petersburg. (Dauer der Ausstellung.) Im Nachhange zu der im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 48 vom 28. April 1903 enthaltenen, den obigen Gegenstand behandelnden Kundmachung wird zur Kenntnis gebracht, dass die Photographische Ausstellung in St. Petersburg in der Zeit vom 20. April bis 14. Juni (n. St.) 1903 stattfindet.

Hundeausstellung in Bremen. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der am 8., 9. und 10. Mai 1903 in Bremen stattgefundenen Hundeausstellung haben für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsobjekte auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX und X (Generalgütertarif, I. Band, 1. Abteilung, Seite 61), vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden.

Güterverkehr zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und den Niederlanden, Belgien und Frankreich anderseits. (Einführung neuer Tarifhefte.) Am 1. Juni 1903 treten nachstehende Tarifhefte in Kraft:

a) Anhang zum Deutsch-Niederländischen Gütertarife, Teil II (Hefte 1 und 2);
b) Anhang zum Deutsch-Belgischen Gütertarife, Teil II, Heft 1;
c) Anhang zum Französisch-Deutschen Gütertarife (über Belgien), Teil II, Heft 1 c.

Sie enthalten direkte Frachtsätze zwischen den bedeutenderen dänischen, schwedischen und norwegischen Stationen einerseits und (zu a) niederländischen Stationen, (zu b) belgischen Stationen, (zu c) Stationen der Französischen Nordbahn anderseits über Vamdrup—Helsingör—Helsingborg und Vamdrup—Malmö, und zwar für Eil- und Frachtstückgut, sowie für eine Anzahl Güter in Wagenladungen von 5 t und 10 t, als Baumwolle, Bier, Butter, Düngemittel, Farben, Fassreifen, Garne, Gewebe, Glas, Häute und Felle, Heringe, Holzstoff, Holzwaren, Holzwolle, Kaffee, Leder, vegetabilische Oele, Oelkuchen, Papiere, Reis, Steine, Tabaksblätter, Tonwaren, Umzugsgut, Wein und Zucker.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Der Preis der Tarifanhänge, die durch die kgl. Eisenbahn-Direktion zu Köln bezogen werden können, beträgt zu a) Mk. 1·65, zu b) Mk. 2·40 und zu c) Mk. 1·95.

Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehre vom 20. August a. St./1. September n. St. 1896. (Einführung von Frachtsätzen für Kleinvieh.) Mit Gültigkeit vom 16. Mai n. St. 1903 wurden im obenbezeichneten Verkehre für die deutsche Strecke Sosnowice Landesgrenze—Gleiwitz (35 km) folgende Frachtsätze für Kleinvieh, als Schweine, Kälber (im Alter bis zu 6 Monaten), Schafe, Ziegen u. dgl. eingeführt:

	Für das Quadratmeter Ladefläche	
	Streckenfracht Mk.	Abfertigungsgebühr Mk.
in gewöhnlichen Wagen	0·70	0·20
in Etagewagen	0·93	0·20
für einzelne Stücke:		
für die ersten 10 Stück je	0·70	je 0·10
für jedes weitere Stück	0·35	je 0·10

Für die russische Strecke Sosnowice—Landesgrenze (2 km) kommen die im Tarife bereits vorgesehenen Frachten zur Berechnung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente gesuchen muss	Besondere Bemerkungen
1353	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Frachtgüter der Klasse I: Gewöhnliches Eilgut	Nagy-Ugrócz	Nemotitz	Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 820		Im Karlerungswege		
			Frachtgüter der Klasse I: sperrig	oder vice versa						461				
			Frachtgüter der Klasse II							341				
										277				
1354	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	a) Holz der Klasse C b) Holz des Spezialtarifes 2	Nagyhádya	Staudlog	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen, hölzerne, gelangt der Frachtsatz sub a) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen zur Anwendung. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Bestehen keine direkten Frachtsätze	ad a) 249 Heller ad b) 250 „		Im Karlierungswege		
1355	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	allen Stationen der St.E.G.	Landskron	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Bane von Gaswerken in Landskron bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif, bezw. Ausnahmetarif 12	Verschleden	Verschieden	20 Prozent Nachlass von den offiziellen Frachtsätzen des Lokaltarifes der St.E.G., bezw. des Ausnahmetarifes 12 unter Währung eines Minimalfrachtsatzes von 8 Heller pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904	

Fortlaufende Nummer	1356	1357	1358
Die Publikation erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Namen der und im	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht — für Artikel	Melasse der Pos. M—15 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Brennholz und Sägeabfallholz, nur als Brennholz verwendbar, bis zu 1 m Länge	Zucker der Pos. Z—8 a und b, ferner Candiszucker
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — von	Časlau	Bazin	Nusle-Vršovic
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route) — nach	Urfahr	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti tehérpályaudvár, Budapest-fővámház, Budapest-fővárosi közraktárak, Budapest-Józsefváros, Budapest-kiterö, Budapest-központi vásárcsarnok, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályaudvár, Budapest-Kelenföld, Budapest-déli vasut, Buda-Császárfürdö-kitérö, Ó-Buda-Filatorigát
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen obliegt dem Absender	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Aufladen der Sendungen obliegt den Parteien
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Lokaltarife	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3	Oesterreichisch-UngarischerEisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Es besteht kein direkter Frachtsatz	Verschieden	Verschieden
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	152 Heller	40 Heller	330 Heller
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1379	1380
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Nordwestbahn
	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Chilisalpeter (roher Natronsalpeter) zum Düngen	Maschinen, landwirtschaftliche (einschliesslich Molkereimaschinen), sowie Ackergeräte, zerlegt und unzerlegt, auch Weinpressen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Stockerau
nach	Lipótvár	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umschlag / Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bei Aufgabe von Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899	Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		333 / 323 / 416 Pfennig
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	135 Pfennig / 108 Pfennig *) / 113 Pfennig *)	281 *) / 276 *) / 364 Pfennig
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg		52 / 47 / 52 Pfennig
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg
	1379	1380

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1361	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz des Ausnahmetarifes III des Lokalgütertarifes, Teil II	Smečna-Sternberg	Krupa transit für Sendungen nach Kroschan	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen zum Bane der Lokalbahn Rakonitz-Laun bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif, Teil II	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die betreffende Bauleitung als Aufgeberin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Februar 1904	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung
									38	26	12			
				Kralup										
				Prag (Bubna)					39	27	12			
				Prag (Smichow)					40	28	12			
			Holz der Post H—18 des österr.-ungar. Gütertarifes, Teil I, B											
				Kralup					40	28	12			
				Prag (Bubna)					41	29	12			
				Prag (Smichow)					42	30	12			
			Cement, auch hydraulischer Kalk der Post C—6, und Kalk der Post K—4 des österr.-ungar. Gütertarifes, Teil I, B	Prag (Smichow)					40	28	12			
			Steine der Post S—55 b des österr.-ungar. Gütertarifes, Teil I, B	Milostin-Konnowa		das Ladegewicht des verwendeten Wagens.			27	20	7			
			Steine der Post S—55 a des österr.-ungar. Gütertarifes, Teil I, B						23	17	6			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen / und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg	pro 100 kg			
1362	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kork (Korkrinde), roh und präpariert (exkl. Korkwaren)	Triest	Weipert (B.E.B.) Kaaden-Brnnnersdorf (B.E.B.) Schlackenwerth (B.E.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandetarifes. Anfgabe als Frachtgut nnd Frachtzahlung für mindestens 7000 kg für den Frachtbrief und Wagen vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, bezw. Anhang hierzu	Verschieden	Heller 386 368 380		Im Kartierungswege		
1363	Südbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Papier der Pos. P—1—a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Freiung im Böhmerwalde	Triest	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für Mengen nnter 5000 kg vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3	Direkter Frachtsatz besteht nicht	562 Heller		Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
	Nr. 57 vom 19. Mai 1903	1342	Südbahn-Gesellschaft	Nicht namentlich angeführt	Mineralwasser	Hauenstein-Warta Karlsbad Karlsbad-Zentralbahnhof Klösterle Marienbad Wickwitz	Triest, Pola, Rovigno und Fiume	Die in den Rubriken 10 und 11 überschriftlich ersichtlich gemachten Empfangsstationen haben richtig folgende Anordnung zu erhalten, und zwar in der Rubrik: 10: Triest Pola Rovigno Fiume; 11: Triest Pola Rovigno Fiume	Druckfehler-Berichtigung

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 59. Wien, 23 Mai 1903. **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Dieser Nummer liegt die „Uebersicht der Längen der auf dem Gebiete der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder gelegenen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen mit 31. Dezember 1902“ bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. Mai 1903, Z. 21.366, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Mit Zuschrift vom 4. Mai 1903 hat das Eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement, Eisenbahn-Abteilung in Bern, dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport daselbst die Mitteilung gemacht, dass am 1. Mai 1903 die Teilstrecke Murten — Ins der Freiburg-Murten-Ins-Bahn dem Betriebe übergeben worden ist. An dieser 7·17 km langen Teilstrecke liegen folgende Stationen und Haltestellen: Murten (Gemeinschaftsstation mit den Schweizerischen Bundesbahnen), Muntelier (Haltestelle), Sugiez und Ins (Gemeinschaftsstation der Bern-Neuenburg-Bahn).

Der Betrieb der neuen Strecke wird von der Verwaltung der Freiburg-Murten-Ins-Bahn geführt, welche unter Nr. 15 (jetzt Nr. 14; siehe die hieramtliche Kundmachung vom 11. Mai 1903, Z. 20.741, enthalten im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 55 vom 14. Mai 1903) als Freiburg-Murten-Bahn bereits unter jenen schweizerischen Unternehmungen aufgeführt ist, welche in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet — VIII. Ausgabe vom 1. Jänner 1903 — eingetragen sind. Der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst ist daher vom Tage ihrer Eröffnung an zu rechnen.

Die Nummer 15 (jetzt 14) der von schweizerischen Verwaltungen betriebenen Bahnen und Bahnstrecken hat demnach nunmehr zu lauten:

14. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 6. Mai 1903 Kenntnis gegeben.

Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Vinschgaubahn“ und Genehmigung der Statuten derselben.

Das Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium der Aktiengesellschaft: „K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn“ in Wien im Vereine mit dem Aktions-Komitee für die Erbauung einer Lokalbahn von Meran nach Mals (Vinschgaubahn) die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Vinschgaubahn“ mit dem vorläufigen Sitze in Wien erteilt und die Statuten dieser Gesellschaft unter einem genehmigt.

Wien, am 8. Mai 1903. — Z. 20.229. E.-M.-Z. 21.820.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Wenn sich nach den Vorschriften der Bauordnung die Notwendigkeit einer neuen Konsentierung ergibt, so können hierbei an den Bauführer, soweit sich die Wirkung der neuen Baubewilligung erstrecken soll, auch alle gesetzlichen Anforderungen gestellt werden, ohne Rücksicht darauf, ob irgend welche Forderungen bei einer früheren, wohl dasselbe Territorium, aber nicht denselben Baufall betreffenden Konsensverhandlung gestellt worden waren.

2. Wie bei jedem anderen industriellen oder Wohngebäude erwirbt der Erbauer eines Bahnhofgebäudes das Recht darauf, dass ihm eine Kommunikation mit den öffentlichen Strassen nach den Bestimmungen des Konsenses erhalten werde. Dadurch unterscheidet sich der Bahnhof von der übrigen Bahnstrecke, und das macht ihn zum Bauplatze im Sinne des § 61 der Wiener Bauordnung, wobei es dann auf das Verhältnis der verbauten zu der von Strassenzügen umgebenen Area nicht ankommt.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Oktober 1900, Z. 44.712, betreffend die Herstellung eines Gehweges, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die angefochtene Entscheidung wird als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

Entscheidungsgründe:

Anlässlich der am 22. Februar 1900 stattgehabten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Projekt der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen für die Rekonstruktion der Linie Matzleinsdorf—Guntramsdorf, hat die Gemeinde Wien unter anderem die Forderung gestellt: „Die Bahngesellschaft hat die Verpflichtung zu übernehmen, an jenen Seiten des Bahnhofes, welche unmittelbar an öffentliche Strassen grenzen, nach erfolgter Eröffnung dieser Strassenzüge einen Gehweg, dessen Breite mit einem Sechstel der Strassenbreite zu bemessen wäre, in der von der Gemeinde Wien vorzuschreibenden Konstruktion auf eigene Kosten herzustellen und nach Ablauf eines Jahres nach beendeter Herstellung der Gemeinde in die Erhaltung zu übergeben".

Das Eisenbahnministerium hat in seiner in Beschwerde gezogenen Entscheidung vom 4. Oktober 1900, Z. 44.712, dieser Forderung der Gemeinde Wien mit der Begründung nicht stattgegeben, dass „die gesetzlichen Voraussetzungen, welche nach § 61 der Wiener Bauordnung die Verpflichtung zur Herstellung von Gehwegen zu begründen vermögen, im vorliegenden Falle nicht zutreffen."

Der dagegen von der Gemeinde Wien ergriffenen Beschwerde werden zunächst von den belangten Parteien zwei Einwendungen entgegengesetzt:

1. Es sei die Anforderung verfrüht, weil sie schon gelegentlich der politischen Begehung und nicht erst bei Erteilung des Baukonsenses gestellt worden.

Diese Einwendung fand der Verwaltungsgerichtshof nicht stichhältig, weil die materielle Pflicht zur Trottoirherstellung allerdings erst mit dem Baukonsense, resp. nach demselben wirksam wird, die kompetente Behörde aber nicht gehindert werden kann, sie auch früher festzustellen, welche Feststellung allerdings nur insofern wirksam wird, als sich nicht relevante Umstände inzwischen geändert haben, und daher auch nur mit dieser Beschränkung rechtskräftig wird. Die Abweisung des Begehrens der Gemeinde erfolgte denn auch nicht darum, weil es als verfrüht angesehen wurde, sondern weil es als materiell unbegründet erachtet wurde. Wenn nun der Einwendung der belangten Parteien stattgegeben werden sollte, so müsste nicht die Beschwerde als verfrüht abgewiesen, sondern die angefochtene Entscheidung als verfrüht aufgehoben werden.

2. Wird eingewendet, es habe die Gemeinde Wien ihre jetzt gestellte Forderung dadurch verwirkt, dass sie seinerzeit in den Achtziger-Jahren bei der ersten Konsentierung des Bahnhofsgebäudes es versäumt habe, die Forderung geltend zu machen.

Diese Rechtsanschauung konnte der Verwaltungsgerichtshof nicht teilen; denn so richtig es ist, dass gewisse Leistungen des Bauwerbers bei sonstiger Präklusion spätestens in der Baubewilligung festgestellt werden müssen, so sehr muss daran festgehalten werden, dass — wenn sich nach den Vorschriften der Bauordnung die Notwendigkeit einer neuen Konsentierung ergibt — hierbei an den Bauführer, soweit sich die Wirkung der neuen Baubewilligung erstrecken soll, auch alle gesetzlichen Anforderungen gestellt werden können, ohne Rücksicht darauf, ob irgend welche Forderungen bei einer früheren, wohl dasselbe Territorium, aber nicht denselben Baufall betreffenden Konsensverhandlungen gestellt worden waren oder nicht. Im übrigen hat der Verwaltungsgerichtshof folgendes erhoben:

Der vorliegende Tatbestand zeigt, dass das Bahnhofterritorium zu der Fläche, welche mit Hochbauten bedeckt werden soll, in einem auffallenden Missverhältnisse stehe (nach den Angaben des belangten Ministeriums 21.000 m^2 zu 387 m^2), dass ferner, wie wieder das belangte Ministerium unwidersprochen behauptet, die Kosten der gesamten Hochbauten nur rund K 12.000, die der Trottoirherstellung allein rund das Doppelte betragen.

Anknüpfend hieran halten die belangten Parteien den Tatbestand des § 61 der Wiener Bauordnung (Gesetz vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35) nicht für gegeben, weil als „Bauplatz" im Sinne dieser Gesetzesstelle nur jener Grund angesehen werden kann, welcher wirtschaftlich dem Gebäude als Pertinenz dient, während hier die Ausdehnung des Platzes durch die Notwendigkeit der Geleiseanlage gegeben ist und diese Anlagen nicht etwa dem Bahnhofe, sondern zusammen mit dem Bahnhofe der Unternehmung des Bahnbetriebes wirtschaftlich zu dienen bestimmt sind. In konsequenter Durchführung der Rechtsanschauung der beschwerdeführenden Gemeinde müssten die Bahnen, soweit sie Wien durchziehen, längs ihrer ganzen Strecke Trottoire anlegen. Nach der Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichtshofes kommt es aber — wie ja auch die mitbelangte Partei zugibt — auf die Grösse des Platzes, auf welchem das Gebäude zwischen öffentlichen Strassenzügen steht, nicht an. Auch die Tatsache, dass das Gebäude wirtschaftlich nicht Hauptzweck ist, sondern zusammen mit dem Platze Mittel zu einem anderen wirtschaftlichen Zwecke ist, erschien nicht ausschlaggebend.

Es ist klar, dass, wenn sowohl ein Gebäude als ein Arbeits- oder Materialplatz dem Fabriksunternehmen dient, man nicht sagen kann, dass der Platz dem Gebäude oder umgekehrt das Gebäude dem Platze dient; beide dienen eben dem Fabriksunternehmen, und doch wird niemand zweifeln, dass, insofern das Gebäude auf dem Platze steht und beide von öffentlichen Strassen begrenzt werden, der ganze grosse Komplex zwischen

den öffentlichen Strassen „Bauplatz“ im Sinne des § 61 der Bauordnung ist.

Was dem Verwaltungsgerichtshofe für den vorliegenden Fall vielmehr ausschlaggebend erschien und gleichzeitig der von den belangten Parteien versuchten Deduktion ad absurdum begegnet, ist folgendes:

Der Platz, auf welchem der Bahnhof stehen soll und welcher ja — wie unbestritten ist — innerhalb des verbauten Terrains von Wien liegt, bedarf des Verkehres und der Verbindung mit den umliegenden Strassenzügen. Es handelt sich im Gegensatze zur kurrenten Bahnstrecke nicht einfach um eine Abschliessung vom Strassenkörper, sondern es sind — das liegt im Begriffe der Bahnhofanlage und ist überdies aus den Plänen zu ersehen — Zu- und Ausfahrten zu den Strassen und am Bahnhofe projektiert. Wie bei jedem anderen industriellen oder Wohngebäude erwirbt der Erbauer des Bahnhofgebäudes das Recht darauf, dass ihm eine Kommunikation mit den öffentlichen Strassen nach den Bestimmungen des Konsenses erhalten werde. Dadurch unterscheidet sich der Bahnhof von der übrigen Bahnstrecke, und das macht ihn zum Bauplatze im Sinne des § 61 der Bauordnung, wobei es dann auf das Verhältnis der verbauten zu der von Strassenzügen umgebenen Area ebensowenig ankommt, wie wenn etwa ein Privater, durch die Art seines industriellen Etablissements gezwungen oder um einem Luxusbedürfnisse zu genügen, sich sein Gebäude mit einem grossen unverbauten Raume (Materialplatz, Park) umgibt. Trifft aber hiernach der Begriff „Bauplatz“ zu, so hat die Gemeinde für ihre Forderung — wie nicht weiter in Abrede gestellt wird — den Wortlaut des § 61 der Bauordnung für sich, und es war also das Begehren gesetzlich begründet.

Die angefochtene Entscheidung, welche demselben nicht stattgab, war daher als im Gesetze nicht begründet aufzuheben.

(Erkenntnis vom 7. März 1903, Nr. 2646; E.-M.-Z. 17.449 ex 1903.)

Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte.

K. k. Bezirksgericht für Handelssachen Wien.

Auf die Haftbefreiung des § 77 (2) des Eisenbahn-Betriebsreglements kann sich die Eisenbahn nicht berufen, wenn im Frachtbriefe nur auf einen vom Versender hinterlegten Generalrevers Bezug genommen, eine besondere Erklärung über die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung derselben vom Versender jedoch nicht abgegeben ist. Die Haftbefreiung der Eisenbahn nach § 77 (4) des Eisenbahn-Betriebsreglements tritt auch bei leicht zerbrechlichen Gütern nur ein, wenn der Bruch nach den Umständen des Falles aus der besonderen Gefahr der Gebrechlichkeit entstehen konnte.

(Entscheidung vom 5. Februar 1901, $\frac{\text{Cb I 14/I}}{4}$.)

In der Station M. wurde von A. eine Sendung Sammelgut, darunter eine Marmorplatte an C. in P. aufgegeben. Im Frachtbriefe war die Klausel angesetzt: „Generalrevers deponiert“, und dieser Klausel die Stampiglie der Firma A. beigefügt. Der Generalrevers lautete: „Die Güterabfertigung in M. übernimmt auf unser Ansuchen unverpackte und mangelhaft verpackte Güter ohne jedesmalige Ausstellung eines Reverses und erklären wir durch diesen Generalrevers ausdrücklich der am Frachtbriefe unserseits vermerkten Klausel: ‚Generalrevers deponiert‘, die Gültigkeit eines Reverses im Sinne des § 58 E.-B.-R. zuzuerkennen. Unterschrift: A.“ Die Marmorplatte befand sich in einem Bretterverschlage und war mittels Holzpolsterung in dem Bretterverschlage festgehalten.

Schon in der nächsten Station B. wurde festgestellt, dass die Marmorplatte in vier Teile gebrochen war, und wurde hierüber sowohl in der Station B. als in der Bestimmungsstation P. der Tatbestand protokollarisch aufgenommen. In dem Protokolle wurde lediglich der Umstand des Bruches konstatiert und als Ursache die schlechte Verpackung angenommen. Weitere Umstände wurden nicht festgestellt.

Da die Eisenbahn die Zahlung des Schadens verweigerte, wurde der Klageweg beschritten. Die beklagte Eisenbahn berief sich zu ihrer Befreiung von der Haftung auf die Klausel am Frachtbriefe, bezw. den Generalrevers, sowie auf § 77, Z. 2, E.-B.-R., und führte ferner an, dass Marmorplatten zu den Gütern gehören, welche vermöge ihrer eigentümlichen, natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Bruch zu erleiden, und dass daher auch der Haftbefreiungsgrund des § 77, Z. 4, E.-B.-R. in Betracht komme.

Der vom Gerichte einvernommene Sachverständige gab nach Besichtigung der fraglichen Marmorplatte, welche sich zur Zeit der Verhandlung noch in der ursprünglichen Verpackung befand, an, dass die Marmorplatte, trotzdem sie zu den leicht gebrechlichen Gütern gehöre, bei dieser Verpackung und gewöhnlicher Handhabung mit ihr und trotz der mit dem Transporte verbundenen Stösse und der sonstigen Bewegungen des Wagens nicht brechen könne. Den Bruch der Marmorplatte habe nach seiner Meinung entweder verursacht, dass ein Stoss mit einem harten Gegenstande gegen die Latten oder die Marmorplatte selbst geführt wurde, oder dass beim Verladen die Platte fallen gelassen wurde.

Das k. k. Bezirksgericht für Handelssachen in Wien verurteilte die Eisenbahn mit dem Urteile vom 5. Februar 1901, Z. $\frac{\text{Cb I 14/I}}{4}$, zum Ersatze des Schadens und der Prozesskosten aus folgenden Gründen:

Auf die Haftbefreiung des § 77, Z. 2, E.-B.-R. kann sich im vorliegenden Falle die Eisenbahn nicht berufen, weil eine Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe, welche den Bestimmungen des § 58 E.-B.-R. entspricht, fehlt.

§ 58 E.-B.-R. verlangt nämlich, dass die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung im Frachtbriefe anerkannt werden. In dem bezüglichen Frachtbriefe wurde aber nur auf einen Generalrevers Bezug genommen, in welchem selbstverständlich die besonderen Mängel des hier in Frage kommenden Gegenstandes nicht angeführt erscheinen. Es sind somit in diesem Frachtbriefe die Mängel der Verpackung nicht bezeichnet und somit liegen die Voraussetzungen des § 77, Z. 2, E.-B.-R. nicht vor.

Was den Haftausschliessungsgrund des § 77, Z. 4, E.-B.-R. betrifft, so gehört allerdings das hier in Frage kommende Gut zu denjenigen, welche vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Bruch zu erleiden, damit aber gemäss § 77, Z. 4, E.-B.-R. die Haftbefreiung der Eisenbahn eintrete, ist erforderlich, dass der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist oder doch nach den Umständen des Falles aus dieser Gefahr entstehen konnte. Der Sachverständige hat aber erklärt, dass vorliegend der Bruch nicht aus der eigentümlichen natürlichen Gebrechlichkeit des Gutes entstehen konnte. Es fehlt also

im gegebenen Falle auch die Voraussetzung der Haftbefreiung nach § 77, Z. 4, E.-B.-R.

Demnach ist die Haftung der Eisenbahn lediglich nach § 75 E.-B.-R. zu beurteilen, und die Bahn müsste, um sich von der Haftung zu befreien, beweisen, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist. Einen solchen Beweis hat aber die Eisenbahn nicht erbracht. Sie hat allerdings behauptet, die Verpackung sei eine schlechte gewesen, es ist aber durch die Aussage des Sachverständigen im Gegenteile bewiesen, dass die Verpackung eine solche war, durch welche die gewöhnlichen Gefahren des Transportes für dieses Gut abgewendet erschienen. Mangels des der Eisenbahn im § 75 E.-B.-R. aufgebürdeten Beweises war sie daher verpflichtet, den entstandenen Schaden zu ersetzen. Die Eisenbahn haftet aber im gegebenen Falle für den eingetretenen Schaden aus ihrem Verschulden, weil nach dem Gutachten des Sachverständigen die Beschädigung des Gutes entweder durch einen Stoss mit einem harten Gegenstande oder durch das Fallenlassen bei der Verladung verursacht worden ist.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Urano" von Santos.) Dieser Dampfer von 1632 Tonnen Gehalt ist am 29. März 1903 nach 35tägiger Fahrt mit 2 Passagieren und 1198 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 75 Tonnen nach Fiume und 32 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 8 der Santos-Linie von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Santos 1,142.580 kg Kaffee und aus Rio de Janeiro 55.080 kg Kaffee. Der Wert des eingeführten Kaffees betrug K 2,395.320.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2353 Tonnen Gehalt ist am 3. April 1903 mit 9 Passagieren und 1225 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 493 Tonnen Zucker, nebst 1736 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 4 der Bombay-Linie von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 11.818 kg, Suez 401 kg, Gedda 1390 kg, Suakim 5300 kg Zucker, Aden 342.667 kg (worunter 322.345 kg Zucker) und 1736 Stück Balken, Zanzibar 1061 kg, Hodeidah 13.814 kg (worunter 12.000 kg Zucker), Djihonti 870 kg Bier, Massaua 1863 kg, Bombay 745.171 kg (worunter 153.850 kg Zucker), Bassorah 42.071 kg, Bushire 4032 kg, Bagdad 31.768 kg, Bahrein 122 kg, Mangalore 4262 kg, Cochin 333 kg Kurzwaren, Calicut 1973 kg, Cannanore 4403 kg und Shanghae 11.861 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,065.306.

Verschiedene Mitteilungen.

Rohitscher Lokalbahn. (Konstituierende Generalversammlung.) Am 4. Mai 1903 fand in Wien die konstituierende Generalversammlung der Aktiengesellschaft „Rohitscher Lokalbahn" statt. Die Versammlung wurde durch den Konzessionär Hugo Ritter v. Heider eröffnet, welcher zunächst den erschienenen Regierungsvertreter, k. k. Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium Dr. Hermann Boess, und den der Versammlung beiwohnenden Substituten des k. k. Notars Dr. Max Kolowrat begrüsste und vorstellte. Hierauf wurde die statutenmässige Einberufung der Generalversammlung festgestellt und ferner konstatiert, dass bei der Versammlung ein Aktienkapital von Kronen 2,844.800 mit 5689 statutengemäss qualifizierten Stimmen vertreten und sohin die Generalversammlung im Sinne des § 7 der Gesellschaftsstatuten beschlussfähig war. Zum Vorsitzenden wurde Dr. Julius v. Derschatta, Reichsratsabgeordneter, zum Schriftführer Josef Hait und zu Stimmenzählern — gleichzeitig Protokollsverifikatoren — Johann Tschech und Franz Mraz gewählt. Gemäss § 6 der Statuten wurde sodann die Zeichnung, bezw. Uebernahme des gesamten Aktienkapitales konstatiert, desgleichen die Deckung der Einzahlungen durch eine mehr als 40prozentige Quote. Nachdem hierauf die Urkunden, Protokolle, Uebereinkommen u. s. w., aus welchen die Rechte und Verbindlichkeiten des Konzessionärs, sowie alle demselben zugestandenen Begünstigungen zu entnehmen sind, der Versammlung vorgelegt wurden, wurde der Antrag des Vorsitzenden, die vom k. k. Ministerium des Innern unterm 16. März 1903, Z. 10.819, auf Grund Allerhöchster Ermächtigung genehmigten Statuten als Gesellschaftsvertrag anzunehmen und in die dem Konzessionär der Rohitscher Lokalbahn zukommenden Rechte und ohliegenden Verhindlichkeiten einzutreten, einstimmig zum Beschlusse erhoben. Dr. Arnold Beck wurde ermächtigt, die handelsgerichtliche Registrierung der neuerrichteten Aktiengesellschaft zu veranlassen. In den Verwaltungsrat wurden gewählt: von den Besitzern der Prioritätsaktien gemeinsam mit den Besitzern der Stammaktien Hugo Ritter v. Heider; von den Besitzern der Prioritätsaktien Doktor Arnold Beck, Dr. Ernst Schuster und Dr. Ludwig Westermayer; von den Besitzern der Stammaktien Hugo Ritter v. Berks, Franz Dienstl und Josef Simony. Das k. k. Eisenbahnministerium entsendete als Regierungs-Verwaltungsratsmitglied den Oberinspektor der k. k. österr. Staatshahnen i. R. Konrad Felgel, der steiermärkische Landesausschuss den Reichsrats- und Landtagsahgeordneten Dr. Julius v. Derschatta. In den Revisionsausschuss wurden Johann Tschech und Josef Kollross als Mitglieder und Gottlieb Simm als Ersatzmann gewählt. In der unmittelbar nach Schluss der Generalversammlung stattgefundenen konstituierenden Sitzung des gesellschaftlichen Verwaltungsrates wurden Dr. Julius v. Derschatta zum Präsidenten und Oberinspektor Konrad Felgel zum Vizepräsidenten gewählt. Das gebildete Exekutivkomitee setzt sich zusammen aus den Herren: Dr. Julius v. Derschatta, Konrad Felgel, Hugo Ritter v. Heider und Dr. Arnold Beck. [E.-M.-Z. 20.639.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des LXVIII. Stückes.) Das am 9. Mai 1903 herausgegebene LXVIII. Stück des ohgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1173: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. Mai 1903, Z. 95.002, hetreffend die Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Nutz- und Zuchtvieh aus den politischen Bezirken Kolin und Schlan nach dem Deutschen Reiche.

Nr. 1174: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 5. Mai 1903, Z. 95.831, mit welcher die Kundmachung, betreffend die Durchführung der Viehheschau in den Eisenbahnstationen abgeändert wird.

Nr. 1175: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 4. Mai 1903, Z. 95.321, hetreffend das Verbot der Einfuhr von Borstenvieh aus dem kgl.preussischen Regierungshezirke Cöslin.

— (Inhalt des LXIX. Stückes.) Das am 13. Mai herausgegebene LXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1176: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Mai 1903, Z. 21.204, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn.

— (Inhalt des LXX. Stückes.) Das am 14. Mai herausgegehene LXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1177: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 9. Mai 1903, Z. 18.343, betreffend die Auflassung der Station Leohen der k. k. österr. Staatsbahnen als ständige Ein- und Ausladestation für Viehtransporte.

— (Inhalt des LXXI. Stückes.) Das am 16. Mai herausgegebene LXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1178: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Mai 1903, Z. 21.030, betreffend die Aufhehung des Einfuhrverbotes für Klauentiere, beziehungsweise Schweine aus den politischen Bezirken Cilli und Raun in Steiermark.

Nr. 1179: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 12. Mai 1903, Z. 10.502, hetreffend die tierärztliche Grenzbeschau des zur Ausfuhr nach dem Auslande bestimmten Handelsgeflügels.

— (Inhalt des LXXII. Stückes.) Das am 19. Mai herausgegehene LXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1180: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 13. Mai 1903, Z. 101.140, betreffend die Einfuhr von Schlachtschweinen aus Galizien nach dem öffentlichen Schlachthause in Neupaka und nach der Betriehsstätte des Fleischhauers Konrad Neumann in Zwickau.

Nr. 1181: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 16. Mai 1903, Z. 13.662, betreffend das Ein- und Durchfuhrverbot für Schafe und Ziegen aus mehreren rumänischen Distrikten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Abänderung des Schleppbahngebühren-Verzeichnisses.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Bezeichnung des nächst der Station Schallan gelegenen Schachtes „Julius Schacht, Julius Kühnel" abgeändert auf „Maximilan-Schacht, Max Mühlig".

Eine Aenderung der seitherigen Schleppbahngebühr tritt nicht ein.

Teplitz, am 21. Mai 1903. [528]

Petroleumverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Ab 4. Juli 1903 werden die in dem Nachtrage 1 zu dem vom 1. Juni 1900 gültigen Ausnahmetarife für Petroleum etc., gültig vom 1. Februar 1902, auf Seite 48 und 49 enthaltenen Frachtsätze von Kralup B.N.B. nach Aussig Oe.N.W.B. mit 35 Heller pro 100 kg und von Kralup B.N.B. nach Auscha, Station der Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha, mit 69 Heller pro 100 kg ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 23. Mai 1903. [529]

K. k. österr. Staatsbahnen
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 und, insoweit Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903, gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung:

a) Nachtrag III zu dem vom 1. Februar 1900 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, und
b) Nachtrag VII zu dem vom 1. Juni 1897 gültigen Tarife, Teil II, Heft 2, des obgenannten Eisenbahnverbandes.

Dieselben enthalten Aenderungen der Fassung der Ausnahmetarife 6 (Emballagen), 7 (Schwefelsäure), 13 (Kalk u. s. w.), 21 (Kohlen), 33 (Sand, Thon u. s. w.) und 48 (Petroleum), Ergänzungen der Frachtsätze für den Klassengutverkehr, u. a. durch Einbeziehung der Station Haindorf-Liebwerda der Friedländer Bezirksbahnen, sowie Ergänzungen, bezw. Aenderungen der Frachtsätze einer grösseren Anzahl der bestehenden Ausnahmetarife, ferner neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 23 (Düngemittel u. s. w.), und endlich einen neuen Ausnahmetarif 70 (Scherben).

Abdrücke der Nachträge sind zum Preise von
ad a) 30 Pfg. = 35 Heller,
ad b) 75 Pfg. = 90 Heller
bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 19. Mai 1903. [530]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung neuer Kartierungssätze.

Am 1. Juli 1903 gelangen an Stelle der mit gleichem Tage ausser Wirksamkeit tretenden Kartierungssätze nach oder von Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit und Wien-Brigittenau Rangierbahnhof transit, gültig vom 1. Jänner 1901, sowie nach oder von Wien St.E.G. transit, gültig vom 1. April 1902, neue Kartierungssätze zur Einführung. Dieselben finden Anwendung im direkten Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen anderseits.

Exemplare der Kartierungssätze sind bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von je 40 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 18. Mai 1903. [531]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Süddeutscher Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 gelangen zwischen Wien-Westbahnhof und Stuttgart-Hauptbahnhof über Passau—Nürnberg—Crailsheim Schnellzugsfahrpreise für die einfache Fahrt in allen Klassen, sowie Gepäcksfrachtsätze, ferner zwischen Wien-Westbahnhof einerseits, Gmünd, Aalen und Crailsheim anderseits Gepäcksfrachtsätze über den gleichen Weg zur Einführung.

Wien, am 19. Mai 1903. [532]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstignng für Rohpetroleumsendungen in Budapest dunap. t. p. u.

Mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 wird für die von Galizien nach Budapest dunap. t. p. u. abgefertigten Rohpetroleumsendungen der Petroleumprodukten-Fabrik „Danica" der Ersten bosnischen Ammoniaksoda-Fabriks-Aktiengesellschaft, welche in die in der Station Budapest dunap. t. p. u. befindliche Pumpenanlage der genannten Aktiengesellschaft eingelagert und von dort zu einem für den Transport geeigneten Zeitpunkte nach Bosna-Brod weiter befördert werden, die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt. Für diese Sendungen werden die im Galizisch-Ungarischen Verbandstarife, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. Jänner 1901, sub Postnummer 49 von galizischen Stationen nach Bosna-Brod enthaltenen Frachtsätze mit der Massgabe angewendet, dass für Transporte, welche verbandsmässig via Budapest instradieren, die Frachtsätze um 10 Heller pro 100 kg, für jene Sendungen, welche via Beszkid instradieren, um 12 Heller pro 100 kg, und für solche

Transporte, welche via Woronienka instradieren, um 18 Heller pro 100 kg erhöht werden.

Als Reexpeditionsgebühr werden ausserdem 3 Heller pro 100 kg berechnet.

Diese Begünstigung findet auch auf Sendungen Anwendung, welche bereits im Jahre 1902 eingelagert wurden und nach Erscheinen dieser Kundmachung nach Bosna-Brod weiterbefördert werden.

Im übrigen sind die im Tarife, Teil I, Abteilung B, Anhang I, enthaltenen Bestimmungen für Güter, welche in Lagerhäusern, bezw. Reexpeditions-Stationen eingelagert und reexpediert werden, massgebend.

Wien, am 14. Mai 1903. [533]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Frachtermässigung für Petroleum, raffiniert etc.

Die im Verbands-Gütertarife, Teil II, Heft 2, vom 1. Mai 1901 auf Seite 93 für Petroleum, raffiniert, und für Petroleumnaphtha (Rohbenzin) zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete von Wien (diversen Bahnhöfen), dann von Floridsdorf, Floridsdorf-Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau und Stockerau verzeichneten, bis Ende Dezember 1902 gültig gewesenen Frachtnachlässe werden für die Zeit vom 5. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903 im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate, welche spätestens bis Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien einzusenden sind, wieder gewährt.

Wien, am 19. Mai 1903. [534]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der Verbandsverwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ostdeutscher Güterverkehr (Gruppe I/II). (Ausgabe eines neuen Gütertarifes.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wird für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg (Gruppe I) einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen (Gruppe II), sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn anderseits ein neuer Gütertarif herausgegeben, durch welchen der Gütertarif vom 1. März 1899 nebst Nachträgen zur Aufhebung gelangt.

Der neue Tarif enthält ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen teilweise ermässigte Frachtsätze in den Ausnahmetarifen, vorzugsweise für Eisen des Spezialtarifes I im Ausnahmetarife 9 und für Braunkohlen etc. im Ausnahmetarife 6 c.

Die bei einzelnen Stationsverbindungen eintretenden, geringfügigen Tariferhöhungen erlangen erst ab 15. Juli 1903 Gültigkeit; die Ausnahmefrachtsätze für Zink und Blei in den Ausnahmetarifen 17, K. und M. für die Versandstationen Brzezinka, Lossen, Ohlau und Zabrze gelten nur noch bis zum 15. Juli 1903.

Der neue Tarif ist durch Vermittlung der Fahrkartenausgabestellen käuflich zu beziehen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе trans., Teil II, vom 1. März 1897. (Einbeziehung der Station Bleicherode.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Bleicherode der kgl. Eisenbahn-Direktion Cassel in die Tarifabteilung a mit folgenden Frachtsätzen für rohe Kalisalze und Chlorkalium in 10 t-Ladungen einbezogen:

Kilometer	Von Bleicherode nach	Rohe Kalisalze	Chorkalium
		10 t	10 t
		Pfennig für 100 kg	
550	Passau Donaulände trans.	94·5	127
433	Regensburg Donaulände trans. . . .	89	110
508	Deggendorf Donaulände traus. . . .	94·5	127

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе. Teil II, vom 1. Jänner 1899. (Berichtigung.) Der Frachtsatz Karlsruhe—Mühlburg—Passau Donaulände des Ausnahmetarifes 2 c auf Seite 17 des Nachtrages IV ist mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1903 von 81 auf 87 Pfennig für 100 kg zu berichtigen.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Aenderung.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ab werden die Bestimmungen unter Ziffer 2 a des Abschnittes II B (zu §§ 7—9 der allgemeinen Tarifvorschriften) auf Seite 5 des Nachtrages X zum Tarife, betreffend die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg, von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung“ bis „überweisen“ gestrichen.

Russland. (Revision der russischen Klassentarife.) Im Departement für Eisenbahnangelegenheiten hat man gegenwärtig damit begonnen, die Klassentarife des Allgemeinen russischen Eisenbahn-Gütertarifes einer Revision zu unterziehen, und zwar zunächst die beiden ersten Klassen, deren Nomenklatur die hochwertigsten Waren umfasst. Zu diesem Zwecke ist eine besondere Kommission gebildet worden, welcher Vertreter der russischen Eisenbahnen und Börsenkomitees angehören.

Den Hauptanlass zur Revision der Tarife haben die Petitionen mehrerer Eisenbahnen gegeben, welche unter Hinweis auf die Steigerung der Betriebskosten und den ungenügenden Ertrag um eine Erhöhung der Tarife nachsuchten.

Anderseits wird das diesen Klassentarifen zugrunde liegende Differentialsystem als reformbedürftig angesehen.

Die Aktion dürfte, nach der in der „Torg. Prom. Gas.“ gegebenen amtlichen Darstellung der Sachlage zu schliessen, auf eine Erhöhung der bezeichneten Tarifklassen hinauslaufen.

[„Osteuropäische Tarifrundschau.“]

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. (Aenderung.) Am 1. Juli 1903 wird die Bestimmung unter II B 2 — Seite 10/11 des Tarifheftes 1 — betreffend Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg, von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung“ bis „überweisen“ aufgehoben.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen, vom 1. Juni 1901. (Kilometerzeiger für die Lokalbahn Ansbach-Leutershausen-Bechhofen.) Nachstehend folgt der Kilometerzeiger für die voraussichtlich im Juni 1903 zur Eröffnung gelangende Lokalbahn Ansbach-Leutershausen-Bechhofen.

Für den Verkehr der Lokalbahn gelten die Vorschriften und Tarife des Heftes D.

Der Uebergang des Güterverkehres findet in der Station Leutershausen statt. Die direkten Entfernungen für den Güterverkehr sind daher stets, also auch in der Richtung über Ansbach, durch Anstoss der Lokalbahnkilometer an die kilometrischen Entfernungen der Station Leutershausen zu bilden.

Eisenbahnwagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast pro Achse und mit einem grösseren festen Radstand als von 6·7 m können auf der Lokalbahn nicht befördert werden.

Fahrzeuge, die nur auf festen Rampen ver- und entladen werden können, sind von der Beförderung nach und von Neunstetten, Rauenzell und Grossenried ausgeschlossen.

Lokalbahn Ansbach-Leutershausen-Bechhofen.

Von und nach	Ansbach	Schalkhausen	Lengenfeld	Neunkirchen b. Ansbach	Leutershausen	Neunstetten	Mühlbruck	Herrieden	Rauenzell	Thann i. Mfr.	Sommersdorf	Grossenried	Arberg	Bechhofen
	Kilometer													
Ansbach . . . . . Station	.	4	7	9	11	16	19	21	24	26	28	29	31	33
Schalkhausen . . . . . Halteplatz	4	.	4	6	7	13	15	18	21	23	25	26	28	30
Lengenfeld . . . . . Halteplatz	7	4	.	2	4	9	12	15	18	19	21	22	25	27
Neunkirchen b. Ansbach . . Halteplatz	9	6	2	.	2	7	10	13	16	17	19	21	23	25
Leutershausen . . . . . Station	11	7	4	2	.	6	8	11	14	16	18	19	21	23
Neunstetten . . . . . Haltestelle	16	13	9	7	6	.	3	6	9	10	12	14	16	18
Mühlbruck . . . . . Halteplatz	19	15	12	10	8	3	.	3	6	8	10	11	13	15
Herrieden . . . . . Haltestelle	21	18	15	13	11	6	3	.	3	5	7	8	11	13
Rauenzell . . . . . Haltestelle	24	21	18	16	14	9	6	3	.	2	4	5	8	10
Thann i. Mfr. . . . . Halteplatz	26	23	19	17	16	10	8	5	2	.	2	4	6	8
Sommersdorf . . . . . Halteplatz	28	25	21	19	18	12	10	7	4	2	.	2	4	6
Grossenried . . . . . Haltestelle	29	26	22	21	19	14	11	8	5	4	2	.	3	5
Arberg . . . . . Halteplatz	31	28	25	23	21	16	13	11	8	6	4	3	.	3
Bechhofen . . . . . Station	33	30	27	25	23	18	15	13	10	8	6	5	3	.

Südwestdeutsch-Schweizerische Gütertarife vom 1. Juli 1896, Teil II, Heft I B. Südwestdeutsch-Schweizerische Gütertarife vom 1. Oktober 1899, Teil II, Heft II C. (Aufnahme der Station Neu-Isenburg.) Mit 1. Juni 1903 wird die Station Neu-Isenburg der Eisenbahn-Direktion Mainz in die obbezeichneten Tarifhefte aufgenommen wie folgt:

Kilometer		Eilgut	Stückgut		Spezialtarif für Stückgüter		Allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife						Ausnahmetarif Nr.	
									I		II		III		1	9
			1	2	a	b	A	B	a	b	a	b	a	b	Holz	Steine
		Centimes pro 100 kg														
324	Neu-Isenburg	824	412	412	344	344	292	254	214	195	214	154	154	102	134	96

Heft II C. Anstosstaxen zu den Frachtsätzen für Ladenburg.

Neu-Isenburg	138	69	69	69	69	57	51	43	38	43	29	29	19	26	*)

*) Die Taxen des Ausnahmetarifes Nr. 9 für Isenburg gelten auch für Neu-Isenburg.

Kilometertabelle 1.

	Basel S.B.B.	Waldshut	Schaffhausen	Singen	Konstanz
Neu-Isenburg wirkliche und Tarifkilometer .	324	380	360	341	371

Deutsch-Schweizerische Gütertarife vom 1. August 1902, Teil I, Abteilung B. (Aenderung der Tarifierung für Rohbenzin aus Petroleum [Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha].) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 an erhält die Position 521 der deutsch-schweizerischen Güterklassifikation folgende veränderte Fassung:

Ordnungsnummer des deutschen Textes	Ordnungsnummer des französischen Textes		Frachtstückgutklasse	Spezialtarif
521	542	Kohlenwasserstoffe, leichte, folgende:		
		1. Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)	*	*
		2. leichte Steinkohlenteeröle (Benzol, Toluol, Xylol u. s. w.), welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0·850, aber weniger als 0·950 haben	2	1
		3. Kohlenwasserstoffe (Karbüre, Hydrokarbüre) von der Oelgasfabrikation	2	1
		Steinkohlenteeröle, schwere, s. diese.		

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

Bau-Ausschreibung.

Die Ausführung des Unterbaues, der Beschotterung, der Oberbaulegung, des Hochbaues, der Bahneinfriedung, der Lieferung und Versetzung der Bahnzeichen, sowie der Lieferung der Grenzsteine in den Teilstrecken Klaus—Spital am Pyhrn und Ardning—Selztal der Pyhrnbahn ist im Angebotswege zu vergeben.

Die Bauvergebung erfolgt auf Nachmass gegen Vergütung von Einheits- und Pauschalpreisen, welche der Anbotsteller selbst in die Preisverzeichnisse einzusetzen hat.

Die vorbezeichneten Teilstrecken umfassen 6 Baulose, und zwar:

Baulos 1, von Klaus bis zum Falkenstein, zwischen km 0·416 und km 5·800, circa 6·216 km lang;

Baulos 2, vom Falkenstein bis zum Lamberg, zwischen km 5·800 und km 11·920, circa 6·111 km lang;

Baulos 3, vom Lamberg bis Teichlbruck, zwischen km 11·920 und km 18·300, circa 6·368 km lang;

Baulos 4, vom Teichlbruck bis zum Grundner, zwischen km 18·300 und km 24·940, circa 6·661 km lang;

Baulos 5, vom Grundner bis Emiliendorf, zwischen km 24·940 und km 30·700, circa 5·747 km lang;

Baulos 8, von Ardning bis Selztal, zwischen km 37·112 und km 42·759, circa 5·646 km lang.

Die Vollendungsfristen sind derart festgesetzt, dass ab 15. November 1904 mit der Aufstellung der eisernen Tragwerke der Brücken, ab 1. April 1905 mit der Montierung der mechanischen Einrichtung der Wasserversorgungsanlagen begonnen werden kann, dass ferner sämtliche Hochbauten in den Baulosen 1 bis einschliesslich 5 ab 15. Juni 1905, im Baulose 8 ab 15. August 1905 der anstandslosen Benützung übergeben werden können, dass ferner vom 15. Juni 1905 an der Verkehr durchlaufender Materialzüge in allen Baulosen und die Betriebseröffnung in den Baulosen 1, 2, 3, 4 und 5 am 1. August 1905 und im Baulose 8 am 1. Oktober 1905 anstandslos stattfinden kann.

Die Detailpläne des Vergebungsoperates, sowie die Drucksorten, als: Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Angebotsformulare, das Preisverzeichnis, die Verzeichnisse der Arbeitsmengen beim Hochbaue, die Bedingnisse und die sonstigen Beilagen des Angebotes sind bei der k. k. Eisenbahn-Baudirektion in Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, und bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung in Windischgarsten einzusehen.

Diese Drucksorten und die Typenpläne für Hochbauten können bei den vorbezeichneten k. k. Eisenbahn-Baubehörden käuflich erworben werden.

Die Angebote sind unter versiegeltem Umschlage, mit der Aufschrift: **„Angebot in betreff des Baues der Pyhrnbahn“** bis **spätestens 18. Juni 1903, 12 Uhr** mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Baudirektion, Wien, VI. Gumpendorferstrasse 10, zu überreichen. Die Eröffnung der Angebote findet daselbst am gleichen Tage um 2 Uhr nachmittags statt.

Der Anbotssteller hat bis zum 8. Juli 1903 im Worte zu bleiben.

Das für jedes Baulos zu erlegende Vadium beträgt fünf Prozent der in dem Verzeichnisse der herzustellenden Arbeitsgattungen und Arbeitsmengen (Beilage F des Angebotes) durch den Anbotssteller selbst ermittelten Bausumme. Das Vadium ist vor Einreichung des Angebotes bei der k. k. Hauptkassa der österr. Staatsbahnen in Wien, I. Elisabethstrasse 9, zu hinterlegen.

Angebote, welche nicht bis längstens 18. Juni 1903, 12 Uhr mittags, bei der gefertigten Direktion eingereicht werden, ferner solche, welchen die vom Anbotssteller ordnungsmässig ausgefüllten und unterschriebenen Preisverzeichnisse und Verzeichnisse der Arbeitsmengen beim Hochbaue (Beilage O des Angebotes) nicht beigeschlossen sind, ferner solche, für welche das vorgeschriebene Vadium nicht rechtzeitig erlegt wurde, endlich jene Angebote, in welchen eine gänzliche oder auch nur teilweise Aenderung der Grundlagen des Angebotes angestrebt wird, werden als nicht eingebracht angesehen.

Wien, im Mai 1903.

K. k. Eisenbahn-Baudirektion.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein“, beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden billig und sachgemäss besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch öffentliche Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1364	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Braun- und Steinkohlen, sowie Braunkohlen-Briquettes, Braunkohlen-Koks und -Kokesasche und Steinkohlen-Briquettes, -Koks und -Kokesasche	Seidowitz	Řepy	Anfgabe als Frachtgut. Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für den direkten Kohlenverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österreichischen Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna, gültig vom 1. Jänner 1902	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller pro Tonne		Im Kartierungswege		In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten
					Prag (Smichow)					360				
1365	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, roh, unverpackt	Birkenfeld-Nenhrücke	Wien I K.B.B. (Westbahnhof)	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Februar 1897	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 1·73		Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt	Inzersdorf					Mark 1·79				

Fortlaufende Nummer	1	1866	1867	1868
Die Publikation erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
von der Namen der	3	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	beteiligten Verwaltungen	
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Ziegel aus gewöhnlichem Ziegelmateriale, nicht feuerfest, nicht engobiert, nicht gefärbt und nicht glasiert	Güter der Klasse II	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	5	Nixdorf transit	Dentsch-Lieban	Schwadowitz-Eipel
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) nach	5	Nixdorf-Mitte	Budaörs	Anssig Oe.N.W.B. Schreckenstein
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Beförderung als Frachtgut und a) Aufgabe in beliebigen Mengen. b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Bei Inanspruchnahme der sub b) angeführten Frachtsätze obliegt das Auf- und Abladen dem Aufgeber, bezw. Empfänger	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarif	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband	Lokalgütertarif der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. Jänner 1898
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	10 Heller	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	836 Heller für 1000 kg
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	7 Heller	ad a) 625 Heller ad b) 488 „	770 Heller für 1000 kg
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	3 Heller	ad a) 505 Heller ad b) 483 „	66 Heller für 1000 kg
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			

oder vice versa

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1369	k. k. Staatsbahn-Direktion Villach	Lokalbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Wolfsberg-Unterdrauburg	Bahnmaterialien und maschinelle Einrichtungsgegenstände aller Art	Stationen der Lokalbahnen Zeltweg-Wolfsberg, Wolfsberg-Unterdrauburg	Frantschach-St. Gertraud	Anfgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifes VI. Die Sendungen müssen für Neubauten einer Turbinenanlage mit Wehr und Graben und einer elektrischen Kraftstation in Frantschach bestimmt sein	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3	Verschieden	Verschieden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Laut den in der Spalte 6 bezeichneten Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifes VI der k. k. österr. Staatsbahnen	Die Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 53 vom 9. Mai 1903 unter fortlaufender Nr. 1296 wird hiermit aufgehoben

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art, wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren zur Versteigerung.
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Lokomotiv-Rauchkammer-Lösche
ist auf allen Lokomotivstationen in grossen Mengen vorhanden und bleibt trotz ihrer beträchtlichen Heizkraft zum grössten Teile unverwertet. Der neue
Johnsche Dauerbrand-Ofen
ermöglicht die Verwertung der Rauchkammerlösche als ausgezeichnetes Brennmaterial. Auf Wunsch erfolgt Lieferung der Oefen auf einen Monat zur Probe. 729
J. A. John, Wien, IV/1,
Frankenberggasse 8, I/92. — Telephon 3623.

Zur coulanten Besorgung aller im Coursblatte notirten Effecten und Valuten bestens empfohlen:
Wechselstube des Bankhauses
Schelhammer & Schattera
Gegründet 1832. 697
WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Beilage zum „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 59 vom 23. Mai 1903.

Die Längen

der für den

öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen

mit Dampf- (auch elektrischem) Betriebe

in den

im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern

(einschliesslich Liechtenstein)

am 31. Dezember 1902.

Buch- und Kunstdruckerei Otto Maass Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Laut Nr. 67 des „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“, Jahrgang 1902, betrug die Länge der mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inklusive Liechtenstein. am Schlusse des Jahres 1901, und zwar:

Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) . . . . . 19.946·628 km
Betriebslänge . . . . . 20.220·281 km

Im Laufe des Jahres 1902 sind nachstehende Längen hinzugekommen:

I. Neu eröffnete Bahnstrecken.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge)	Betriebslänge im ganzen*)	Tag der Betriebseröffnung	Betriebstage	Im Jahre 1902 sind durchschnittlich im Betriebe gestanden
	Kilometer			Anzahl	Kilometer
Oesterreichische Eisenbahnen.					
A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.					
a) K. k. Staatsbahnen.	.	.	.	.	.
b) Privatbahnen auf Rechnung des Staates.	.	.	.	.	.
c) Auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.	.	.	.	.	.
d) Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer:					
Triest-Parenzo (Teilstrecke Triest-Buje)	58·986	58·651	1. April	275	44·189
Laun-Libochowitz	19·470	20·208	29. Juni	186	10·298
Tannwald-Grünthal	7·186	6·869	1. Juli	184	3·463
Teltsch-Zlabings	30·097	30·000	7. September	116	9·534
Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn)	35·412	35·327	15. September	108	10·453
Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün	10·756	10·642	1. Oktober	92	2·682
Görz-Haidenschaft (Wippachtalbahn)	25·938	26·910	1. Oktober	92	6·783
Wlaschim-Unterkralowitz	24·013	24·024	11. Oktober	82	5·397
Kimpolung-Dornawatra (Teilstrecke Valeputna-Dornawatra)	22·866	22·971	29. Oktober	64	4·028
Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung:					
Nixdorf-Rumburg	18·882	18·203	29. Oktober	64	3·192
Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde	5·397	5·408	29. Oktober	64	0·948
Fürtrag .	259·003	259·213	.	.	100·967

*) Gesamtlänge der eigenen, in Betrieb übernommenen und gemeinsam benützten Bahnstrecken.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge)	Betriebslänge im ganzen *)	Tag der Betriebseröffnung	Betriebstage	Im Jahre 1902 sind durchschnittlich im Betriebe gestanden
	Kilometer			Anzahl	Kilometer
Uebertrag .	259·003	259·213	.	.	100·967
Radonitz-Duppau	13·376	13·474	10. November	52	1·920
Triest-Parenzo (Teilstrecke Buje-Parenzo)	63·477	63·548	15. Dezember	17	2·960
B. K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe	.	.	.	.	.
C. Privatbahnen im Privatbetriebe.					
a) Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.	.	.	.	.	.
b) Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).					
Zillertalbahn: Teilstrecke Zell a. Z.—Mayrhofen . .	7·433	7·365	31. Juli	154	3·108
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Heinersdorf .	25·466	23·250	2. August	152	9·682
Gmünd-Gross Gerungs (Teilstrecke Gmünd – Steinbach-Gross Pertholz)	24·036	24·216	10. August	144	9·554
Kühnsdorf-Eisenkappel	17·655	17·543	5. Oktober	88	4·230
c) Zahnradbahnen.	.	.	.	.	.
d) Dampftramways.	.	.	.	.	.
e) Drahtseilbahnen.	.	.	.	.	.
f) Elektrische Bahnen.					
Elektrische Stadtbahn Marienbad	2·492	2·267	12. Mai	234	1·453
Aktien-Gesellschaft der Triester Kleinbahn: Triest—Scorcola—Opčina	5·189	5·175	11. September	112	1·588
Krakauer Tramwaygesellschaft:					
Rynek-Dietlowska-Stradomgasse	1·361	1·361	25. Oktober	68	0·254
Rynek-Szewskagasse-Park Jordan	1·513	1·425	25. Oktober	68	0·265
Dluga-Rynek-Zwierzyniecgasse	2 385	2·328	25. Oktober	68	0·434
Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau	11·227	11·129	30. November	32	0·976
Tramway und Elektrizitätsgesellschaft Linz-Urfahr: Linz-Kleinmünchen-Ebelsberg	5·875	5·860	20. Dezember	12	0·193
Gesellschaft der Brünner elektr. Strassenbahnen:					
Thalgasse-Beamtenheim	0·692	0·728	30. Dezember	2	0·004
Fürtrag .	441·180	438·882	.	.	137·588

*) Gesamtlänge der eigenen, in Betrieb übernommenen und gemeinsam benützten Bahnstrecken.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge)	Betriebslänge im ganzen *)	Tag der Betriebseröffnung	Betriebstage	Im Jahre 1902 sind durchschnittlich im Betriebe gestanden
	Kilometer			Anzahl	Kilometer
Uebertrag . .	441·180	438·882	.	.	137·588
Prager elektr. Strassenbahnen:					
Verlängerung der Linie Tešnow—Smichov . . .	0·679	stand pro 1902 noch nicht im Betriebe			
Verlängerung der Linie Smichov—Kosiř	0·130				
Städtische Strassenbahnen in Wien:					
Währingerstrasse-Kreuzgasse	2·050	2·050	3. Jänner	363	2·039
Schottenring-Döbling	3·336	3·336	3. Jänner	363	3·318
Währingergürtel-Pötzleinsdorferstrasse	3·658	3·658	3. Jänner	363	3·638
Wipplingerstrasse-Viriotgasse	—**)	0·428	8. Jänner	358	0·420
Siebensterngasse-Westbahnstrasse	1·089	1·089	10. Jänner	356	1·062
Laxenburgerstrasse, Teilstrecke Columbusgasse-Gudrunstrasse	0·176	0·260	14. Jänner	352	0·251
Pragerstrasse-Franzensbrückenstrasse	0·779	0·779	26. Jänner	340	0·726
Friedrichstrasse-Heumarkt-Invalidenstrasse . . .	1·708	1·708	26. Jänner	340	1·591
Wienstrasse - Schönbrunnerstrasse - Winckelmannstrasse	5·246	5.246	29. Jänner	337	4·844
Operngasse-Neuer Markt	0·813	0·813	2. Februar	333	0·742
Ausstellungsstrasse-Südportal der Rotunde . .	0·828	0·828	23. März	284	0·644
Maroldingergasse	0·445	0·445	25. April	251	0·306
Geleiseschleife „Mölkerbastei“	0·374	0·374	1. Mai	245	0·251
Landgut-Schleiergasse	0·398	0·398	11. Juli	174	0·190
Stockgeleise Wipplingerstrasse	0·209	0·209	26. Juli	159	0·091
Obere Augartenstrasse-Klosterneuburgerstrasse . .	1·739	1·739	26. Juli	159	0·758
Linzerstrasse-Johnstrasse	0·675	0·675	31. Juli	154	0·285
Fortsetzung der Hadikgassen-Linie	0·168	0·168	8. August	146	0·067
Gumpendorferstrasse-Sechshauserstrasse	2·238	2·238	8. August	146	0·895
Linzerstrasse-Schönbrunner Allee	0·308	0·308	30. August	124	0·105
Billrothstrasse-Grinzinger Allee	2·964	2·964	31. August	123	0·999
Stubenring-Marxergasse	1·024	1·024	21. September	102	0·286
Fortsetzung der Ausstellungsstrassen-Linie . . .	0·375	0·375	16. Oktober	77	0·079
Geleiseschleife Zentralfriedhof	0·698	1·061	19. Oktober	74	0·215
Triesterstrasse	1·079	1·079	30. November	32	0·095
Gableuzgasse-Herbststrasse-Panikengasse	1·684	1·684	31. Dezember	1	0·005
Sieveringerstrasse-Windhabergasse	1·660	1·660	31. Dezember	1	0 005
Neueröffnete Bahnstrecken: Zusammen . .	477·710	475·478	.	.	161·495

*) Gesamtlänge der eigenen, in Betrieb übernommenen und gemeinsam benützten Bahnstrecken.
**) Baulänge bereits pro 1901 ausgewiesen.

II. Längenänderungen bestehender Bahnen im Laufe des Jahres 1902.

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge +	Baulänge −	Betriebslänge +	Betriebslänge −	die Längenänderung trat ein
	Kilometer				
1. Oesterreichische Eisenbahnen.					
A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.					
a) K. k. Staatsbahnen.					
Böhmische Westbahn: Chrast-Stupno-Břas-Radnitz	.		0·016	.	infolge Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Stupno-Břas.
Czernowitz - Oesterr. Nowosielitza - Reichsgrenze (Russ. Nowosielitza)	.	0·035	.	1·989	infolge Richtigstellung der Kilometrierung von der Reichsgrenze bis Russ.-Nowosielitza.
Dux-Bodenbacher Bahn: Verbindungskurve nächst Ossegg	.	.	.	0·007	infolge Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Ossegg.
Kaschitz-Schönhof-Radonitz	0·054	.	.	.	anlässlich der Einmündung der Lokalbahn Radonitz-Duppau.
Erbersdorf-Würbenthal		.	.	0·005	infolge Umbaues der Aufnahmsgebäude in Würbenthal und Römerstadt.
Kriegsdorf-Römerstadt		.	.	0·010	
Mähr. Grenzbahn: Hohenstadt-Blauda		.	0·019	.	infolge Neubaues des Aufnahmsgebäudes in Blauda.
Tarvis-Pontafel-Reichsgrenze	0·015	.	.	0·006	infolge Richtigstellung des Längenoperates.
b) Privatbahnen auf Rechnung des Staates.					
Ungarische Westbahn	0·018		0·018	.	infolge Richtigstellung des Längenoperates.
c) Auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.	.		.	.	
d) Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.					
Unterkrainer Bahnen: Laibach-Rudolfswerth	0·003	.	.	.	infolge Richtigstellung des Längenoperates.
„ „ Grosslupp - Gottschee	.	1·249		0·980	infolge Ausscheidung der nur Schleppbahnzwecken dienenden Strecke Gottschee—Kohlenverladestelle Gottschee.
Ybbstalbahn: Gstadt-Ybbsitz	0·224	.	0·265	.	infolge Verlegung der Abzweigung von der kurrenten Strecke in die Station Gstadt.
B. K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe.	.	.	.	.	
Fürtrag	0·314	1·284	0·318	2·997	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge +	Baulänge −	Betriebslänge +	Betriebslänge −	die Längenänderung trat ein
	Kilometer				
Uebertrag .	0·314	1·284	0 318	2·997	
C. Privatbahnen im Privatbetriebe.					
a) Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.					
K. k. priv. Ferdinands-Nordbahn:					
Neusiedl-Dürnholz-Grussbach-Schönau . .	.	0 085	.	.	infolge Oberbauumstaltung in der Station Neusiedl-Dürnholz.
Flügelbahn Szczakowa-Reichsgrenze-Granica	.	.	0 003	.	infolge baulicher Veränderungen in der Station Szczakowa.
K. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:					
Schwechat-Mannersdorf	.	.	0·240	.	infolge baulicher Veränderungen in den Stationen Schwechat und Mannersdorf.
Segen Gottes-Zbeschau	.	0·694	.	1·081	infolge Veränderung des Oberbaues anlässlich der Auflassung des Annaschachtes.
Lobositz-Libochowitz	.	.	.	0·095	infolge Neubaues des Aufnahmsgebäudes in Libochowitz anlässlich der Einmündung der Lokalbahn Laun—Libochowitz.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn . . .					
Zweites Verbindungsgeleise zwischen Tetschen und Laube	0·130	.	.	.	infolge direkter Einführung der zweiten Verbindungslinie Tetschen—Laube in den Bahnhof Tetschen.
b) Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).					
Saitz-Tscheitsch-Göding	0·041	.	.	.	infolge Oberbauumstaltung in der Station Göding.
Königshof-Beraun-Konèprus	0·009	.	.	.	infolge Verlängerung des Stockgeleises in der Verladestelle Kopyla.
c) Zahnradbahnen.					
Schneebergbahn	0·020	.	0·020	.	infolge Richtigstellung eines Fehlerprofiles.
d) Dampftramways.					
Wiener Lokalbahn-Aktiengesellschaft:					
Wien-Guntramsdorf	.	0·032	0·134	.	infolge der anlässlich des Baues des zweiten Geleises der Linie Wien-Guntramsdorf eingetretenen Trassenänderungen.
Verbindungsgeleise mit den k. k Oesterr. Staatsbahnen	0 125	.	0 127	.	
Verbindungsgeleise mit der Südbahn .	0·380	.	0·380	.	
e) Drahtseilbahnen.	.	.	.	.	
f) Elektrische Bahnen.					
Prager elektrische Strassenbahnen:					
Verbindungskurven diverser Linien .	.	.	0·065	.	infolge Richtigstellung des Längenoperates.
Societá Triestina Tramway:					
Boschetto-Servola	0·080	.	0·110	.	infolge Umlegung einiger Teilstrecken und Aenderung der Anschlusskurven.
Südbahnhof-Barcola	0·220	.	0·317	.	
Fürtrag .	1·319	2·095	1·714	4·173	

Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge +	Baulänge −	Betriebslänge +	Betriebslänge −	die Längenänderung trat ein
	Kilometer				
Uebertrag .	1·319	2·095	1·714	4·173	
Gablonzer Strassenbahn und Elektrizitäts-Gesellschaft:					
Reichenau-Gablonz-Johannesberg . . .	0·425	.	0·389	.	infolge Ausgestaltung der Linie für den Frachtenverkehr.
Gesellschaft der Brünner elektr. Strassenbahnen:					
Schlachthof - Kröna - Eichhorn - Lažansky-platz	.	0·510		0·510	infolge Einstellung des Betriebes in der Tivoligasse.
Städtische elektr. Strassenbahnen in Wien:					
Ringstrasse- Franz Josephs-Quai . .	0·013	.	0·013	.	
Lastenstrasse - Invalidenstrasse - Franzensbrückenstrasse	0·112		0·182	.	
Rundlinie durch die Bezirke IV—X . .	0·101		0·101		
Transversallinie: Vorgartenstrasse-Gellertplatz	0·532	.	0·532	.	
Stubenring-Marxergasse	0·367		0·367		
Wollzeile-Landstrasse-St. Marx . . .	0·091	.	0·136	.	
Sechskrügelgasse - Rochusgasse - Sophienbrückengasse	.	0·031	.	.	
Columbusplatz-Schleiergasse	.	0·050	.	0·012	
Wiedner Hauptstrasse - Triesterstrasse-Trostgasse	0·001	.	0·001	.	infolge Aenderung der Anschlüsse und Beseitigung von Provisorien anlässlich des Umbaues und des Neubaues verschiedener Linien.
Gumpendorferstrasse-Sechshauserstrasse .	.	0·101	0·017	.	
Babenbergerstrasse Hietzing	0·086	.	0·325	.	
Bellariastrasse-Breitegasse-Stiftgasse . .	0·093	.	0·226	.	
Börseplatz-Porzellangasse-Viriotgasse .	.	0·034	.	0·034	
Augartenstrasse-Kaiser Josefstrasse . . .	.	.	0·122	.	
Hansenstrasse-Thaliastrasse	0·046	.	0·084	.	
Stadiongasse-Josefstädterstrasse	.		0·131	.	
Ottakringerstrasse - Taubergasse - Rosensteingasse	.	0·039	.	.	
Universitätsstrasse-Neuwaldegg		.	0·194	.	
Taborstrasse-Innstrasse	.	.	0·102	.	
Aspernbrücke-Ausstellungsstrasse	0·114	.	0·246	.	
2. Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete.					
Summe . .	3·300	2·860	4·882	4·729	
Die Längenänderungen der bestehenden Bahnen ergaben sonach im ganzen:					
bei der **Baulänge** eine Zunahme von . .	0·440	.	.	.	
bei der **Betriebslänge** eine Zunahme von	.	.	0·153	.	

III. Gesamtlänge der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1902.

Die Gesamtlänge der öffentlichen, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen Oesterreichs, inklusive Liechtenstein, betrug am Schlusse des Jahres 1902, und zwar:

Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) . . . . . 20.424·778 km
Betriebslänge . . . . . 20.695·912 „

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge)				Betriebslänge					Anmerkung
		im Inlande	im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im ganzen	im Betriebe anderer Bahnen	
		Kilometer									
	1. Oesterreichische Eisenbahnen.										
	A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.										
	a) K. k. Staatsbahnen.										
1	**Arlberg-Bahn** (Innsbruck-Bludenz)	135·184		11·629		135·802		0·478 [1]	136·280		[1] In der Station Innsbruck gemeinsam mit der S.B.
	Peagestrecke Wörgl-Innsbruck							59·563 [2]	59·563		[2] Eigentum der Südbahn-Gesellschaft.
	zusammen	135·184		11·629		135·802		60·041	195·843		
2	**Bärn-Andersdorf—Hof**	11·484				11·041			11·041		
3	**Barzdorf-Jauernig** (Lokalbetrieb)	5·169				5·192			5·192		
4	**Beraun-Duschnik**	15·259				15·490			15·490		
5	**Böhmisch-Mährische Transversalbahn**										
	Wessely-Neuhaus-Iglau	92·328				92·774		0·157 [3]	92·931		[3] Im Bahnhofe Iglau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.
	Obercerekve-Tabor	68·794				69·433			69·433		
	Tabor-Pisek	59·021				59·780			59·780		
	Putim-Ražice	2·727				3·317			3·317		
	Horaždovic-Klattau	57·825				58·233			58·233		
	Janovic-Taus	31·033				31·680			31·680		
	zusammen	311·728				315·217		0·157	315·374		
6	**Böhmische Westbahn**										
	Prag-Reichsgrenze (Furth)	183·250				183·682	6·721 [4]		190·403		[4] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude Furth Eigentum der Kgl. B.St.B.
	Chrast—Stupno-Bras—Radnitz	16·541				16·451			16·451		
	zusammen	199·791				200·133	6·721		206·854		
7	**Braunau-Strasswalchen** (Lokalbetrieb)	36·489				36·662			36·662		
8	**Budweis-Salnau** (Lokalbahn)	71·543				71·348			71·348		
9	**Chodau-Neudek** (Lokalbahn)	15·157				15·084			15·084		
10	**Chodorów-Podwysokie**	42·245				42·592		0·752 [5]	43·344		[5] In der Station Chodorów gemeinsam mit der L.Cz.J.E.
11	**Czernowitz - Nowosielitza - Reichsgrenze (Russ.-Nowosielitza)** (Lokalbahn)	31·371		1·335		31·371		3·220 [6]	34·591		[6] Von der Einmündung nächst der Station Czernowitz bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst (1·724 km) gemeinsam mit der L.Cz.J.E. Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Russisch-Nowosielitza 1·496 km lang (österr. Spurweite), gemeinsam mit der R.S.W.B.
12	**Dalmatiner Bahn**										
	Spalato-Knin (Lokalbetrieb)	102·969				102·043			102·043		
	Perković-Slivno-Sebenico (Lokalbetrieb)	21·683				21·509			21·509		
	zusammen	124·652				123·552			123·552		

13	**Dniester-Bahn**									
	Chyrów-Stryj	100·169	.	.	.	100·518	.	0·423 [7])	100·941	.
	Drohobycz-Borysław	11·430	.	.	.	11·576	.	.	11·576	.
	Verbindungsgeleise mit der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn in Chyrów	0·811	.	.	.	0·811	.	.	0·811	.
	zusammen	112·410	.	.	.	112·905	.	0·423	113·328	.
14	**Donau-Uferbahn** (Nussdorf—Stadlauer Brücke—Kaiser-Ebersdorf) (Lokalbetrieb)	13·501	.	6·928	.	13·644	.	.	13·644	.
15	**Dux-Bodenbacher Eisenbahn**									
	Dux-Ladowitz—Bodenbach	51·823	.	.	.	51·800	.	0·031 [8])	51·831	.
	Verbindungsgeleise nächst Dux	0·347	.	.	.	0·347	.	0·034 [9])	0·381	.
	Verbindungskurve gegen das Aufnahmsgebäude der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bodenbach	0·779	.	.	.	0·813	.	.	0·813	.
	Schleppbahn zur Elbe [10])	1·514	.	.	.	2·048	.	.	2·048	.
	Ossegg-Komotau	34·291	.	.	.	35·198	.	0·031 [11])	35·229	.
	Verbindungskurve nächst Ossegg	0·926	.	.	.	0·977	.	.	0·977	.
	zusammen	89·680	.	.	.	91·183	.	0·096	91·279	.
16	**Eisenerz-Vordernberg** (Zahnrad- u. Adhäsionsbahn) (Lokalbahn)	19·498 [12])	.	.	.	19·764	0·189 [13])	.	19·953	.
17	**Elbogen-Neusattl Station-Elbogen Stadt** (Lokalbahn)	5·385	.	.	.	5·298	.	.	5·298	.
18	**Erbersdorf-Würbenthal** (Lokalbahn)	20·533	.	.	.	20·478	.	.	20·478	.
19	**Erzherzog Albrecht-Bahn**									
	Lemberg-Stryj	73·448	.	.	.	73·448	.	1·364 [14])	74·812	.
	Stryj-Stanislau	107·504	.	.	.	107·504	.	0·308 [15])	107·812	.
	zusammen	180·952	.	.	.	180·952	.	1·672	182·624	.
20	**Freudenthal—Klein-Mohrau** (Lokalbetrieb)	17·144	.	.	.	17·066	.	.	17·066	.
21	**Friedburg-Lengau—Schneegattern** [16]) (Lokalbetrieb)	5·715	.	.	.	6·040	.	.	6·040	.
22	**Galizische Carl Ludwig-Bahn**									
	Krakau-Lemberg	342·366	.	342·119	.	341·688	.	0·065 [17])	341·753	.
	Bierzanów-Wieliczka	4·833	.	.	.	4·615	.	.	4·615	.
	Verbindungsgeleise bei Bierzanów	0·541	.	.	.	0·541	.	.	0·541	.
	Podłęże-Niepołomice [10])	4·688	.	.	.	4·812	.	.	4·812	.
	Lemberg-Podwołoczyska-Reichsgrenze (Wołoczyska)	192·185	.	77·717	.	192·863	.	4·155 [18])	197·018	.
	Krasne-Brody-Reichsgrenze (Radziwiłow)	49·234	.	7·913	.	49·553	.	3·143 [19])	52·696	.
	Jaroslau-Sokal (Lokalbahn)	146·271	.	.	.	145·908	.	.	145·908	.
	Dembica-Rozwadów (Lokalbahn)	99·485	.	.	.	99·551	.	.	99·551	.
	Sobów-Nadbrzezie (Lokalbahn)	7·912	.	.	.	7·549	.	.	7·549	.
	zusammen	847·515	.	427·749	.	847·080	.	7·363	854·443	.
23	**Galizische Transversalbahn**									
	Oświęcim-Podgórze (Lokalbetrieb)	64·178	.	64·171	.	63·676	.	0·561 [20])	64·237	.
	Sucha-Skawina (Lokalbetrieb)	45·191	.	.	.	46·264	.	.	46·264	.
	Zwardoń-Saybusch	37·281	.	.	.	36·851	.	.	36·851	0·430 [21])
	Saybusch—Neu-Sandec	146·580	.	.	.	146·811	.	.	146·811	.
	Grybów—Stróże—Neu-Zagórz—Osławabrücke	113·744	.	.	.	114·069	.	.	114·069	.
	Flügel Zagórzany-Gorlice (Lokalbetrieb)	4·226	.	.	.	4·172	.	.	4·172	.
	Verbindungskurve zwischen den Stationen Neu-Zagórz und Zagórz	0·550	.	.	.	0·959	.	0·170 [22])	1·129	.
	Stanislau-Husiatyn (Lokalbetrieb)	143·957	.	.	.	143·567	.	4·547 [23])	148·114	.
	zusammen	555·707	.	64·171	.	556·369	.	5·278	561·647	0·430
24	**Grulich—Mährisch-Schildberg** (Lokalbahn)	16·450	.	.	.	16·418	.	.	16·418	.
25	**Halicz—Ostrów-Berezowica (Tarnopol)**	101·557	.	.	.	101·557	.	9·393 [24])	110·950	.
26	**Hannsdorf-Ziegenhals** (Lokalbahn)	51·177	4·753	.	.	56·253	.	0·887 [25])	57·140	.

[7]) In der Station Chyrów gemeinsam mit der E.U.G.E.

[8]) In der Station Bodenbach (0·031 km) gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.

[9]) In der Station Dux gemeinsam mit der A.T.E.

[10]) Dient nur dem Güterverkehre.

[11]) In der Station Komotau gemeinsam mit der B.E.B.

[12]) Von der Baulänge pro 19·498 km entfallen 14·623 auf die Zahnstangenstrecke.

[13]) Von der Eigentumsgrenze in Vordernberg bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst Eigentum der L.V.E.

[14]) In der Station Lemberg gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[15]) In der Station Stanislau gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[16]) Stand bis 1. Mai 1899 als Schleppgeleise in Verwendung.

[17]) In der Station Krakau gemeinsam mit der K.F.N.B.

[18]) Von der Reichsgreuze bis Mitte Aufnahmsgebäude Wołoczyska (öst. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.

[19]) Von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Radziwiłów (mit österr. Spurweite) gemeinsam mit der R.S.W.B.

[20]) In der Station Oświęcim gemeinsam mit der K.F.N.B.

[21]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Zwardón bis ungar. Grenze im Pachtbetriebe der Kaschau-Oderberger Bahn.

[22]) In der Station Zagórz gemeinsam mit der E.U.G.E.

[23]) Mit der L.Cz.J.E. gemeinsam benützte Strecke Stanislau-Chryplin.

[24]) Von der Station Ostrów-Berezowica bis zur Station Tarnopol mit der Lokalbahn Tarnopol-Kopyczynce gemeinsam benützte Strecke (8·809 km), ferner in der Station Halicz (0·292 km) gemeinsam mit der L.Cz.J.E. und in der Station Ostrow-Berezowica (0·292 km) gemeinsam mit der Lokalbahn Tarnopol-Kopyczynce.

[25]) In der Station Ziegenhals (0·887 km) gemeinsam mit der Oberschl. Eisenbahn.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
27	**Haugsdorf-Weidenau—Weidenau Stadt** (Lokalbetrieb)	4·512	.	.	.	4·379	.	.	4·379	.	
28	**Herzogenburg-Krems-Sigmundsherberg** (Lokalb.)										
	Herzogenburg-Krems	19·870	.	.	.	20·273	.	.	20·273	.	
	Hadersdorf-Sigmundsherberg	43·431	.	.	.	43·844	.	.	43·844	.	
	zusammen	63·301	.		.	64·117	.	.	64·117		
29	**Jasło-Rzeszów** (Lokalbahn)										
	Jasło-Rzeszów	69·247	.	.	.	70·103	.		70·103	.	
	Verbindungskurve mit der G.C.L.B. bei Rzeszów	0·807	.	.	.	0·998	.		0·998	.	
	zusammen	70·054	.	.	.	71·101	.	.	71·101	.	
30	**Istrianer Bahn**										
	Divača-Pola	122·256	.	.	.	121·820	.	0·237[1]	122·057	.	
	Canfanaro-Rovigno (Lokalbetrieb)	21·031	.	.	.	20·851	.	.	20·851	.	
	Herpelje-Triest	21·502[2]	.	.	.	21·694	1·354[3]	.	23·048	.	
	Schleppbahn Triest-St. Andrae-S. Sabba[4]	4 264[5]	.	.	.	3 681	.	.	3·681	.	
	zusammen	169·053	.	.	.	168·046	1·354	0·237	169·637	.	
31	**Kaiserin Elisabeth-Bahn**										
	Wien-Salzburg-Reichsgrenze	319·015	.	318·014	.	313·421	.	.	313·421	5·594[6]	
	Penzing-Hetzendorf	5·673	.	4·906	.	6·161	.	.	6·161	.	
	Hetzendorf (Maxing)—Kaiser-Ebersdorf	17·772	.	.	.	17·635	.	.	17·635	.	
	Verbindungskurve zur Station Zentralfriedhof		.	.	.	.	0·768[7]	.	0·768	.	
	St. Veit b.W.-Hütteldorf	1·733	.	.	.	2·305	.	.	2·305	.	
	St. Valentin-Budweis	118·472	.	.	.	119·257	.	.	119·257	.	
	Linz—Gaisbach-Wartberg	24·435	.	.	.	24·670	.	.	24·670	.	
	Linz Bahnhof-Linz Donauumschlagplatz[4]	3·653	.	.	.	1·083	.	.	1·083	.	
	Wels-Reichsgrenze (Passau)	79·418	.	.	.	79·636	1·602[8]	.	81·238	.	
	Neumarkt-Reichsgrenze (Simbach)	58·853	.	.	.	59·285	1·227[9]	.	60·512	.	
	Lambach-Gmunden (schmalsp.[10]) (Lokalbetrieb)	27·498	.	.	.	27·335	.	.	27·335	.	
	Salzburg-Bischofshofen	51·800	.	.	.	52·657	.	.	52·657	.	
	Selzthal (Bischofshofen)-Wörgl	237·681	.	.	.	237·943	.	0·269[11]	238·212	.	
	zusammen	946·003	.	322·920	.	941·388	3·597	0·269	945·254	5·594	
32	**Kaiser Franz Josephs-Bahn**										
	Wien-Eger	455·968	.	60·627	.	455·057	.	.	455·057	.	
	Schleppbahn Klosterneuburg-Donaulände[12]	0·872	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Absdorf-Krems	31·325	.	.	.	31·501	.	.	31·501	.	
	Gmünd—Prag-Hrabovka	186·798	.	3·201	.	187·329	.	.	187·329	.	
	Budweis-Wessely	36·903	.	.	.	37·601	.	.	37·601	.	
	Nusle-Smichow (Prager Verbindungsbahn)	3·417	.	.	.	3·506	.	.	3·506	.	
	Verbindungskurve der Prager Verbindungsbahn	0·398	.	.	.	0·398	.	.	0·398	.	
	Verbindungsgeleise in Smichow	0·320	.	.	.	0·641	.	.	0·641	.	
	zusammen	716·001	.	63·828	.	716·033	.	.	716·033		
33	**Kaschitz-Schönhof-Radonitz** (Lokalbahn)	16·059	.	.		15·962		.	15·962		
34	**Kriegsdorf-Römerstadt** (Lokalbahn)	13·757	.	.	.	13·457	.	.	13 457		

[1]) In der Station Divača gemeinsam mit der S.B.
[2]) Hiervon 0·817 km gemeinsam mit der Lokalbahn Triest—Parenzo.
[3]) Hafengeleise vom Endpunkte der Rivabahn bis zur Mitte des Betriebsgebäudes in Barcola Rangierbahnhof Eigentum der k. k. Seebehörde.
[4]) Dient nur dem Güterverkehre.
[5]) Hiervon 3·669 km gemeinsam mit der Lokalbahn Triest—Parenzo.
[6]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke an der Reichsgrenze im Betriebe der Kgl. B.St.B.
[7]) Eigentum der Eisenbahn Wien-Aspang.
[8]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Passau Eigentum der Kgl. B.St.B.
[9]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Simbach Eigentum der Kgl. B.St.B.
[10]) Spurweite 1·106 m.
[11]) In der Station Wörgl gemeinsam mit der S.B.
[12]) Ausser Betrieb.

35	**Kronprinz Rudolf-Bahn**									
	St. Valentin-Tarvis	406·047	.	.	.	405·448	.	.	405·448	.
	Tarvis-Laibach	101·367	.	.	.	102·335	.	0·370[13]	102·705	.
	Kastenreith (Klein-Reifling)-Amstetten	43·524	.	.	.	43·819	.	.	43·819	.
	Hieflau-Eisenerz	14·726	.	.	.	14·480	.	.	14·480	.
	St. Michael-Leoben	11·099	.	.	.	11·304	0·531[14]	.	11·835	.
	Verbindungskurve bei St. Michael[15]	0·474	.	.	.	.	.	.	.	.
	Launsdorf-Mösel (Lokalbetrieb)	24·299	.	.	.	24·472	.	.	24·472	.
	Glandorf-Klagenfurt	17·210	.	.	.	17·589	.	0·371[16]	17·960	.
	Verbindungsgeleise mit der Südbahn in Villach	0·576	.	.	.	0·725	.	1·050[17]	1·775	.
	Steinach-Schärding	171·667	.	.	.	173·626	.	.	173·626	.
	Schleppbahn zum Seeufer in Ebensee	0·413	.	.		0·413	.	.	0·413	.
	Holzleithen-Tomasroith (Lokalbetrieb)	5·818	.	.	.	5·818	.	.	5·818	.
	zusammen	797·220	.	.	.	800·029	0·531	1·791	802·351	.
36	**Laibach-Stein** (Lokalbahn)	23·070	.	.	.	23·616	.	.	23·616	.
37	**Linz-Urfahr**[3]	2·105	.	.	.	5·355	.	0·100[18]	5·455	.
38	**Mährische Grenzbahn**									
	Sternberg-Grulich-Lichtenau	92·821	.	.	.	92·821	0·402[19]	1·905[20]	95·128	.
	Hohenstadt-Zöptau { Hohenstadt-Blauda	7·502	.	.	.	7·670	.	0·039[21]	7·709	.
	Hohenstadt-Zöptau { Mähr.-Schönberg—Zöptau	9·160	.	.	.	9·246	.	.	9·246	.
	zusammen	109·483	.	.	.	109·737	0·402	1·944	112·083	.
39	**Mährisch-Schlesische Zentralbahn**									
	Olmütz-Jägerndorf-Reichsgrenze (Leobschütz)	90·268	.	.	.	86·934	.	0·314[22]	87·248	3·346[21]
	Jägerndorf-Troppau	27·753	.	.	.	28·343	.	0·728[24]	29·071	.
	Jägerndorf-Hennersdorf-Reichsgrenze (Ziegenhals)	25·678	.	.	.	26·361	10·334[25]	0·899[26]	37·594	.
	zusammen	143·699	.	.	.	141·638	10·334	1·941	153·913	3·346
40	**Mürzzuschlag-Neuberg** (Lokalbahn)	11·433	.	.	.	11·269	.	0·153[27]	11·422	.
41	**Nadbrzezie—Weichsel-Umschlag**[4]	2·068	.	.	.	2·122	.	.	2·122	.
42	**Niederlindewiese-Barzdorf** (Lokalbetrieb)	26·092	.	.	.	26·380	.	0·498[28]	26·878	.
43	**Niederösterr. Staatsbahnen**									
	Leobersdorf-St. Pölten	74·783	.	.	.	75·219	.	0·043[29]	75·262	.
	Leobersdorf (Wittmannsdorf)-Gutenstein (Lokalbetrieb)	33·428	.	.	.	33·530	.	.	33·530	.
	Scheibmühl-Schrambach-Kernhof (Lokalbetrieb)	34·291	.	.	.	34·267	.	.	34·267	.
	Pöchlarn—Kienberg-Gaming (Lokalbetrieb)	37·444	.	.	.	37·495	.	.	37·495	.
	zusammen	179·946	.	.	.	180·511	.	0·043	180·554	.
44	**Niklasdorf-Zuckmantel** (Lokalbetrieb)	8·760	.	.	.	8·605	.	.	8·605	.
45	**Nusle-Modřan** (Lokalbetrieb)	12·319	.	.	.	12·332	.	.	12·332	.
46	**Olmütz-Čellechowitz** (Lokalbahn)									
	Nordbahnhof Olmütz-Rangierbahnhof Hodolein	0·926	.	.	.	0·719	.	.	0·719	.
	Rangierbahnhof Hodolein-Čellechowitz	34·339	.	.	.	33·953	.	.	33·953	.
	Verbindungsgeleise für den Personenverkehr mit der K.F.N.B. in Olmütz	0·597	.	.	.	0·587	.	.	0·587	.
	zusammen	35·862	.	.	.	35·259	.	.	35·259	.
47	**Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau)**									
	Pilsen-Eisenstein	97·433	0·024	.	.	97·457	.	.	97·457	.
	Pilsen-Saaz	106·085	.	.	.	106·085	.	0·307[30]	106·392	.
	Saaz-Dux	42·613	.	.	.	42·613	.	1·467[31]	44·080	.
	Schaboglück-Priesen[32]	10·457	.	.	.	.	.	.	.	.
	Littitz-Nürschan[4]	9·722	.	.	.	10·115	.	.	10·115	.
	zusammen	266·310	0·024	.	.	256·270	.	1·774	258·044	.

[13] In der Station Laibach gemeinsam mit der S.B.

[14] Von der Eigentumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Leoben Eigentum der S.B.

[15] Derzeit nicht benützt.

[16] In der Station Klagenfurt gemeinsam mit der S.B.

[17] In der Station Villach gemeinsam mit der S.B.

[18] In der Station Urfahr gemeinschaftlich mit der Mühlkreisbahn.

[19] Von Mitte Aufnahmsgebände Sternberg bis Eigentumsgrenze Eigentum der K.F.N.B.

[20] Von der Eigentnmsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Lichtenau gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[21] In der Station Hohenstadt gemeinsam mit der St.E.G.

[22] In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.

[23] Strecke von Mitte Aufnahmsgebände Jägerndorf bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl. P.St.B.

[24] In der Station Troppan gemeinsam mit der K.F.N.B.

[25] Strecke von der Reichsgrenze bis zur Einmündung in die Station Ziegenhals Eigentum der Kgl. P.St.B.

[26] In der Station Ziegenhals gemeinsam mit den Kgl. P.St.B.

[27] In der Station Mürzzuschlag gemeinsam mit der S.B.

[28] In der Station Ottmachau gemeinsam mit den Kgl. P.St.B.

[29] In der Station Leobersdorf gemeinsam mit der S.B.

[30] In der Station Saaz gemeinsam mit der B.E.B.

[31] In der Station Saaz (0·283 km) und nächst der Station Dux (1·184 km) gemeinsam mit der B.E.B., bezw. mit der A.T.E.

[32] Betrieb mit 30. Juni 1879 bis auf weiteres eingestellt.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
48	**Prag-Duxer Eisenbahn**										
	Prag (Smichow)-Obernitz-Brüx-Ossegg-Klostergrab-Eichwald-Moldau	156·882	0·031	.	.	158·051	.	.	158·051	0·304[1]	[1] Von der Eigentumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau im Betriebe der Kgl.S.St.B.
	Verbindungsgeleise nächst der Station Brüx	0·680	.	.	.	0·868	.	.	0·868	.	
	Zlonitz-Hospozin (Lokalbahn)	8·036	.	.	.	7·782	.		7·782	.	
	zusammen	165·598	0·031	.	.	166·701	.	.	166·701	0·304	
49	**Przeworsk-Rozwadow** samt Verbindungskurve nach Gorliczyna	74·423	.	.	.	75·403	.	.	75·403	.	
50	**Rakonitz-Protivin**										
	Protivin-Zditz	101·600	.	.	.	102·330	.	.	102·330	.	[2] Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Körösmező Eigentum der Kgl.U.St.B.
	Beraun-Rakonitz	42·925	.	.	.	42·665	.	.	42·665	.	[3] Von Mitte Anfnahmsgebäude Stanislau bis zum Beginne des als zweites Geleise neben der Lemberg-Czernowitzer Bahn bis Chrypiin geführten Geleises gemeinsam mit der L.Cz.J.E.
	zusammen	144.525	.	.	.	144·995	.	.	144·995	.	
51	**Röwersdorf-Hotzenplotz**	20·614	.	.	.	20·218	.	.	20·218	.	
52	**Stanislau-Woronienka-Ung. Grenze (Körösmező)**	95·561	.	.	.	95·561	14·792[2]	0·904[3]	111·257	.	[4] Von Mitte Aufnahmsgebäude Lawoczne bis zur galiz.-ungar. Landesgrenze im Betriebe der Kgl.U.St.B.
53	**Stryj-Beskid**	79·302	.			71·731	.	.	71·731	8·388[4]	
54	**Stryj-Chodorów**	40·637	.	.		40·994	.	0·385[5]	41·379	.	[5] Gemeinsam in der Station Chodorow 0·385 km mit der L.Cz.J.E.
55	**Tarnów-Leluchów-Ungar. Grenze** (Orló) inkl. Verbindungskurve bei Tarnów	145·751	0·550	31·302	.	146·779	5·150[6]	.	151·929		[6] Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Orló Eigentum der K.O.E.
56	**Tarvis-Pontafel-Reichsgrenze** (Pontebba)	24·756		0·927	.	24·931	.	0·449[7]	25·380	.	[7] Mit der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie gemeinsam benützte Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Pontebba.
57	**Tulln-St. Pölten** (Lokalbahn)	46·147	.	.		46·755	.	.	46·755	.	
58	**Unterdrauburg-Wolfsberg** (Lokalbahn)	38·033	.		.	37·708	.	0·268[8]	37·976	.	[8] In der Station Unterdrauburg gemeinsam mit der S.B.
59	**Vorarlberger Bahn**										
	Bludenz-Reichsgrenze (Lindau)	62·423	.	.	.	61·805	5·941[9]	.	67·746	.	[9] Strecke bayerische Grenze-Lindau Eigentum der Kgl.B.St.B.
	Feldkirch-Buchs	16·590	0·922	.	.	18·260	.	0·267[10]	18·527	.	[10] In der Station Buchs gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
	Lautrach-St. Margrethen	7·744	1·298	.	.	9·288	.	0·306[11]	9·594	.	[11] In der Station St. Margrethen gemeinsam mit den Vereinigten Schweizer Bahnen.
	Verbindungskurve in Lautrach	0·536	.	.	.	0·536	.	.	0·536	.	
	zusammen	87·293	2·220	.	.	89·889	5·941	0·573	96·403	.	[12] Längendaten provisorisch.
60	**Wiener Verbindungsbahn**[12]	6·888	.	6·888	.	6·678	.	3·605[13]	10·283	0·285[14]	[13] Gemeinsam mit der Südbahn in der kurr. Strecke Matzleinsdorf 3·454 km, gemeinsam mit der Nordbahn 0·151 km.
	Summe a) k. k. Staatsbahnen	7.623·931	7·578	937·677	.	7.624·440	49·011	104·216	7.777·667	18·347	[14] Im Betriebe der Nordbahn 0·285 km.
	b) Privatbahnen auf Rechnung des Staates.	7.631·509									
61	**Erste ungar.-galiz. Eisenbahn**										
	Przemyśl-Łupków (ungar. Grenze)	146·034	.	146·034	.	146·034	.	0·983[15]	147·017	.	[15] In der Station Przemyśl gemeinsam mit der G.C.L.B.
	Verbindungsgel. mit d. G.C.L.B. in Przemyśl[16]	0·297	.	.	.	.	.	.	.		[16] Betrieb nicht eröffnet.
	zusammen	146 331	.	146·034	.	146·034	.	0·983	147·017	.	[17] In der Station Lemberg gemeinsam mit der G.C.L.B.
62	**K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn**										[18] Strecke von Mitte Anfnahmsgebäude Suczawa-Itzkany bis zur Reichsgrenze im Betriebe der rumänischen St.E.B.
	Lemberg-Czernowitz-Suczawa-Itzkany-Reichsgrenze	356·553	.	.	.	354·428	.	1·087[17]	355·515	0·846[18]	[19] Von der Einmündung in der Station Graz der S.B. bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der S.B.
63	**Ungarische Westbahn**										
	Graz-ungar. Grenze (Jennersdorf)	68·084	.	.	.	68·084	.	0·311[19]	68·395	.	[20] Wurde am 1. November 1902 in den Staatsbetrieb übernommen.
64	**Kremstalbahn**[20]										[21] Von Mitte Aufnahmsgebäude Linz bis zur Abzweigstelle gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Wien-Linz.
	Linz-Kremsmünster-Klaus-Steyrling	64·936	.	.	.	64·830	.	0·586[21]	65·416	.	
	Unterrohr-Bad Hall	4·302	.	.	.	4·138	.	.	4·138	.	
	zusammen	69·238	.	.	.	68·968	.	0·586	69·554		

65	**Mühlkreisbahn**, Linz-Urfahr—Aigen-Schlögl	57·790	.	.	.	57·584	.	.	57·584	.
	Summe b) Privatbahnen auf Rechnung des Staates	697 996	.	146·034	.	695·098	.	2·967	698 065	.
	c) auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.									
66	**Wiener Stadtbahn**									
	Heiligenstadt-Penzing (Vorortelinie)	9·949	.	9·949	.	9·584	.	.	9·584	.
	Heiligenstadt-Meidlinger Hauptstr. (Gürtellinie)	8·888	.	8·888	.	8·407	.	.	8·407	.
	Heiligenstadt-Brigittenau-Floridsdorf	1·357	.	.	.	1·768	.	0·260[22])	2·028	.
	Meidlinger Hauptstr.—Hütteldorf-Hacking (Obere Wientallinie)	5·879	.	5·879	.	5·409	.	.	5·409	.
	Meidlinger Hauptstr. — Hauptzollamt (Untere Wientallinie)	5·650	.	5·650	.	5·443	.	.	5·443	.
	Hauptzollamt—Heiligenstadt (Donaukanallinie)	5·874	.	5·874	.	5·632	.	.	5·632	.
	Verbindungskurve (Donaukanal-Gürtellinie)	1·235	.	1·235	.	1·415	.	.	1·415	.
	Summe c) auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien	38·832	.	37·475	.	37·658	.	0·260	37·918	.
	d) Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.									
67	**Unterkrainer Bahnen**[23])									
	Laibach-Grosslupp-Rudolfswerth	74·562	.	.	.	74·243	.	1·858[24])	76·101	.
	Rudolfswerth-Strascha	8·308	.	.	.	8·294	.	.	8·294	.
	Grosslupp-Gottschee	48·440	.	.	.	48 620	.	.	48·620	.
	zusammen	131·310	.	.	.	131·157	.	1·858	133·015	.
68	**Asch-Rossbach**	15·020	.	.	.	14·749	.	.	14·749	.
69	**Beneschau-Wlaschim-Unter-Kralowitz**	46·611	.	.	.	46·416	.	0·445[25])	46 861	.
70	**Borki wielkie-Grzymałów**	33·025	.	.	.	32·571	.	.	32·571	.
71	**Bregenz-Bezau** (Bregenzerwaldbahn)[26])	35·412	.	.	.	35·327	.		35·327	.
72	**Bukowinaer Lokalbahnen**									
	Hliboka-Berhometh a/S.	53·103	.	.	.	52·602	.	0·322[27])	52·924	.
	Abzweigung: Karapcziu a/S.-Czudin	18·844	.	.	.	18·710	.	.	18·710	.
	Schleppbahn Berhometh-Mezebrody[28])	9·115	.		.	9·222	.	.	9·222	.
	Hatna-Kimpolung	67·529	.	.	.	66·866	.	.	66·866	.
	Kimpolung—Dorna watra	41·705	.	.	.	41·955	.	.	41·955	.
	Wama—Russ-Moldawitza	19·959	.	.	.	20·047	.	.	20·047	.
	zusammen	210·255	.	.	.	209·402	.	0·322	209·724	.
73	**Chabówka—Zakopane**	43·092	.	.	.	42·922	.	0·362[29])	43·284	.
74	**Chlumetz—Königstadtl**	12·831	.	.	.	12·831	.	0·828[30])	13·659	.
75	**Delatyn-Kolomea-Stefanówka**	112·622	.		.	111·977		.	111·977	
76	**Deutschbrod-Saar**	31·226	.		.	30·989		2·000[31])	32·989	.
77	**Dolina-Wygoda**	8·531	.	.	.	8·269	.	0·343[32])	8·612	.
78	**Fehring-Fürstenfeld**	20·092	.	.	.	19·858	.	0·268[33])	20·126	.
79	**K. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft**									
	Monfalcone-Cervignano	16·555	.	.	.	16·364	.	0·040[34])	16·404	.
	Cervignano-Reichsgrenze	2·777	.		.	.	.	.	.	2·968[35])
	zusammen	19·332	.	.	.	16·364	.	0·040	16·404	2·968
80	**Fürstenfeld-Hartberg**									
	Fürstenfeld-Hartberg	29·695	.	.	.	29·506	0·234[36])	.	29·740	.
	Flügel Bierbaum-Neudau	9 007	.		.	8·882	.	.	8·882	
	zusammen	38·702	.	.	.	38·388	0·234	.	38·622	.
81	**Gailtalbahn**									
	Arnoldstein-Hermagor	30·471	.	.	.	30·220	.	0·466[37])	30·686	

[22]) Gemeinsam in der kurrenten Strecke mit der k. k. Donauuferhahn bis Mitte Warteballe Brigittenan—Floridsdorf.

[23]) Die Linien Laibach-Grosslupp-Rudolfswerth nnd Rudolfswerth-Strascha gelten als Haupthahnen zweiten Ranges; die Linie Grosslupp-Gottschee stebt im Lokalhetriebe.

[24]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Laibach St.B. bis Eigentnmsgrenze der K.R.B. bei der Station Laibach S.B. (0·370 km) gemeinsam mit der K.R.B. nnd in der Station Laibach S.B. (1·488 km) gemeinsam mit der S B.

[25]) In der Station Benescbau gemeinsam mit der K.F.J.B.

[26]) Schmalspurig 0·760 m.

[27]) In der Station Hliboka gemeinsam mit der L.Cz.J.E.

[28]) Dient in den Sommermonaten auch dem Personenverkebre.

[29]) In der Station Chabówka gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Zwardon—Neu-Sandec.

[30]) Mit der Linie Gross-Wosek—Altpaka der Oesterr. Nordwestbahn in der Station Chlnmetz gemeinschaftlich 0·424 km; mit der Linie Křinec—Königstadtl der böhm. Kommerzialbahnen gemeinschaftlich in der Station Königstadtl 0·404 km.

[31]) In der Station Deutscbbrod und der kurrenten Strecke der Oesterr. Nordwestbahnlinie Wien-Prag gemeinschaftlich 2·00 km.

[32]) In der Station Dolina und der kurrenten Strecke gem. mit der E.A.B.

[33]) In der Station Febring gemeinsam mit der U.W.B.

[34]) Von Mitte Aufnahmsgebände Moufalcone bis zur Abzweigung gegen Cervignano gemeinsam mit der S.B.

[35]) Im Betriebe der Società Veneta per imprese e costruzioni pnbbliche.

[36]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Fürstenfeld bis Eigentumsgrenze Eigentum der Lokalbahn Febring-Fürstenfeld.

[37]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Arnoldstein bis zur Abzweigung gegen Hermagor gemeinsam mit der Staatsbahnlinie St. Valentin—Tarvis.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
82	Gleisdorf-Weiz	14·594	.	.	.	14·359	.	0·421 [1]	14·780	.	
83	Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19·387	.	.	.	19·051		0·421 [2]	19·472		
84	Görz-Haidenschaft (Wippachtalbahn)	25·938	.	.	.	25·741	.	1·169 [3]	26·910	.	
85	Gurktalbahn[4] (Treibach-Althofen—Klein-Glödnitz)	28·991	.	.	.	28·849	.	.	28·849	.	
86	Heřmann-Městetz—Borohradek mit der Abzweigung Hrochow—Teinitz—Chrast	56·698	.	.	.	56·858	.	2·264 [5]	59·122	.	
87	Hinter-Třeban—Lochowitz	26.543	.	.	.	26·347	.	0·214 [6]	26·561	.	
88	Kaadener Lokalbahnen Radonitz-Duppau	13·376	.	.	.	13·252		0·222 [7]	13·474	.	
89	Karlsbad-Johanngeorgenstadt	35·887 [8]	.	.		35·299	0·688 [9]	10·900[10]	46·887	.	
90	Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün	10·756	.	.	.	10·513	.	0·129[11]	.	10·642	
91	Kolin-Čerčan mit der Abzweigung Rattay-Kácow	79.966	.			79·358		1·360[12]	80·718	.	
92	Kolomeaer Lokalbahnen										
	Kolomea-Peczeniżyn-Słoboda rungurska kopalnia	25·079	.	.	.	25·019	.	0·594[13]	25·613	.	
	Abzweigung: Nadworniańskie przedmieście—Szeparowce-Kniażdwór	7·071	.	.	.	7·112	.	.	7·112	.	
	zusammen	32·150	.	.	.	32·131	.	0·594	32·725	.	
93	Krakau-Kozmyrzów und Zweiglinie Czyzyny-Mogyla	18·910	.	.	.	18·560	.	1·387[14]	19·947	.	
94	Lambach—Haag a. H.	21·884	.	.	.	21·756	.	4·510[15]	26·266	.	
95	Laun-Libochowitz	19·470	.	.	.	19·470	.	0·738[16]	20·208	.	
96	Lemberg (Kleparów)-Janów	17·512	.	.	.	17·278	.	4·974[17]	22·252	.	
97	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	88·420	.	.	.	88·005	.	1·459[18]	89·464	.	

[1]) In der Station Gleisdorf gemeinsam mit der U.W.B.
[2]) In der Station Göpfritz gemeinsam mit der K.F.J.B.
[3]) In der Station Görz und der kurrenten Strecke gemeinsam mit der Linie Nabresina-Cormons der Südbahn.
[4]) Schmalspurig 0·760 m.
[5]) In der Station Heřman-Městetz gemeinsam mit der Lokalbahn Prelautz-Prachowitz (St.E.G.) 0·828 km, in der Station Morowany der Linie Wien-Prag (St.E.G.) 0·749 km, in der Station Borohradek der Linie Chotzen-Halbstadt (St.E.G.) 0·178 km, in der Station Chrast gemeinsam mit der Linie Deutschbrod-Pardubitz (Oe.N.W.B.) 0·277 km und in der Station Chrudim derselben Linie gemeinsam 0·232 km.
[6]) In der Station Lochowitz gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Protivin—Zditz 0·214 km.
[7]) Gemeinsam in der Station Radonitz mit der Staatsbahnlinie Kaschitz-Schönhof-Radonitz.
[8]) Hiervon 144 km gemeinsam mit der Lokalbahn Marienbad-Karlsbad.
[9]) Gemeinsam in der Station Dallwitz mit der Linie Prag-Komotau-Eger der Buschtěhrader Eisenbahn.
[10]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Johanngeorgenstadt, Eigentum der kgl. Sächs. St.B. 0·688 km.
[11]) Gemeinsam in der kurrenten Strecke der Staatsbahnlinie Chodau-Neudek 8·752 km, gemeinsam in der Station Karlsbad (B.B.) u. d. kurrenten Strecke d. B.E.B. 2·148 km.
[12]) Gemeinsam in der Station Kolin mit der Linie Wien-Bodenbach der St.E.G. 0·844 km; gemeinsam in der Station Čerčan mit der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd-Prag 0·172 km; gemeinsam in der Station Gross-Bečvar mit der Linie Zasmuk-Bečvar der St.E.G. 0·344 km.
[13]) In der Station Kolomea gemeinsam mit der L.Cz.J.E.
[14]) In der Station Krakau gemeinsam mit der Nordbahn 0·065 km, in der kurrenten Strecke gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Krakau-Lemberg 1·322 km.
[15]) Gemeinsam in der Station Lambach und der kurrenten Strecke mit der Staatsbahnlinie Wien-Salzburg 4·510 km.
[16]) In der Station Libochowitz gemeinsam mit der Lokalbahn Lobositz-Libochowitz der St.E.G. 0·103 km; in der Station Laun und der kurrenten Strecke gemeinsam mit der k. k. Staatsbahnlinie Prag-Moldau 0·635 km.
[17]) In der Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Lemberg bis Eigentumsgrenze (nächst der Abzweigung) gemeinsam mit der E.L.B.T.
[18]) Mit der C.L.B. gemeinsam: Im Bahnhofe Lemberg (0·787 km), in der Station Rawaruska (0·672 km).

98	**Marienbad-Karlsbad**	52·780[19]	.	.	.	52·519	.	0·756[20]	53·275	.
99	**Mährisch-Budwitz—Jamnitz**	20·630	.	.	.	20·466	.	0·309[21]	20·775	.
100	**Mährische Westbahn**									
	Prossnitz-Triebitz	77·152	.	.	.	76·528	.	0·103[22]	76·631	.
	Kosteletz-Čelechowitz	2·665	.	.	.	2·765	.	0·205[23]	2·970	
	Kornitz-Opatowitz	10·856	.	.	.	10·885	.	.	10·885	.
	zusammen	90·673	.	.	.	90·178	.	0·308	90·486	.
101	**Mauthausen-Grein**	30·723	.	.	.	30·520	.	0·374[24]	30·894	.
102	**Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenic-Dobříš**	73·988	.	.	.	73.706	.	0 705[25]	74·411	.
103	**Mösel-Hüttenberger Bahn**									
	Mösel-Hüttenberg	4·944	.	.	.	4·772	0·209[26]	.	4·981	.
104	**Nakři Netolitz-Netolitz Stadt**	13·253	.	.	.	13·071	.	0·532[27]	13·603	.
105	**Neue Bukowinaer Lokalbahnen**									
	Hadikfalva-Radautz-Brodina	49·453	.	.	.	49·263	.	0·241[28]	49·504	.
	Hliboka-Sereth	15·121	.	.	.	14·931	.	3·334[29]	18·265	.
	Itzkany-Suczawa	4·791	.	.	.	4·851	.	.	4·851	.
	Karlsberg-Putna	5·464	.	.	.	5·456	.	.	5·456	.
	Lużan-Zaleszczyki	42·609	.	.	.	42·608	.	0·933[30]	43·541	.
	Nepolokoutz-Wiżnitz	43·846	.	.	.	43·650		0·264[31]	43·914	.
	zusammen	161·284	.	.	.	160·759	.	4·772	165·531	
106	**Neuhaus-Neubistritz** (schmalspurig 0·760 m)	30·418	.	.	.	32·869	.	.	32·869	.
107	**Neuhof—Weseritz**	23·547	.	.	.	23·421	.	0·533[32]	23·954	.
108	**Neu Łupkow-Cisna** (schmalspurig 0·760 m)	24·174	1·137	.	.	24·941	.	.	24·941	.
109	**Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde**									
	Nixdorf-Rumburg	18·882	.	.	.	17·835	.	0·368[33]	18·203	.
	Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde	5·397	.	.	.	5·000	.	0·408[34]	5·408	.
	zusammen	24 279	.	.	.	22 835	.	0·776	23 611	.
110	**Obernitz-Sedlitz-Tschischkowitz**	36·397	.	.	.	35·921	.	0·919[35]	36·840	.
111	**Ostgalizische Lokalbahnen**									
	Biała czortkowska-Zaleszczyki	51·234	.	.	.	50·806	.	0·232[36]	51·038	.
	Tarnopol-Kopyczyńce	71·769	.	.	.	71·769		0·778[37]	72·547	.
	Teresin-Iwanie puste	29·959	.	.	.	29·842	.	.	29·842	.
	Wygnanka Teresin-Skała	42·579	.	.	.	42·427	.	0·233[38]	42·660	.
	zusammen	195·541	.	.	.	194 844	.	1·243	196·087	.
112	**Piła (Bolęcin)-Jaworzno**	21·176	.	.	.	21·050	.	0·237[39]	21·287	.
113	**Pinzgauer Lokalbahn (Zell am See-Krimml)** (schmalspurig 0·760 m)	52·817	.			52·733	.	.	52·733	.
114	**Plan-Tachau**	11·888	.			11·710	.	0·829[40]	12·539	.
115	**Postelberg-Laun**	10·594	.	.	.	10·594	.	0·809[41]	11·403	.
116	**Potscherad-Wurzmes**	17·153	.	.	.	17·028	.	0·301[42]	17·329	.
117	**Rakonitz-Mlatz**	37·213	.	.	.	37·335	.	1·568[43]	38·903	.
118	**Rakonitz-Petschau** mit Abzweigung Protivitz-Buchau	103·396	.	.	.	103·144	.	1·183[44]	104·327	
119	**Raudnitz-Hospozin**	23.646	.	.	.	23 646	.	1·226[45]	24 872	.

[19] Hiervon 1·144 km gemeinsam mit der Lokalbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt.
[20] In der Station Marienbad gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Wien-Eger.
[21] In Mährisch-Budwitz 0·309 km gemeinsam mit der Oesterr. Nordwestbahn.
[22] In der Station Prossnitz gemeinsam mit der K.F.N.B.
[23] In der Station Čelecbowitz gemeinsam m. d. Staatsbahnlinie Olmütz-Čelechowitz.
[24] In der Anschlussstation Mantbausen gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie St. Valentin-Gaisbach.
[25] Gemeinschaftlich in der Station Modřan mit der Staatsbahnlinie Nusle-Modřan 0·327 km; gemeinschaftlich in der Station Čerčan-Pisely mit der Staatsbahnlinie Wien-Prag 0·378 km.
[26] Von Mitte Aufnahmsgebäude Mösel bis Eigentumsgrenze Eigentum der K.R.B.
[27] In der Station Nakři-Netolitz gemeinsam mit der K.F.J.B.
[28] In der Station Hadikfalva gemeinsam mit der L.Cz.J.E.
[29] Von der Station Hliboka bis zur Abzweigung aus der kurrenten Strecke gemeinsam mit der L.Cz.J.E.
[30] In der Station Lużan gemeinschaftlich mit der L.Cz.J.E. 0·501 km, und in der Station Zaleszczyki gemeinschaftlich mit der ostgal. Lokalbahn 0·432 km.
[31] Gemeinsam in der Station Nepolokontz mit der L.Cz.J.E.
[32] In der Station Neuhof gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Wien—Eger 0·533 km.
[33] In der Station Rumburg gemeinsam mit der böhm. Nordbahn (Linie Rumburg-Nixdorf).
[34] In der Station Schönlinde gemeinsam mit der böhm. Nordbahn (Linie Bakow-Georgswalde).
[35] In der Station Tschischkowitz (St.E.G), Linie Lobositz-Libochowitz gemeinsam 0·369 km, in der Station Obernitz gemeinsam mit den k. k. öst. Staatsb. 0·550 km.
[36] In der Anschlussstation Biała czortkówska gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Stanislau-Husiatyn.
[37] In den Stationen Tarnopol u. Kopyczyńce gemeinsam mit den k. k. St.B.
[38] In der Station Wygnanka gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Stanislau-Husiatyn.
[39] In der Station Bołecin gemeinsam mit der Lokalbahn Skawce-Trzebinia-Sierszа.
[40] Von Aufnahmsgebäude Mitte Plan bis zur Eigentumsgrenze (nächst der Abzweigung) gemeinsam mit der K.F.J.B.
[41] In den Stationen Postelberg (0·221 km) und Laun (0·588 km) gemeinsam mit der E.P.P.K., bezw. mit der P.D.B.
[42] In der Station Potscherad gem. m. d. E.P.P.
[43] Gemeinsam in der Station Rakonitz der Staatsbahnl. Rakonitz-Protivin 0·484 km, gemeinsam in der kurrenten Strecke mit der Lokalb. Rakonitz-Petschau 0·788 km, in der Station Mlatz gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Pilsen-Dux 0·296 km.
[44] In den Stationen Rakonitz 0·484 km und Pladen 0·699 km gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Rakonitz-Protivin, bezw. Pilsen-Dux-Eisenstein.
[45] Gemeinschaftlich mit der St.E.G. in der Station Raudnitz 0·712 km; gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Zlonic-Hospozin in der Station Hospozin 0·514 km.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
120	**Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn**										
	Reichenberg-Gablonz-Tannwald	25·792	.	.	.	25·792	.	1·597[1]	27·389	.	
	Morchenstern-Josefsthal-Maxdorf	6·625	.	.	.	6·694	.	.	6·694	.	
	Tannwald-Grünthal	7·186[2]	.	.	.	6·652	.	0·217[3]	6·869	0·534[4]	
	Zusammen	39·603	.	.	.	39·138	.	1·814	40·952	0·534	
121	**Schlackenwerth-Joachimsthal**	8·484	.	.	.	8·123	.	.	8·123	.	
122	**Schönwehr-Elbogen**	15·314	.	.	.	15·152	.	0·044[5]	15·196	.	
123	**Schwarzenau-Waidhofen** a. d. Thaya	7·168	.	.	.	7·008	.	2·581[6]	9·589	.	
124	**Schwarzenau-Zwettl**	21·470	.	.	.	21·360	.	0·162[6]	21·522	.	
125	**Skawce-Trzebinia-Siersza**	59·263	.	.	.	57·828	.	1·955[7]	59·783	.	
126	**Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg**	19·536	.	.	.	19·392	.	2·275[8]	21·667	.	
127	**Starkenbach-Rochlitz**	20·204	.	.	.	19·934	.	0·259[9]	20·193	.	
128	**Strakonitz-Březnitz, Blatna-Nepomuk, Březnitz-Rozmital**	79·917	.	.	.	80·096	.	3·294[10]	83·390	.	
129	**Strakonitz-Winterberg-Wallern**	70·367	.	.	.	70·367	0·289[11]	0·124[12]	70·780	.	
130	**Tirschnitz-Schönbach**	20·370	.	.	.	20·202	.	0·606[13]	20·808	.	
131	**Tłumacz-Pałahicze—Tłumacz Stadt**	6·379	.	.	.	6·379	.	0·076[14]	6·455	.	
132	**Triest-Parenzo** (schmalspurig 0·760 m)	122·463[15]	.	.	.	122·199	.	.	122·199	.	
133	**Unterdrauburg-Wöllan**	35·972	.	.	.	35·972	.	0·751[16]	36·723	.	
134	**Valsuganabahn** Trient-Tezze (Reichsgrenze)	64·833	.	.	.	62·918	.	0·297[17]	63·215	.	
135	**Vöcklabruck-Kammer**	8·540	.	.	.	8·315	.	2·603[18]	10·918	.	

[1] In der Station Reichenberg (1·190 km) und in der Station Tannwald (0·407 km) gemeinsam mit der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
[2] Hiervon 4·539 km für Zahnstangenbetrieb (System Abt).
[3] In der Station Tannwald gemeinsam mit der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
[4] Von der Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Station Grüntbal bis znr preussischen Grenze gegen Petersdorf im Betriebe der königl. Preussischen Staatseisenbahnen.
[5] Gemeinsam in der Station Elbogen mit der Staatsbahnlinie Elbogen-Nensattel—Elbogen-Stadt 0·044 km.
[6] Von Mitte Aufnahmsgeb. Schwarzenau-Zwettl bis znr Abzweigung (Eigentumsgrenze) gemeinsam mit der K.F.J.B.
[7] Gemeinsam mit der k.k.St.B. Sucha-Skawina in der Station Skawce und der kurr. Strecke 0·751 km; gemeinsam mit der Kaiser Ferd.-Nordbahnlinie Bielitz-Kalwarya in Wadowice 0·678 km; gemeinsam mit den k.k.St.B. in der Station Spytkowice (Linie Oświęcim-Podgórze) 0·526 km.
[8] Von Mitte der Station Stankau bis zur Abzweigung gemeinsam mit der Staatsbahnl. Pilsen-Fürth (Station und kurr. Strecke).
[9] In der Station Starkenbach gemeinsam mit der Oesterr. Nordwestbahn 0·259 km.
[10] Gemeinsam in der Station Nepomuk Staatsbahnlinie Wien-Eger 0·443 km; Strakonitz Staatsbahnlinie Wien-Eger 0·469 km; Březnitz Staatsb. Protivin-Zditz 0·205 km; gemeinsam in der Station Březnitz und der kurrenten Strecke der Staatsbahnlinie Protivin-Zditz 2·177 km.
[11] In der Station Wallern Eigentum der Lokalbahn Wodňan-Prachatitz-Wallern.
[12] Von Mitte Aufnahmsgebäude Strakonitz bis zum Ausfahrtswechsel gegen Winterberg gemeinsam mit der K.F.J.B.
[13] Gemeinschaftlich in der Station Tirschnitz mit der Buschtehrader Eisenbahn.
[14] Gemeinschaftlich in der Station Tłumacz-Palabicze mit der Staatsbahnlinie Stanislau-Husiatyn 0·076 km.
[15] Hiervon 4·486 km gemeinsam mit den k. k. Staatsbahnen, und zwar 0·817 km mit der Linie Herpelje-Triest, 3·669 km mit der Schleppbahn Triest-St. Andrä-S. Sabba. In einer Länge von 2·652 km länft das Geleise der Lokalbahn Triest-Parenzo innerhalb des Hauptgeleises der k. k. Staatsbahnen (Linie Herpelje-Triest 0·128 km, Triest-St. Sabba 2·524 km, Vierschienenoberbau).
[16] In der Station Wöllan gemeinsam mit der steiermärkischen Landesbahn Cilli-Wöllan 0·176 km, in der Station Unterdranburg gemeinsam mit der Südbahn 0·575 km.
[17] In der Station Trient gemeins. mit der S.B.
[18] Von Mitte Aufnahmsgebäude Vöcklabruck bis zur Abzweigungsstelle (Eigentumsgrenze) mitbenützt mit der K.E.B.

136	**Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth**	15·221	.	.	.	14·610	1·539[19])	0·450[20])	16·599	.	[19]) Strecke Ebenfurth-Ungar. Grenze (Mitte Leitbahrücke) Eigentum der W.P.Wr.-N.B., im Betriebe der R.Oe.E.E. auf Rechnung der Lokalbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.
137	**Welser Lokalbahn-Gesellschaft**										
	Wels (Haiding)-Aschach	20·335	.	.	.	20·235	.	7·500[21])	27·735	.	[20]) In der Station Sollenau gemeinsam mit der Eisenbahn Wien-Aspang.
	Schleppbahn z. Donaulandungspl. in Aschach[22])	0·773	.	.	.	0·873	.	.	0·873	.	[21]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Wels bis Eigentumsgrenze nächst der Station Haiding gemeinsam mit der K.E.B.
	Wels-Unterrohr	24·935	.	.	.	24·796	.	0·509[23])	25·305	.	[22]) Dient dem Güter- und Personenverkehre.
	Sattledt-Grünau (Almtalbahn)	30.035	.	.	.	30·091	.	.	30·901	.	[23]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Wels bis zum Ansfahrtswechsel gegen Unterrobr gemeinsam mit der Staatsbabnlinie Wien-Salzburg.
	zusammen	76·078	.	.	.	75·995	.	8·009	84·004	.	[24]) In der Station Wodňan gemeinschaftlich mit der Staatsbahnlinie Wien-Eger.
138	**Wodňan-Moldauthein**	20·976	.	.	.	20·720	.	0·340[24])	21·060	.	[25]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Wodňan bis zum Ausfahrtswecbsel gegen Prachatitz gemeinsam mit der K.F.J.B.
139	**Wodňan-Prachatitz-Wallern**	55·892	.	.	.	55·603	.	0·268[25])	55·871	.	[26]) In der Anscblussstation Wolframs-Cejl gemeinschaftlicb mit der Staatsbahnlinie Iglau-Wessely.
140	**Wolframs-Cejl-Teltsch-Zlabings**	53·729	.	.	.	53·299	.	0·169[26])	53·468	.	[27]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Wotic bis znm Abzweignngswecbsel gegen Selčan gemeinsam mit der Staatsbahnlinie Gmünd-Prag.
141	**Wotic-Selčan**	16·620	.	.	.	16·410	.	0·205[27])	16·615	.	[28]) Spnrweite 0·760 m.
142	**Ybbstalbahn,** Waidhofen—Lunz-Kienberg inkl. Ybbsitz-Gstadt (schmalsp.)[28])	76·411	.	.	.	76·648	.	.	76·648	.	[29]) Gemeinsam in der Station Zeltweg mit der Staatsbahnlinie Amstetten-Pontafel.
143	**Zeltweg-Fohnsdorf**	5·907	.	.	.	5·673	.	0·254[29])	5·927	.	[30]) Gemeinsam in der Station Zeltweg mit der Staatsbahnlinie Amstetten-Pontafel 0·384 km, gemeinsam in der Station Wolfsberg der Staatsbahnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg 0·325 km.
144	**Zeltweg-Wolfsberg**	49·717	.	.	.	49·717	.	0·709[30])	50·426	.	[31]) 0·373 km gemeinsam in der Station Zwittau mit der St.E.G., 0·120 km gemeinsam in der Station Skutsch mit der Oesterr. Nordwestbahn.
145	**Zwittau-Pollčka-Skutsch**	51·999	.	.	.	51·999	.	0·493[31])	52·492	.	
	Summe d) Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer	3.381·961	1·137	.	.	3.361·386	2·959	82·812	3.447·157	3·502	[32]) Im Betriebe der Kgl.S.St.B.
	Summe A, Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung im ganzen (inklusive Kremstalbahn und Mühlkreisbahn)	11.742·720	8·715	1.121·186	.	11.718·582	51·970	190 255	11.960·807	22·695	[33]) In der Station Bodenbach gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
	B. K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe.	11.751·435									[34]) Im Betriebe der Kgl.B.St.B.
	a) Im fremden Staatsbetriebe.										[35]) In der Station Kufstein gem. mit der S.B.
146	**Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze**[32])	11·945	.	11·945	.	11·005	.	0·289[33])	11·294	.	[36]) Strecke von der Abzweigung bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.P.St.B.
147	**Kufstein-Reichsgrenze**[34])	2·149	.	.	.	2·149	.	0·190[35])	2·339	.	
148	**Troppau-Reichsgrenze** (Ratibor)[36])	2·012	.	.	.	2·012	.	.	2·012	.	[37]) Scbmalspurig 0·760 m Spurweite.
	Summe a) im fremden Staatsbetriebe	16·106	.	11·945	.	15·166	.	0·479	15 645	.	[38]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Uskoplje bis znr Reicbsgrenze Eigentum der bosniscb-berzegowinischen Staatsbahnen 2·496 km.
	b) Im Betriebe der Direktion der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen.										[39]) Banlänge 7·453 km Eigentum der bosniscb-herzegowinischen Staatsbabnen.
149	**K. k. Süddalmatinische Staatsbahnen**[37])										[40]) Von Mitte Anfnahmsgebäude Dolnja-Glavska bis zur Reicbsgrenze = 1·485 km nnd in der kurrenten Strecke von km 314·539 bis km 321·992 = 7·453 km Eigentum der bosniscb-herzegowiniscben Staatsbabnen.
	Uskoplje-Gravosa	14·451	.	.	.	14·050	2·496[38])	.	16·546	.	
	Dolnja-Glavska—Zelenika	44·779	7·453[39])		.	44·495	8·938[40])	.	53·433	.	
	Summe b) im Betriebe der Direktion der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen	59·230	7·453	.	.	58·545	11·434	.	69 979	.	
	c) Im Privatbetriebe.										
150	**Časlau—Zawratetz-Třemošnitz**[41]) (Lokalbahn)										[41]) Im Betriebe der Oe.N.W.B
	Časlau—Zawratetz-Třemošnitz	17·093	.	.	.	17·080	.	.	17·080	.	
	Skowic—Vrdy-Bučic	3·064	.	.	.	2·943	.	.	2·943	.	
	zusammen	20·157	.	.	.	20·023	.	.	20·023	.	[42]) Dient nnr dem Güterverkebre.
151	**Časlau-Močowitz**[42]) (Lokalbahn)	4·258	.	.	.	4·187	.	.	4·187	.	[43]) Im Betriebe der S.N.D.V.B.
152	**Königshan-Schatzlar**[43]) (Lokalbahn)	5·691	.	.	.	5·238	.	0·193[44])	5·431	.	[44]) In der Station Königshau gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Summe c) im Privatbetriebe	30·106	.	.	.	29·448	.	0·193	29·641	.	
	Summe B, k. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe	105·442	7·453	11·945	.	103·159	11·434	0·672	115·265	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	C. Privatbahnen im Privatbetriebe.										
	a) Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.										
153	**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn**										
	Auscha (A.T.E.)-Auscha (G.-Pr.W.A.) [1]	0·387	.	.	.	0·251	.	.	0·251	.	[1] Dient nur dem Güterverkehre.
	Aussig-Komotau	64·971	.	64·971	.	64·290	.	0·261 [2]	64·551	.	[2] Mit der priv. Oe.U.St.E.G. nächst ihrer Station Aussig gemeinsam benütztes Anschlussgeleise.
	Aussig-Aussig Landungsplatz [1]	5·080	.	.	.	5·549	.	.	5·549	.	
	Czalositz (A.T.E.)-Czernosek (Oe.N.W.B.)	0·840	.	.	.	1·127	.	0·138 [3]	1·265	.	[3] Gemeinsam mit der Oesterr. Nordwestbahn in der Station Czernosek.
	Türmitz-Bilin (Lokalbetrieb)	26·136	.	9·743	.	26·082	.	.	26·082	.	
	Dux-Schwaz (Lokalbetrieb)	4·965	.	.	.	5·208	.	.	5·208	.	
	Teplitz (Settenz)-Reichenberg (Lokalbahn)	142·905	.	.	.	143·101	.	0·805 [4]	143·906	.	[4] In der Station Lobositz gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.
	Schleppbahn zum Lokalgüterbhf. Reichenberg	1·974	.	.	.	2 219	.	.	2 219	.	
	Schleppb. zur Station Niemes (ehem. Lokalbahn)	3·047	.	.	.	3·047	.	.	3·047	.	
	zusammen	250·305	.	74·714		250·874	.	1·204	252·078	.	
154	**K. k. priv. Böhmische Nordbahn**										
	Prag-Turnau	104·325	.	.	.	103·835	.	.	103·835	.	
	Kralup-Neratovic	16·966	.	.	.	16·967	.	.	16·967	.	
	Bakov-Georgswalde	97·580	0·493 [5]	.	.	97·805	.	0·388 [6]	98·193	.	[5] Hiervon 0·122 km im Mitbesitze der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.
	Rumburg-Nixdorf (Lokalbetrieb)	20·470	.	.	.	20·592	.	.	20·592	.	[6] In der Station Georgswalde-Ebersbach gemeinsam mit den königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.
	Kreibitz-Neudörfl-Warnsdorf	11·458 [7]	.	.	.	11·315	.	.	11·315	0·410 [8]	[7] Hiervon 0·117 km im Mitbesitze der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.
	Bodenbach-Tannenberg	40·143	.	.	.	38·826	.	.	38·826	.	[8] Von Mitte Aufnahmsgebäude Warnsdorf bis zur Reichsgrenze im Betriebe der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen
	Bensen—Böhm.-Leipa	20·218	.	.	.	20·647	.	.	20·647	.	
	Schleppbahn zur Elbe in Tetschen [1]	0·818	.	.	.	0·730	.	.	0·730	.	
	zusammen	311·978	0·493	.	.	310·717	.	0·388	311·105	0·410	
	Lokalbahnen.										
	Böhm.-Kamnitz—Steinschönau	4·471	.		.	4·451	.	.	4·451	.	
	Kuttenthal—Unter-Cetno	8·334	.	.	.	8·354	.	.	8·354		
	Röhrsdorf-Zwickau	4·795	.	.	.	4·538	.	.	4·538	.	
	zusammen	17·600	.	.	.	17·343	.	.	17·343	.	
	im ganzen	329·578	0·493	.	.	328·060	.	0·388	328·448 [9]	0·410	[9] Ausserdem steht im Betriebe der B.N.B. die Localbahn Mscheno—Unter-Cetno (14.938 km).
155	**A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn**										
	Prag (Bubna)-Komotau-Eger	237·883	.	120·447	.	237.273	.	1·817 [10]	239·090	.	
	Prag (Smichow)-Hostivic (Lokalbetrieb)	19·334	.	.	.	19·518	.	.	19·518	.	[10] Mit der priv. Oe.U.St.E.G. gemeinsam für den Personenverkehr.
	Wejhybka (Kladno)-Kralup	24·816	.	.	.	25·092	.	.	25·092	.	
	Duby—Alt-Kladno (Lokalbetrieb)	2·690	.	.	.	2·537	.	.	2·537	.	
	Lužna Lišan-Rakonitz (Lokalbetrieb)	9·623	.	.	.	9·186	.	.	9·186	.	
	Priesen-Kaaden (Brunnersdorf) (Lokalbetrieb)	9·939	.	.	.	10·771	.	.	10·771	.	[11] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude in Reitzenhain Eigentum der Kgl.S.St.B.
	Komotau-Krima-Reichsgrenze (Reitzenhain)	35·373	0·870	.	.	36·298	0·967 [11]	.	37·265	.	
	Krima-Weipert-Reichsgrenze (Lokalbetrieb)	35·144	.	.	.	34·807	.	.	34·807	0·583 [12]	[12] Strecke von der Reichsgrenze bis zum Beginn des Bahnhofes Klingenthal Eigentnm der Kgl.S.St.B.
	Falkenau (Reichsgrenze)-Klingenthal (Lokalbetr.)	26·888	0·898	.	.	27·766	0·215 [13]	.	27·981	.	[13] Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze im Betriebe der Kgl.S.St.B.
	Tirschnitz-Franzensbad	4·130	.	.	.	4·122	.	.	4·122	.	
	Lokalbahn Krupa- Kolleschowitz	12·311	.	.	.	12·017	.	.	12·017	.	
	zusammen	418·131	1·768	120·447	.	419·387	1·182	1·817	422·386 [14]	0·583	[14] Ausserdem ist im Betriebe der B.E.B. die Lokalbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn.

156	**K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft** [15])										
	Graz-Köflach		40·113	.	.	.	39·809	.	0·157[16])	39·966	.
	Lieboch-Wies (Lokalbetrieb)		50·847	.	.	.	50·690	.	.	50·690	.
	zusammen		90·960	.	.	.	90·499	.	0·157	90·656	.
157	**K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn**										
	I. Besitz-Gruppe.										
	Wien-Krakau		411·787	0·628	387·673	0·628	412·268	.	.	412·268	.
	Verbindung des Wiener Nordbahnhofes mit der Donau-Uferbahn [17])		1·298	.	.	.	2·585	.	.	2·585	.
	Floridsdorf-Jedlersdorf [17])		1·596	.	.	.	1·742	.	0·212[18])	1·954	.
	Verbindungskurve bei Süssenbrunn [19])		0·997	.	.	.	0·510	.	.	0·510	.
	Gänserndorf-Marchegg		17·508	.	.	.	18·177	.	.	18·177	.
	Lundenburg-Zellerndorf	(Lokalbetrieb)	83·402	.	.	.	83·619	.	.	83·619	.
	Neusiedl-Grussbach	(Lokalbetrieb)	8·266	.	.	.	8·550	.	0·276[20])	8·826	.
	Verbindungsgeleise der Station in Laa [21])		1·855	.	.	.	.	.	.	.	.
	Lundenburg-Brünn		59·519	.	.	.	60·363	.	0·040[22])	60·403	.
	Prerau-Olmütz		22·655	.	.	.	22·390	.	.	22·390	.
	Schönbrunn-Troppau		28·118	.	.	.	28·336	.	.	28·336	.
	Oderberg-Reichsgrenze (Annaberg) [23])		3·264	.	.	.	3·745	.	.	3·745	.
	Dzieditz-Saybusch		30·877	.	.	.	31·582	.	0·327[24])	31·909	.
	Trzebinia-Reichsgrenze (Myslowitz)		26·019	0·044	.	.	26·639	.	.	26·639	.
	Szczakowa-Reichsgrenze (Granica)		1·621	.	.	.	1·874	.	.	1·874	.
	Krakau—Podgórze-Bonarka	(Lokalbetrieb)	6·955	.	.	.	7·610	.	.	7·610	.
	Verbindungskurve bei Krakau	(Lokalbetrieb)	0·466	.	.	.	0·466	.	.	0·466	.
	Verbindungskurve bei Podgórze-Płaszów [25])		0·469	.	.	.	.	.	.	.	.
	Brünn-Olmütz		100·531	.	.	.	101·448	.	0·040[26])	101·488	.
	Olmütz-Sternberg		14·397	.	.	.	14·376	.	.	14·376	.
	Nezamislitz-Prerau		27·313	.	.	.	27·940	.	.	27·940	.
	Kojetein-Bielitz		168·537	.	.	.	168·774	.	10·513[27])	179·287	.
	Verbindungskurve bei Bielitz		1·230	.	.	.	1·230	.	.	1·230	.
	zusammen		1.018·680	0·672	387·673	0·628	1.024·224	.	11·408	1.035·632	.
	II. Besitz-Gruppe.										
	Lokalbahnen.										
	Drösing-Zistersdorf		11·305	.	.	.	11·423	.	.	11·423	.
	Branowitz-Pohrlitz		8·323	.	.	.	8·472	.	.	8·472	.
	Göding—K. k. Aerarial-Tabakfabrik		1·408	.	.	.	1·894	.	.	1·894	.
	Göding (k. k. Tabakfabr.)-ungar. Grenze (Holics)		0·814	.	.	.	0·814	3·450[28])	.	4·264	.
	Rohatetz-Strassnitz		4·721	.	.	.	5·078	.	6·909[29])	11·987	.
	Kremsier-Zborowitz		16·521	.	.	.	16·644	.	.	16·644	.
	Rohrbach i. M.—Gross-Seelowitz		2·350	.	.	.	2·613	.	.	2·613	.
	Kojetein-Tobitschau		10·534	.	.	.	10·765	.	.	10·765	.
	Mähr.-Weisskirchen—Krasna		24·770	.	.	.	24·646	.	.	24·646	.
	Wall.-Meseritsch—Wsetin		18·154	.	.	.	18·131	.	.	18·131	.
	Krasna-Rožnau		13·183	.	.	.	13·054	.	.	13·054	.
	Zauchtel-Bautsch		38·831	.	.	.	39·011	.	.	39·011	.
	Zauchtel-Fulnek		9·498	.	.	.	9·610	.	.	9·610	.
	Hotzendorf-Neutitschein		10·073	.	.	.	10·184	.	.	10·184	.
	Golleschau-Ustroń		5·414	.	.	.	5·380	.	.	5·380	.
	Stauding-Wagstadt		7·488	.	.	.	7·419	.	.	7·419	.
	Troppau-Bennisch		29·660	.	.	.	30·144	.	.	30·144	.
	Bielitz-Kalwarya		57·268	.	.	.	57·519	.	0·929[30])	58·448	.
	Verbindungskurve bei Kalwarya		0·240	.	.	.	0·240	.	0·095[31])	0·335	.
	Petrowitz-Karwin		9·828	.	.	.	10·161	.	.	10·161	.
	Lundenburg-Landesgrenze-Kutti		9·537	.	.	.	10·275	6·846[32])	.	17·121	.
	zusammen		289·920	.	.	.	293·477	10·296	7·933	311·706	.
	K.F.N.B. im ganzen		1.308·600	0·672	387·673	0·628	1.317·701	10·296	19·341	1.347·338[33])	.

[15]) Im Betriebe der S.B.G.

[16]) In der Station Graz der S.B. gemeinsam mit derselben.

[17]) Dient nur dem Güterverkehre.

[18]) In der Station Jedlersdorf gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[19]) Dient nur dem Viehverkehre.

[20]) In der Station Grnssbach-Schönan gem. mit der priv. Oe.U.St.E.G.

[21]) Oberbau gegen Revers abgetragen.

[22]) Von der Eigentnmsgrenze bis Mitte des gemeinschaftlichen Anfnahmsgebändes in Brünn gem. mit der priv. Oe.U.St.E.G.

[23]) Den Fahrdienst besorgen die Kgl.P.St.B.

[24]) In der Station Saybnsch-Zabłocie gem. mit der Galiz. Transversal-Bahn.

[25]) Betrieb nicbt eröffnet.

[26]) In der Station Brünn gemeinsam mit der priv. Oe.U.St.E.G.

[27]) Peagestrecke Friedland—Friedek-Mistek Elgentum der k. k. priv. Ostran-Friedlander Eisenbahn.

[28]) Von der ungar. Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Holics Eigentnm der Holics-Gödinger Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft.

[29]) Strecke von der Eigentumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Sudoměřitz-Petrau (0·303 km) und Peagestrecke Sndoměřitz-Petrau-Strassnitz (6·606 km) Eigentum der Oe.U.St.E.G.

[30]) Von der Eigentuumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Kalwarya gemeinsam mit den k.k.St.B.

[31]) Von der Eigentumsgrenze bis znm Anschluss an die Linie Sncha-Skawina gemeinsam mit den k.k.St.B.

[32]) Von der ungarischen Landesgrenze bis Aufnahmsgebäudemitte Kutti Eigentum der ungar. Nordwest-Lokal-Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

[33]) Ausserdem sind im Betriebe der K.F.N.B. die Ostran-Friedlander Eisenb. (32·691 km), die Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding (37·672 km), die Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz (24·620 km), die Auspitzer Lokalbahn (6·780 km), die Lokalbahn Mutenitz-Gaya (15·362 km) und die Lokalbahn Lundenburg-Eisgrnb (12·163 km).

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
158	**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn**										
	Oderberg-ungar. Grenze (Csacza)	63·496	.	12.880	.	63·496	0·430[1]	0·322[2]	64·248	.	[1] Strecke der Galiz. Transversalbahn von Mitte Aufnahmsgebäude in Zwardón bis zur nngar. Grenze.
159	**K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn** [3]										[2] Vom Anschlusspunkte nächst der Station Oderberg bis Mitte Aufnahmsgebände daselbst gem. mit der K.F.N.B.
	Leoben-Vordernberg (Lokalbetrieb)	15·200	.	.	.	14·925	.	0·531[4]	15·456	.	[3] Im Betriebe der S.B.
160	**K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn**										[4] Von der Eigentnmsgrenze nächst der Station Leohen bis Mitte Aufnahmsgebände daselbst gemeinsam mit der SB.
	Wien-Nimburg-Jungbunzlau	352.914	.	.	.	352·634	.	.	352·634	.	[5] Dient nur dem Güterverkehre.
	Schleppbahn Korneuburg-Donaulände [5]	1·550	.	.	.	1·639	.	.	1·639	.	
	Verbindung mit der Donauuferbahn bei Wien [5]	1·164	.	.	.	1·164	.	.	1·164	.	
	Zellerndorf-Sigmundsherberg (Lokalbetrieb)	19·711	.	.	.	19·852	.	.	19·852	.	
	Deutschbrod-Rossitz	92·296	.	.	.	91·693	.	.	91·693	.	
	Gr.-Wosek—Alt-Paka—Parschnitz	128·960	.	.	.	128·972	.	.	128·972	.	
	Wostroměř-Jičin (Lokalbetrieb)	17·462	.	.	.	17·492	.	.	17·492	.	
	Pelsdorf-Hohenelbe (Lokalbetrieb)	4·400	.	.	.	4·479	.	.	4·479	.	
	Trautenau-Freiheit (Lokalbetrieb)	9·862	.	.	.	10·030	.	.	10·030	.	
	Nimburg-Tetschen-Mittelgrund	136·796	.	.	.	136·648	.	.	136·648	.	
	Tetschen-Laube [5]	3·271	.	.	.	2·490	.	.	2·490	.	
	Zweites Verbindungsgeleise zwischen Tetschen und Laube [5]	1·201	.	.	.	2·474	.	.	2·474	.	[6] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in Mittelwalde Eigentnm der Kgl.P.St.B.
	Lissa-Prag	34·075	.	.	.	34·340	.	.	34·340	.	[7] Ansserdem sind im Betriebe der Oe.N.W.B. die Kuttenberger Lokalbahn (2·875 km) die Linien der k.k.St.B.: Časlau—Zawratetz-Třemošnitz (17·080 km) Skowic—Vrdy-Bnčic (2·969 km) Časlau-Močowitz (4·187 km) ferner die Lokalbahnen: Gross-Priesen—Wernstadt—Anscha (24·648 km) Častolowitz-Reichenan-Solnitz (15·382 km) Dentschhrod-Hnmpoletz (25·180 km) und Melnik-Mscheno samt Flügelbahnen (29·250 km).
	Schreckenstein-Aussig	1·467	.	.	.	1·561	.	.	1·561	.	
	Chlumetz-Reichsgrenze (Mittelwalde)	113·014	.	.	.	113·243	6·121[6]	.	119·364	.	
	Geiersberg-Wildenschwert	14·065	.	.	.	13·627	.	.	13·627	.	
	zusammen	932·208	.	.	.	932·338	6·121	.	938·459 [7]	.	
161	**Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.**										[8] In der Station Olmütz gemeinsam mit der K.F.N.B.
	I. Altes Netz.										
	Brünn-Prag	254·211	.	254·211	.	254·171	.	.	254·171	.	
	Prag-Bodenbach	129·544	.	72·258	.	129·736	.	.	129·736	.	
	Verbindungskurve in Prag	0·630	.	0·630	.	0·630	.	.	0·630	.	
	Böhm.-Trübau—Olmütz	85·471	.	.	.	86·178	.	0·660[8]	86·838	.	
	Marchegg-ungar. Grenze	3·075	.	3·075	.	2·304	.	.	2·304	.	
	zusammen	472·931	.	330·174	.	473·019		0·660	473·679	.	
	II. Ergänznngsnetz.										
	Wien-Strelitz	142·414	.	10·985	.	142·641	.	.	142·641	.	
	Schlachthausbahn in Wien [9]	2·791	.	2·791	.	2·526	.	.	2·526	.	[9] Dient dem Viehverkehre.
	Flügel zu den Szallasen [9]	0·670	.	.	.	0·526	.	.	0·526	.	
	Verbindung mit der Donau-Uferbahn [5]	1·118	.	.	.	0·865	.	.	0·865	.	
	Stadlau-Marchegg	34·475	.	34·475	.	35·606	.	.	35·606	.	
	Verbindung mit Süssenbrunn (K.F.N.B.) [9]	6·189	.	.	.	6·147	.	.	6·147	.	
	Grussbach-Znaim	25·214	.	.	.	25·604	.	.	25·604	.	
	Verbindungsbahn in Brünn	0·992	.	0·992	.	1·019	.	.	1·019	.	
	zusammen	213·863	.	49·243	.	214·934	.	.	214·934		
	III. K. k. priv. Brünn-Rossitzer Bahn.										
	Strelitz-Brünn	12·442	.	12·442	.	12·116	.	.	12·116	.	
	Strelitz-Segen Gottes	10·650	.	.	.	10·547	.	.	10·547	.	
	Segen Gottes-Zbeschau [10]	4·897	.	.	.	4.361	.	.	4·361	.	[10] Nur für Kohlenverkehr.
	Schleppbahnen zu den Kohlenschächten [10]	1·403	.	.	.	0·946	.	.	0·946	.	
	zusammen	29·392	.	12.442	.	27·970	.	.	27·970	.	

IV. Ungarantierte Linien.										
Wien-ungar. Grenze (Bruck a/L.)	39·092	.	.	.	40·712	.	0·458[11])	41·170	.	[11]) Von der Landesgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Bruck a/L. gemeinsam mit den Kgl. U.St.B.
Chotzen-Halbstadt-Reichsgrenze (Friedland)	92·273	.	.	.	90·836	.	.	90·836	1·940[12])	[12]) Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude in der Station Halbstadt bis zur Reichsgrenze (g. Friedland) im Betriebe der Kgl. P.St.B.
Wenzelsberg-Starkotsch	2·250	.	.	.	2·369	.	0·297[13])	2·666	.	[13]) In der Station Starkotsch gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
Halbstadt-Ottendorf (Lokalbetrieb)	13·636	.	.	.	13·477	.	.	13·477	.	
Verbindungskurve in Halbstadt	0·516	.	.	.	0·516	.	.	0·516	.	
zusammen	147·767	.	.	.	147·910	.	0·755	148·665	1·940	
V. Lokalbahnen.										
Bruck a/L.-Hainburg	21·650	.	.	.	21·206	.	.	21·206	.	[14]) Von der Einmündung nächst der Station Kl.-Schwechat bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der K.E.B.
Schwechat-Mannersdorf	28·738	.	.	.	28·545	.	0·477[14])	29·022	.	
Verbindungsgeleise der Linien Wien-Bruck und Schwechat-Mannersdorf in Götzendorf	0·413	.	.	.	0·413	.	.	0·413	.	
Flügel in die Freudenau	1·318	.	.	.	1·160	.	.	1·160	.	
Enzersdorf bei Staatz-Poisdorf	9·392	.	.	.	9·198	.	.	9·198	.	
Segen Gottes-Okříško	51·139	.	.	.	51·299	.	.	51·299	.	
Studenetz—Gr.-Meseritsch	22·273	.	.	.	22·260	.	.	22·260	.	
Brünn-Tischnowitz	28·347	.	.	.	28·223	.	.	28·223	.	
Zwittawa-Uferbahn[5])	1·127	.	.	.	1·127	.	.	1·127	.	
Schwarzbach-Littau	2·579	.	.	.	2·531	.	.	2·531	.	
Rudelsdorf-Landskron	3·761	.	.	.	3·486	.	.	3·486	.	
Ottendorf-Reichsgrenze-Mittelsteine	2·712	.	.	.	3·085	7·628[15])	.	10·713	.	[15]) Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebände Mittelsteine Eigentum der Kgl.P.St.B.
Čelakowitz-Brandeis a/E.	8·099	.	.	.	7·896	.	.	7·896	.	
Čelakowitz-Mochow[5])	3·981	.	.	.	4·031	.	.	4·031	.	
Chotzen-Leitomischl	22·018	.	.	.	21·778	.	.	21·778	.	
Přelouč-Prachowitz	18·803	.	.	.	18·701	.	.	18·701	.	
Tasowitz—Kalk-Podol	2·387	.	.	.	2·299	.	.	2·299	.	
Peček—Zasmuk—Gr.-Bečvar	24·050	.	.	.	23·601	.	.	23·601	.	
Bošic-Kaufim	3·010	.	.	.	2·738	.	.	2·738	.	
Bošic-Svojšic (Karlsthal)	1·974	.	.	.	1·911	.	.	1·911	.	
Poříčan-Sadska-Nimburg	13·434	.	.	.	13·478	.	.	13·478	.	
Verbindungsgeleise m. d. Oe.N.W.B. in Nimburg[16])	0·892	.	.	.	.	.	.	.	.	[16]) Betrieb nicht eröffnet.
Verbindungslinie Nimburg-Velelib	2·846	.	.	.	.	.	.	.	2·846[17])	[17]) Im Betriebe der B.K.B.
Kralup-Welwarn	9·803	.	.	.	9·744	.	.	9·744	.	
Minkowitz-Swoleňowes	7·893	.	.	.	7·593	.	.	7·593	.	
Jenšovic-Lužec	3·214	.	.	.	3·173	.	.	3·173	.	
Lobositz-Libochowitz	13·816	.	.	.	13·763	.	.	13·763	.	
zusammen	309·669	.	.	.	303·239	7·628	0·477	311·344	2·846	
Teilstrecken der Mähr. Transversalbahn.										
Brünn-Vlarapass (Landesgrenze)	162·742	.	.	.	163·053	.	.	163·053	.	
Verbindungsgeleise bei Schimitz	1·999	.	.	.	1·258	.	.	1·258	.	
Verbindung mit der K.F.N.B. bei Holubitz[5])	2·380	.	.	.	2·016	.	.	2·016	.	
Verbindung mit der K.F.N.B. in Bisenz-Pisek	1·483	.	.	.	1·449	.	.	1·449	.	
Wessely a/M.-Strassnitz (Landesgrenze)	14·451	.	.	.	14·951	.	.	14·951	.	
Kunowitz—Ungar.-Hradisch	4·726	.	.	.	4·854	.	.	4·854	.	
Verbindungskurve bei Kunowitz[5])	0·535	.	.	.	0·535	.	.	0·535	.	
Verbindung mit der K.F.N.B. in Ungar.-Hradisch[5])	0·992	.	.	.	0·679	.	.	0·679	.	
zusammen	189·308	.	.	.	188·795	.	.	188·795	.	
Oe.U.St.E.G. im ganzen	1.362·930	.	391·859	.	1.355·867	7·628	1·892	1.365·387	4·786[18])	[18]) Ausserdem ist im Betriebe der Oe.U.St.E.G. die Lokalbahn Swoleňowes-Smečna (9·957 km) nnd die Lokalbahn Brandeis a/E.—Neratowitz (15·327 km).
162 **K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn**[19])										[19]) Im Betriebe der K.F.N.B.
Mähr.-Ostrau—Friedland	33·005	.	.	.	32·526	.	0·165[20])	32·691	.	[20]) In der Station Mähr.-Ostrau gemeinsam mit der K.F.N.B.
163 **K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft**										
Wien-Triest	577·231	.	577·231	.	577·231	.	.	577·231	.	
Mödling-Laxenburg	4·662	.	.	.	4·930	.	.	4·930	.	
Wr. Neustadt—ungar. Grenze (Oedenburg)	4·412	.	.	.	5·049	.	.	5·049	.	
Bruck-Leoben	17·029	.	16·616	.	16·541	.	.	16·541	.	
Marburg-Franzensfeste	375·080	.	2·585	.	375·577	.	.	375·577	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken.	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Verbindungsgeleise in Marburg	0·622	.	0·622	.	0·622	.	.	0·622	.	
	Pragerhof-Polstrau-ungar. Grenze	51·853	.	.	.	51·695	.	.	51·695	.	
	Verbindungsgeleise bei Pragerhof	0·751	.	0·718	.	0·751	.	.	0·751	.	
	Steinbrück-Rann-ungar. Grenze (Sissek)	50·804	.	.	.	50·804	.	.	50·804	.	
	St. Peter-ungar. Grenze (Fiume)	52·055	.	.	.	52·138	.	.	52·138	.	
	Nabresina-Cormons-Reichsgrenze	49·688	.	13·656	.	47·475	.		47·475	2·213[1]	
	Verbindungsgeleise nächst Nabresina	0·683	.	0·683	.	0·683	.	.	0·683	.	
	Kufstein-Ala-Reichsgrenze	305·716	.	172·354	.	294·711	.	.	294·711	10·815[2]	
	zusammen	1.490·586	.	784.465	.	1.478·207	.	.	1.478·207	13·028	
	Lokalbahnen.										
	Liesing-Kaltenleutgeben	6·680	.	.	.	6·737	.	.	6·737	.	
	Spielfeld-Radkersburg	30·927	.	.	.	30·731	.	.	30·731	.	
	zusammen	37·607	.	.	.	37·468	.	.	37·468	.	
	S.B.G. exklus. Elekt. Bahn Mödling-Hinterbrühl im ganzen	1.528·193	.	784·465	.	1.515·675	.	.	1.515 675	[3] 13·028	
164	**K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn**										
	Pardubitz-Reichenberg-Reichsgrenze (Seidenberg)	199·876	.	.	.	199·876	2·066 [4]	0·237[5]	202·179	.	
	Josefstadt-Reichsgrenze (Liebau)	62 151	.	.	.	62·574	2·628 [6]	.	65·202	.	
	Eisenbrod-Tannwald (Lokalbetrieb)	17 515	.	.	.	17·732	.	.	17·732	.	
	zusammen	279·542	.	.	.	280·182	4·694	0·237	285·113	[7] .	
165	**K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang**										
	Wien—Felixdorf—Wr. Neustadt—Aspang	75·916	.	5·430	.	75·567	.	9·590 [8]	85·157	.	
	Zentralfriedhof—Klein-Schwechat (Lokalbetrieb)	3·229	.	.	.	3·399	.	0·467 [9]	3·866	.	
	Verbindungskurve zur Donaulände-Bahn gegen Oberlaa	0·768	.	.	.	.	.	.	.	0·768[10]	
	zusammen	79·913	.	5·430	.	78·966	.	10 057	89·023	[11] 0·768	
166	**K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn** [12]										
	Meidling—Pottendorf—Wr. Neustadt	50·684	.	0·577	.	50·684	.	0·338[13]	51 022	.	
	Pottendorf—Grammat-Neusiedl (Lokalbetrieb)	13·866	.	.	.	13 517	.	.	13·517	.	
	Ebenfurth-ungar. Grenze (Mitte Leithabrücke)	1·261	.	.	.	.	.	.	.	1·539[14]	
	Verbindungsgeleise mit der Donaulände-Bahn bei Inzersdorf	1·302	.	.	.	.	.	.	.	.	
	zusammen	67·113	.	0·577	.	64·201		0·338	64·539	1·539	
	Summe a) Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen	6.759·174	2·933	1.778·045	0 628	6.744·697	30·351	36·449	6.811 497	21·114	
	b) Selbständige Lokalbahnen mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen.	6.762·107									
167	**Auspitzer Lokalbahn**[15]										
	Auspitz Station-Auspitz Stadt	6·831	.	.	.	6·780	.	.	6·780	.	
168	**K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn**										
	Bozen-Meran	31·606	.	.	.	31·117	.	0·156[16]	31·273	.	
169	**Brandeis a/E.-Neratowitz** [17]	15·212	.	.	.	14·891	.	0·436[17]	15·327	.	

[1] Strecke von Mitte Anfnahmsgebäude Cormons bis zur Reichsgrenze im Betriebe der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie.

[2] Strecke von Mitte Aufnahmsgebäude Ala bis znr Reichsgrenze im Betriebe der ital. Adria-Eisenbahn-Compagnie.

[3] Ausserdem sind im Betriebe der S.B. die Graz-Köflacher Eisenbahn (90·656 km), die Leoben-Vordernberger Eisenbahn (15·456 km), die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn (64 539 km), die Lokalbahn Cilli-Wöllan samt Flügel Hrndsdorf-Skalis (39·101 km), die Lokalbahn Kapfenberg—Seebach-An (22·747 km), die Lokalbahn Pöltschach-Gonobitz (14·767 km), die Lokalbahn Preding-Wieselsdorf-Stainz (11·319 km) und die Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg (25·450 km), die Ueberetscherbahn Bozen—Kaltern (14·973 km), die Lokalbahn Laibach-Brezovic—Oberlaibach (19·298 km) nnd die Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel (17·543 km).

[4] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude Seidenberg Eigentum der Kgl. P.St.B.

[5] Von der Abzweignng nächst der Station Pardnbitz bis Mitte Anfnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der Oe.U.St.E.G.

[6] Strecke von der Reichsgrenze bis Mitte Anfnahmsgebäude Liebau Eigentum der Kgl. P.St.B.

[7] Ansserdem ist im Betriebe d. S.N.D.V.B. die Linie Königshan-Sebatzlar der Oest. Staatsbahnen (5·431 km).

[8] Vom Anschluss an die Wr.V.B. bis Eigentumsgrenze (0·059 km) Eigentum der k.k.St.B.; ferner von der Einmündnng in die Station Felixdorf bis znr Ansmündnng ans der Station Wr. Neustadt gemeinsam mit der S.B.

[9] In der Station Kl.-Schwechat gemeinsam mit der K.E.B.

[10] Im Betriebe der k.k.Oe.St.B.

[11] Ansserdem steht im Betriebe der Eisenbahn Wien-Aspang die Schneebergbahn mit 41·849 km Adhäsionsbahn u. 9·671 km Zahnradbahnstrecke.

[12] Im Betriebe der S.B.

[13] In den Stationen Meidling (0·120 km) nnd Wr. Nenstadt (0·218 km) gem. mit d. S.B.

[14] Im Betriebe der R.Oe.E.E. anf Recbnung der Lokalbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth.

[15] Im Betriebe der K.F.N.B.

[16] In der Station Bozen gem. mit der S.B.

[17] Im Betriebe der St.E.G., gemeinsam in Brandeis a/E. mit der Lokalbahn Čelakowitz-Brandeis a E. (St.E.G.) 0·185 km gemeinsam in der Station Neratowitz mit der Böhm. Nordbahn 0·251 km.

170	**K. k. priv. böhm. Kommerzialbahnen**									
	Königgrätz-Wostroměř	33·996	.	.	.	33·996	.	0·927[18])	34·923	.
	Sadova-Smiřitz	10·699	.	.	.	10·699	.	1·090[19])	11·789	.
	Nimburg-Jičin	40·888	.	.	.	40·888	2·846[20])	1·783[21])	45·517	.
	Křinec-Königsstadtl	12·227	.	.	.	11·857	.	.	11·857	.
	Kopidlno-Libaň	4·055	.	.	.	3·988	.	.	3·988	.
	Libaň-Bakov	33·303	.	.	.	33·370	.	2·435[22])	35·805	.
	Dětenitz-Dobrowitz	14·183	.	.	.	14·056	.	.	14·056	.
	Rokycan-Miröschau-Nezvěstic	26·719	.	.	.	26·570	.	0·328[23])	26·898	.
	Smidar-Hochwessely	7·826	.	.	.	7·680	.	.	7·680	.
	zusammen .	183·896	.	.	.	183·104	2·846	6·563	192·513	.
171	**Častolowitz-Reichenau-Solnitz (Kwasnei)**[24])	15·277	.	.	.	15·122	.	0·260[25])	15·382	.
172	**Deutschbrod-Humpoletz**[24])	25·275	.	.	.	25·031	.	0·149[26])	25·180	.
173	**Friedländer Bezirksbahnen**									
	Raspenau-Liebwerda-Weissbach	6·072	.	.	.	5·919	.	0·294[27])	6·213	.
	Friedland-Hermsdorf[28])	10·781	.	.	.	10·468	.	.	10·468	.
	Friedland-Heinersdorf-Reichsgrenze	25·466	.	.	.	22·995	.	0·255[29])	23·250	.
	zusammen .	42·319	.	.	.	39·382	.	0·549	39·931	.
174	**Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha**[24])									
	Gross-Priesen—Loschowitz—Wernstadt	16·566	.	.	.	16·425	.	0·418[30])	16·843	.
	Loschowitz—Auscha	7·846	.	.	.	7·805	.	.	7·805	.
	zusammen .	24·412	.	.	.	24·230	.	0·418	24·648	.
175	**Innsbrucker Mittelgebirgsbahn**									
	Berg Isel-Igls[31])	8·546	.	.	.	8·368	.	.	8·368	.
176	**Königshof-Beraun-Konĕprus** (schmalspurig[32])	10·534	.	.	.	9·870	.	.	9·870	.
	Flügel zur Verladestelle Kopyla	0·811	.	.	.	0·775	.	.	0·775	.
	Flügel zur Verladestelle bily-lom	0·898	.	.	.	0·874	.	.	0·874	.
	zusammen .	12·243	.	.	.	11·519	.	.	11·519	.
177	**Kühnsdorf-Eisenkappel**[33])	17·655	.	.	.	17·543	.	.	17·543	.
178	**Kuttenberger Lokalbahn**[34])	2·809	.	.	.	2·786	.	0·089[35])	2·875	.
179	**Laibach-Brezovič-Oberlaibach**[36])	11·561	.	.	.	11·333	.	7·965[37])	19·298	.
180	**Lundenburg—Eisgrub**[38])	7·858	.	.	.	7·679	1·299[39])	3·185[40])	12·163	.
181	**Melnik-Mscheno** mit Flügel Lhotka - Střednitz und Melnik Elbeumschlagplatz[24])	29·824	.	.	.	29·202	.	0·048[41])	29·250	.
182	**Mori-Arco-Riva** am Gardasee (schmalspurig[28])	24·502	.	.	.	24·063	.	.	24·063	.
183	**Mscheno—Unter-Cetno**[42])	14·364	.	.	.	14·364	0·574[43])	.	14·938	.
184	**Mutenitz-Gaya**[38])	16·002	.	.	.	15·362	.	.	15·362	.
185	**K. k. priv. Neutitscheiner Lokalbahn**									
	Zauchtel-Neutitschein	8·360	.	.	.	8·150	.	.	8·150	
186	**Niederösterreichische Waldviertelbahn**[28])									
	Gmünd-Litschau	26·020	.	.	.	25·427	.	.	25·427	.
	Zweiglinie Alt-Nagelberg-Heidenreichstein	13·039	.	.	.	12·969	.	.	12·969	.
	Gmünd—Grossgerungs: Teilstrecke Gmünd—Steinbach—Gross-Pertholz	24·036	.	.	.	24·216	.	.	24·216	.
	zusammen .	63·095	.	.	.	62·612	.	.	62 612	.
187	**Otrokowitz-Zlin-Wisowitz**[44])	24·719	.	.	.	24·478	.	0·142[45])	24·620	.
188	**Pielachtalbahn** (schmalspurig 0·760 m)									
	St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach	31·523	.	.	.	31·316	.	.	31·316	.
	Obergrafendorf-Mank	18·013	.	.	.	18·007	.	.	18·007	.
	zusammen .	49·536	.	.	.	49·323	.	.	49·323	.
189	**Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg**[36])									
	Radkersburg-Luttenberg	25·450	.	.	.	25·200	0·250[46])	.	25·450	.

[18]) In den Stationen Königgrätz (0·570 km) und Wostroměř (0·357 km) gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[19]) Strecke von der Eigentumsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Smiřitz der S.N.D.V.B. gemeinsam mit der S.N.D.V.B.

[20]) Strecke zwischen den Stationen Nimburg und Velelib Eigentum der priv. Oe.U. St.E.G.

[21]) In der Station Nimburg (0·486 km) und vom Anschlusse nächst der Station Jičin bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst 1·297 km gem. mit d. priv. Oe.U.St.E.G. bezw. mit der Oe.N.W.B.

[22]) Von der Einmündung nächst der Station Bakov bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.N.B.

[23]) Von der Einmündung nächst der Station Rokycan bis Mitte Aufnahmsgebäude daselbst gemeinsam mit der B.W.B.

[24]) Im Betriebe der Oe.N.W.B.

[25]) Von Mitte des Aufnahmsgebäudes Častolowitz bis Ende dieser Station (Eigentumsgrenze) gem. mit der Oe.N.W.B.

[26]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Deutschbrod bis Eigentumsgrenze gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[27]) Gemeinschaftlich mit der S.N.V.B. in der Station Raspenau.

[28]) Schmalspurig 0·760 m.

[29]) Gemeinsam in der Station Friedland mit der Linie Pardubitz-Reichenberg-Reichsgrenze (Seidenberg) der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Die Anschlussstrecke an die k. Preussischen Staatseisenbahnen war Ende 1902 noch nicht im Betriebe.

[30]) In der Station Gross-Priesen gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[31]) Schmalspurig 1·00 m.

[32]) Schmalspurig 0·760 m, dient nur dem Güterverkehre.

[33]) Schmalspurig 0·760 m, im Betriebe der Südbahn.

[34]) Im Betriebe der Oe.N.W.B.

[35]) Nächst der Station Sedletz-Kuttenberg gemeinsam mit der Oe.N.W.B.

[36]) Im Betriebe der S.B.

[37]) Gemeinsam i. d. Station Laibach Südbahn 0·172 km, in der karrenten Strecke der Südbahnlinie Wien-Triest 7·793 km.

[38]) Eigentum der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft; im Betriebe der K.F.N.B.

[39]) Teil des im Eigentum des Fürsten Liechtenstein stehenden Schleppgeleises.

[40]) Gemeinsam mit der K.F.N.B. in der Station Lundenburg und der kurr. Strecke der Linie Lundenburg-Grossbach (km 83·193 bis km 86·378) 3·185 km.

[41]) Gemeinsam mit der Nordwestb. in Melnik.

[42]) Im Betriebe der B.N.B.

[43]) In der Station Mscheno der Lokalbahn Melnik-Mscheno 0·228 km und in der Station Unter-Cetno der Lokalbahn Cetno-Kuttental 0·346 km.

[44]) Im Betriebe der K.F.N.B.

[45]) Gemeinsam in der Station Otrokowitz mit der K.F.N.B.

[46]) Von Mitte Aufnahmsgebäude Radkersburg bis Eigentumsgrenze Eigentum der S.B.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
190	**Saltz-Tscheitsch-Göding** [1]	38·175	.	.	.	37·602	.	.	37·602	.	[1] Im Betriebe der K.F.N.B.
191	**Salzkammergut-Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft**										[2] Spurweite 0·760 m.
	Ischl Staatsbahnhof-Pfandl-St. Lorenz-Salzburg (schmalspurig [2])	63·290	.	.	.	63·180	.	.	63·180	.	
	St. Lorenz-Mondsee (schmalspurig [2])	3·675	.	.	.	3·578	.	.	3·578	.	
	zusammen	66·965	.	.	.	66·758	.	.	66·758	.	
192	**Schneebergbahn** [3]										[3] Im Betriebe der E.W.A.
	Wr. Neustadt-Puchberg mit Flügelbahn Fischau-Wöllersdorf	32·930	.	.	.	32·755	.	0·257 [4]	33·012	.	[4] In der Station Wöllersdorf gemeinsam mit den k.k. Oe.St.B.
	Verbindungskurve bei Fischau	0·216	.	.	.	0·216	.	.	0·216	.	
	Sollenau (L.B.) Feuerwerksanstalt	8·417	.	.	.	8·621	.	.	8·621	.	
	zusammen	41·563	.	.	.	41·592	.	0·257	41·849	.	
193	**Stauding-Stramberger Lokalbahn**										
	Stauding-Stramberg	18·568	.	.	.	18·479	.	.	18·479	.	
194	**Steiermärkische Landesbahnen** [5]										[5] Im Betriebe der S.B.
	Cilli-Wöllan	37·475	.	.	.	37·299	.	0·250 [6]	37·549	.	[6] In der Station Cilli gemeins. mit der S.B.
	Hundsdorf-Skalis [7]	1·872	.	.	.	1·552	.	.	1·552	.	[7] Dient nur dem Kohlenverkehre.
	Kapfenberg—Scebach-Au (schmalspurig [2])	22·958	.	.	.	22·747	.	.	22·747	.	
	Pöltschach-Gonobitz (schmalspurig [2])	14·928	.	.	.	14·767	.	.	14·767	.	
	Preding-Wieselsdorf—Stainz (schmalspurig [2])	11·502	.	.	.	11·319	.	.	11·319	.	
	zusammen	88·735	.	.	.	87·684	.	0·250	87·934	.	
195	**Steyrtalbahn-Gesellschaft**										
	Steyer (Garsten)-Agonitz (schmalspurig [2])	32·132	.	.	.	31·681	.	.	31·681	.	
	Pergern-Bad Hall (schmalspurig [2])	15·559	.	.	.	15·397	.	.	15·397	.	
	zusammen	47·691	.	.	.	47·078	.	.	47·078	.	
196	**Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf**	6·677	.	.	.	6·343	.	.	6·343	.	[8] Im Betriebe der priv. Oe.U.St.E.G.
197	**Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Aktienges.** [8]										[9] In der Station Swoleňowes gemeinsam mit der priv. Oe.U.St.E.G.
	Swoleňowes—Střebichowic-Vinařic	10·405	.	.	.	9·657	.	0·300 [9]	9·957	.	[10] Abzweigstelle km 4·350 der Bozen-Meraner Bahn, und mit dieser Bahn gemeinschaftlich 4·038 km, mit der Südbahn gemeinsam in Bozen 0·312 km.
198	**Unzmarkt-Mauterndorf (Murtalbahn)** (schmalspurig 0·760 m)	76·281	.	.	.	76·119	.	.	76·119	.	
199	**Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)** [5]	10·817	.	.	.	10·623	0·312	4·038 [10]	14.973	.	[11] Im Betriebe der a. priv. Buschtěhrader-Eisenhahn.
200	**Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn** [11]	8·049	.	.	.	7·884	.	0·253 [12]	8·137	.	[12] In der Station Welchau-Wickwitz gemeinsam mit der Buschtěhrader Eisenbahn.
201	**Zillertalbahn** [13] Jenbach—Mayrhofen	32·029	.	.	.	31·735	.	.	31·735	.	[13] Schmalspurig, 0·760 m.
	Summe b) Selbständige Lokalbahnen (mit Ausschluss der im Staatsbetriebe befindlichen)	1.107·307	.	.	.	1.093·193	5·281	25·058	1.123·532	.	
	c) Zahnradbahnen. [14]										[14] Exklusive Zahnrad-Teilstrecken Eisenerz-Vordernberg Pos. 16 und Tannwald—Grünthal Pos. 120.
202	**Achenseebahn-Gesellschaft**										[15] Zahnrad- u. Adhäsionsbahn, schmalspurig 1·000 m.
	Jenbach-Achensee [15]	6·369	.	.	.	6·310	.	.	6·310	.	
203	**Gaisbergbahn-Gesellschaft** [16]										
	Parsch-Gaisbergspitze	5·309	.	.	.	5·252	.	.	5·252	.	
204	**Kahlenberg-Eisenbahn** (Nussdorf-Kahlenberg) [16]	5·449	.	4·886	.	5·310	.	.	5·310	.	[16] Spurweite 1·000 m.
205	**Salzkammergut-Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft** Schafbergbahn St. Wolfgang-Schafbergspitze [16]	5·862	.	.	.	5·836	.	.	5·836	.	

206	**Schneebergbahn**, [3]) Puchberg am Schneeberg-Baumgartner-Schneeberg	9·746	.	.	.	9·691	.	.	9·691	.
	Summe c) Zahnradbahnen	32·735	.	4·886	.	32·399	.	.	32·399	.
	d) Dampftramways.									
207	**Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft**									
	Verbindungsgeleise der Lokalbahn Přivos—Mähr.-Ostrau—Witkowitz mit dem Frachtenbahnhofe Mähr.-Ostrau der K.F.N.B. [17])	1·052	.	.	.	0·963	.	.	0·963	.
208	**Brünner Strassenbahnen**									
	Verbindungsgeleise mit der Station Brünn [St.E.G.][17])	0·221	.	.	.	0·221	.	.	0·221	.
209	**Dampf-Tramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.**									
	Wien-Stammersdorf	10·675	.	.	.	10·522	.	.	10·522	.
	Abzweigung zur Rangierstation u. zum Anschlusse an die Station Jedlesee der Oe.N.W.B.[17])	0·504	.	.	.	0·504	.	.	0·504	.
	Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf	14·913	.	.	.	14·703	.	.	14·703	.
	Hietzing—Perchtoldsdorf[18])	10·268	.	.	.	10·245	.	.	10·245	.
	Perchtoldsdorf-Mödling	3·299	.	.	.	3·293	.	.	3·293	.
	Hietzing—Ober-St. Veit	2·406	.	.	.	2·354	.	.	2·354	.
	zusammen	42·065	.	.	.	41·621	.	.	41·621	.
210	**Innsbruck-Hall** in Tirol (schmalspurig[16])	12·143	.	.	.	12·008	.	.	12·008	.
211	**Neue Wiener Tramway-Gesellschaft**[19])									
	Westbahnlinie-Hütteldorf	5·859	.	5·411	.	5·719	.	.	5·719	.
	Flügelbahn nach Heiligenstadt	0·805	.	.	.	.	0·698[20])	.	0·698	.
	Sternwartestrasse-Nussdorferstrasse-Nussdorf	4·329	.	3·498	.	0·735	3·465[21])	.	4·200	.
	zusammen	10·993	.	8·909	.	6·454	4·163	.	10·617	.
212	**Salzburger Eisenbahn- u. Tramway-Gesellschaft**									
	Salzburg (Bahnhof)-Bayer. Grenze (Drachenloch)	12·696	.	.	.	12·188	.	.	12·188	.
	Karolinenbrücke-Parsch	1·700	.	.	.	1·669	.	.	1·669	.
	Verbindungsgeleise bei der Karolinenbrücke	0·180	.	.	.	0·180	.	.	0·180	.
	Salzburg-Lamprechtshausen	25·326	.	.	.	25·152	.	.	25·152	.
	zusammen	39·902	.	.	.	39·189	.	.	39·189	.
213	**Wiener Lokalbahnen-Aktiengesellschaft**									
	Wien (Matzleinsdorfer Viadukt)—Wr.-Neudorf—Guntramsdorf	17·177	.	16·386	.	17·177	.	.	17·177	.
	Verbindung mit der Linie Hetzendorf-Kaiser-Ebersdorf der k. k. österr. Staatsbahnen[17])	0·702	.	.	.	0·361	.	2·309[22])	2·670	.
	Verbindung mit dem Laxenburger Flügel der Südbahn[17])	0·380	.	.	.	0·380	.	.	0·380	.
	zusammen	18·259	.	16·386	.	17·918	.	2·309	20·227	.
	Summe d) Dampftramways	124·635	.	25·295	.	118·374	4·163	2·309	124·846	.
	e) Drahtseilbahnen.									
214	**Kaiser Franz Joseph-Brücke in Prag-Belvedereanhöhe in Prag**[23])	0·109	.	0·109	.	0·109	.	.	0·109	.
215	**Kleinseite (Oujezd) in Prag zur Hasenburg auf den Laurenziberg**[24])	0·397	.	.	.	0·397	.	.	0·397	.
216	**Schlossbergbahn in Graz**[24])	0·212	.	0·212	.	0·212	.	.	0·212	.
217	**Stadt Salzburg (Capitelplatz-Festungsstrasse)-Festung Hohensalzburg**[25])	0·199	.	.	.	0·199	.	.	0·199	.
	Summe e) Drahtseilbahnen	0·917	.	0·321	.	0·917	.	.	0·917	.

[17]) Dient nur dem Güterverkehre.

[18]) Die früher bestandene Strecke Wien (Schönbrunner Linie)—Hietzing wurde am 1. Jänner 1895 gänzlich aufgelassen.

[19]) Mit Dampf betriebene Teilstrecken deren Umbau auf elektr. Betrieb im Zuge ist.

[20]) Konzessioniert der Kahlenberg-Eisenbahn. Formelle Eigentumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.

[21]) Strecke Nussdorferstrasse (Linienwalldurchbruch)-Nussdorf (Zahnradbahnhof), formell konzessioniert der Kahlenberg-Eisenbahn. Eigentumsübertragung an die N.W.T.G. im Zuge.

[22]) Eigentum der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.

[23]) Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung, doppelgeleisig.

[24]) Spurweite 1·000 m. Zahnstange als Sicherheitsvorrichtung mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche.

[25]) Desgleichen, Eigentum der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	f) Elektrische Bahnen										
	α) normalspurig.										
218	**Aktien-Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen**										
	Baden-Helenenthal	3·223	.	.	.	3·148	.	.	3·148	.	
	Baden (Pelzgasse)-Vöslau	4·880	.	.	.	4·865	.	.	4·865	.	
	Ringlinie in Baden	2·293	.	.	.	2·217	.	.	2·217	.	
	Guntramsdorf-Leesdorf-Baden	9·197	.	7·826	.	9·150	.	.	9·150	.	
	Flügel nach Station Traiskirchen (Aspang-Bahn)	1·979	.	.	.	1·964	.	.	1·964	.	
	zusammen	21·572	.	7·826	.	21·344	.	.	21·344	.	
219	**Belvedereanhöhe in Prag zum kgl. Tiergarten-Lustschloss in Bubenč**	1·400	.	.	.	1·377	.	.	1·377	.	
220	**Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft**										
	Přivoz—Mähr.-Ostrau—Witkowitz	6·050	.		.	5·939	.	.	5·939	.	
	Mähr.-Ostrau—Ellgoth (Hulwaken)	2·786	.	.	.	2·718	.	.	2·718	.	
	Mähr.-Ostrau Lokalbahn—Ostrawitzabrücke	0·793	.	.	.	0·746	.	.	0·746	.	
	zusammen	9·629	.	.	.	9·403	.	.	9·403	.	
221	**Gesellschaft der Brünner Elektr. Strassenbahnen**										
	Ugartestrasse-Zentralfriedhof	2·313	.	.	.	2·225	.	.	2·225	.	
	Schreibwald-Karthaus	8·124	.	3·660	.	7·936	.	.	7·936	.	
	Zeile-Grosser Platz	1·930	.	1·435	.	1·854	.	.	1·854	.	
	Kröna-Dornichgasse—Kumrowitz	1·533	.	0·102	.	1·415	.	.	1·415	.	
	Schlachthof—Lažanskyplatz—Sturmgasse	3·750	.	2·056	.	3·708	.	.	3·708	.	
	Lažanskyplatz – Thalgasse—Beamtenheim	1·504	.	0·948	.	1·489	.	.	1·489	.	
	zusammen	19·154	.	8·201	.	18·627	.	.	18·627	.	
222	**Grazer Tramway-Gesellschaft**										
	Ringlinie (Hauptlinie)	6·030	.	5·814	.	6·030	.	.	6·030	.	
	Hilmteichlinie	2·100	.	2·100	.	2·109	.	.	2·109	.	
	Lendplatz-Schillerplatz	3·802	.	3·802	.	3·702	.	.	3·702	.	
	Jacominiplatz-Staatsbahnhof	1·621	.	1·621	.	1·570	.	.	1·570	.	
	Leonhardlinie	0·847	.	.	.	0·816	.	.	0·816	.	
	Griesplatz-Zentralfriedhof-Puntigam	4·323	.	.	.	4·212	.	.	4·212	.	
	Annenstrasse-Curhaus-Eggenberg	2·818	.	.	.	2·695	.	.	2·695	.	
	Lendplatz—Gösting	4·224	.	.	.	4·100	.	.	4·100	.	
	Carl Morregasse—Wetzelsdorf	2·241	.	.	.	2·186	.	.	2·186	.	
	Hauptplatz-Wickenburggasse, inkl. Verbindungskurve	0·816	.	0·522	.	0·798	.	.	0·798	.	
	Graz-Andritz, Teilstrecke Wickenburggasse—Steinbruch	2·175	.	.	.	2·075		.	2·075	.	
	zusammen	30·997	.	13·859	.	30·293	.	.	30·293	.	
223	**Kleinbahn im Gebiete der kgl. Hauptstadt Olmütz und Umgebung**										
	Nordbahnhof—Artillerie-Kaserne	3·392	.	.	.	3·392	.	.	3·392	.	
	Oberring-Markt-Neugasse	1·961	.	.	.	1·961	.	.	1·961	.	
	zusammen	5·353	.	.	.	5·353	.	.	5·353	.	

224	**Kleinbahnen im Gebiete der kgl. Stadt Pilsen und Umgebung**										
	Doudlevec-Lochotin	3·250	.	.	.	3·190	.	.	3·190	.	
	Nepomukstrasse-Škurňan	4·030	.	.	.	3·975	.	.	3·975	.	
	Abzweigung zum Bahnhofe der k. k. St.B.	0·173	.	.	.	0·157	.	.	0·157	.	
	Stefanspromenade-Männerstrafanstalt Bori	3·050	.	.	.	2·965	.	.	2·965	.	
	zusammen	10·503	.	.	.	10·287		.	10·287		
225	**Prag-Vysočan-Lieben**										
	Prag-Vysočan	5·765	.	.	.	5·655	.	.	5·655	.	
	Palmovka-Lieben	1·253	.	.	.	1·189	.	.	1·189	.	
	Neu-Balabinka—Böhm.-Mähr. Maschinenfabrik	0·730	.	.	.	0·668	.	.	0·668	.	
	zusammen	7·748	.	.	.	7·512	.	.	7·512	.	
226	**Prager elektrische Strassenbahn**										
	Prag (Kgl. Weinberge)-Žiskow	5·846	.	5·846	.	5·846	.	.	5·846	.	
	Brentegasse-Kgl. Weinberge	1·943	.	1·919	.	1·890	.	.	1·890	.	
	Brentegasse-Višehrad	1·075	.	0·945	.	1·060	.	.	1·060	.	
	Flügel Karlsplatz-Palackybrücke	0·361	.	. [1]	.	0·350	.	.	0·350	.	[1] Hiervon 0·044 km dreigeleisig.
	Josefsplatz-Kgl. Tiergarten	2·790	.	2·790	.	2·740	.	.	2·740	.	
	Purkyňeplatz-Vrsovice	1·690	.	1·265	.	1·683	.	.	1·683	.	
	Josefsplatz-Nationaltheater	1·400	.	1·400	.	1·390	.	.	1·390	.	
	Prag (Smichov)-Košíř	1·930	.	.	.	1·697 [2]	.	.	1·697 [2]	.	[2] Die durch bauliche Verlängernng dieser Linie zngewachsenen 0·223 km standen Ende 1902 noch nicht im Betriebe.
	Straka-Akademie-Schlachthaus Zentr.	4·727	.	0·260	.	4·687	.	.	4·687	.	
	Graben-Wenzelsplatz-Museum	0·823	.	0·823	.	0·736	.	.	0·736	.	
	Karolinenthal-Josefsplatz	1·985	.	1·950	.	1·975	.	.	1·975	.	
	Museum-Kgl. Weinberge	1·125	.	1·095	.	1·118	.	.	1·118	.	
	Tešnow-Smichov	5·259	.	5·148	.	4·569 [3]	.	.	4·569 [3]	.	[3] Die Fortsetzung der Linie Tešnow—Smichov bis zur Station Robgarten in einer Länge von 0·655 km steht noch nicht im Betriebe.
	Chotekgasse-Kleinseitering-Waldsteingasse-Pod-Bruska	1·440	.	1·000	.	1·416	.	.	1·416	.	
	Nationaltheater-Franzenbrücke-Pilsnerstrasse	1·645	.	1·581	.	1·610	.	.	1·610	.	
	Žiskow-Kreuzherrnstrasse	3·611	.	2·901	.	3·537	.	.	3·537	.	
	Tešnow-Bělskistrasse (Linie Tešnow-Bubentsch)	1·515	.	1·515	.	1·478	.	.	1·478	.	
	Nationaltheater-Kreuzherrnstrasse	0·587	.	0·534	.	0·558	.	.	0·558	.	
	Ergänzungsstück zur Route Bolzanogasse-Parkstrasse - Wenzelsplatz - Obstgasse - Nationaltheater-Franzensbrücke-Pilsnerstrasse	0·351	.	0·337	.	0·311	.	.	0·311	.	
	Verbindungskurven div. Linien	0·287	.	0·222	.	0·065	.	.	0·065	.	
	zusammen	40·390	.	31·531	.	38·716	.	.	38·716	.	
227	**Praterstern-Kagran**										
	Vorgarten-Kagran	4·330	.	.	.	4·217	.	.	4·217	.	
	Praterstern-Wiener Tramway [4]	0·080	.	.	.	.	.	.	.	.	[4] Verbindung ausser Betrieb.
	Kaisermühlen-Schüttauplatz	1·150	.	.	.	1·063	.	.	1·063	.	
	zusammen	5·560	.	.	.	5·280	.	.	5·280	.	
228	**Städtische Strassenbahnen in Wien. Betriebsleitung Siemens & Halske, A.-G.**										
	Ring—Franz Josefs-Quai	5·322	.	5·322	.	5·322	.	.	5·322	.	
	Geleiseschleife „Mölkerbastei“	0·374	.	0·160	.	0·374	.	.	0·374	.	
	Lastenstrassen-Linie	5·793	.	5·793	.	5·727	.	0·066 [5]	5·793	.	
	Rundlinie durch die Bezirke IV—IX	5·161	.	4·027	.	5·161	.	.	5·161	.	[5] Péagestrecke mit der Neuen Wiener Tramway.
	Transversallinie Vorgartenstrasse—Gellertplatz	14·217	.	13·964	.	14·091	.	0·126 [5]	14·217	.	
	Radetzkystrasse—Prater Hauptallee	2·352	.	2·352	.	2·352	.	.	2·352	.	
	Stubenring—Marxergasse	1·024	.	0·978	.	1·024	.	.	1·024	.	
	Erdbergstrasse	2·014	.	1·474	.	2·014	.	.	2·014	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
	Wollzeile—Landstrasse (St. Marx)	2·840	.	2·840	.	2·840	.	.	2·840	.	
	Sechskrügelgasse—Rochusgasse—Sofienbrückengasse	0·866	.	0·866	.	0·866	.	.	0·866	.	
	Invalidenstrasse—Ungargasse—Fasangasse	3·165	.	3·165	.	3·165	.	.	3·165	.	
	Wallfischgasse—Schwarzenbergplatz	0·428	.	0·428	.	0·428	.	.	0·428	.	
	Schwarzenbergplatz—Zentralfriedhof	8·288	.	8·093	.	8 288	.	.	8·288	.	
	Schwarzenbergplatz—Heugasse	1·432	.	1·347	.	1·432	.	.	1·432	.	
	Kärnthnerring—Favoritenstrasse—Laxenburgerstrasse	4·244	.	4·244	.	4·244	.	.	4·244	.	
	Columbusplatz—Altes Landgut—Schleiergasse	1·968	.	1·662	.	1·968	.	.	1·968	.	
	Wiedner Hauptstrasse—Triesterstrasse—Trostgasse	2·887	.	2·158	.	2·887	.	.	2·887	.	
	Wienstrasse-Schönbrunnerstrasse-Winckelmannstrasse	5·246	.	5·094	.	5·246	.	.	5·246	.	
	Operngasse—Neuer Markt	0·813	.	0·813	.	0·428	.	0·385 [1]	0·813	.	[1] Péagestrecke mit der Neuen Wiener Tramway.
	Gumpendorferstrasse—Sechshauserstrasse	5·051	.	4·575	.	5·051	.	.	5·051	.	
	Babenbergerstrasse—Mariahilferstrasse—Hietzing	5·790	.	5·790	.	5·790	.	.	5·790	.	
	Linzerstrasse—Johnstrasse	0·675	.	0·675	.	0·675	.	.	0·675	.	
	Linzerstrasse—Schönbrunner Allee	0·308	.	0·298	.	0·308	.	.	0 308	.	
	Bellariastrasse—Breitegasse—Stiftgasse	1·190	.	1·190	.	1·190	.	.	1·190	.	
	Siebensterngasse—Westbahnstrasse	1·089	.	1·042	.	1·089	.	.	1·089	.	
	Burggasse—Herbststrasse—Fesztgasse	3·485	.	2·934	.	3·485	.	.	3·485	.	
	Lerchenfelderstrasse—Thaliastrasse	4·695	.	4·323	.	4·695	.	.	4·695	.	
	Stadiongasse—Josefstädterstrasse	1·486	.	1·101	.	1·486	.	.	1·486	.	
	Ottakringerstrasse — Taubergasse — Rosensteingasse	2·239	.	2·239	.	2·239	.	.	2 239	.	
	Universitätsstrasse—Neuwaldeggerstrasse	6·195	.	6·078	.	6·195	.		6·195	.	
	Versorgungshaus—Währing (Kreuzgasse)	2·050	.	2·050	.	2·050	.	.	2·050	.	
	Währingergürtel—Pötzleinsdorf	3·658	.	3·658	.	3·658	.	.	3·658	.	
	Schottenthor—Döbling	3·336	.	3·336	.	3·315	.	0·021 [1]	3.336	.	
	Billrothstrasse—Grinzing	2·964	.	2·336	.	2·964	.	.	2·964	.	
	Sieveringerstrasse—Windhabergasse	1·660	.	0·397	.	1·660	.	.	1·660	.	
	Wipplingerstrasse—Viriotgasse	2·589	.	2·589	.	2·589	.	.	2·589	.	
	Klosterneuburgerstrasse—Wenzelgasse	1·739	.	1·739	.	1·739	.	.	1·739	.	
	Augartenstrasse—Kaiser Josefsstrasse	2·225	.	2·225	.	2·225	.	.	2·225	.	
	Taborstrasse—Nordwestbahn—Innstrasse	3·095	.	3·095	.	3 095	.	.	3·095	.	
	Asperngasse — Praterstrasse — Ausstellungsstrasse	2·956	.	2 956	.	2·956	.	.	2·956	.	
	Ausstellungsstrasse—Rotunde	0·828	.	0·828	.	0·828	.	.	0·828	.	
	Zusammen	127·737	.	120·234	.	127·139	.	0·598 [1]	127·737	.	
229	**Societá Triestina-Tramway**										
	Boschetto—Servola	7·380	.	4·470	.	7·360	.	.	7·360	.	
	Südbahnhof—Barcola	3·890	.	.	.	3·750	.	.	3·750	.	
	Via St. Antonio—Roiana	1·905	.	.	.	1·860	.	.	1 860	.	
	Ponte della Fabra—Via Sette Fontane	1·204	.	.	.	1·157	.	.	1·157	.	
	Piazza d'Legna—Barriera Vecchia	0·578	.	.	.	0·515	.	.	0·515	.	
	Piazza-Negozianti—Chiozza	1·460	.	1·258	.	1·354	.	.	1·354	.	
	Zusammen	16·417	.	5·728	.	15·996	.	.	15·996	.	

	β) schmalspurig.										
230	**Aktiengesellschaft der Triester Kleinbahnen**										
	Triest—Scorcola—Opčina	5·189	.	.	.	5·175[2])	.	.	5·175	.	[2]) Hiervon Zahnradbetrieb 0·794 km Adhäsionsbetrieb . . . 4·381 „ 5·175 km
231	**Bielitz-Bialaer Elektrizitäts- und Eisenbahn-Gesellschaft.** Bielitz-Zigeunerwald[3])	4·960	.	.	.	4·848	.	.	4·848	.	
232	**Brüx-Oberleutensdorf—Johnsdorf**[3])	12·930	.	.	.	12·907	.	.	12·907	.	
233	**Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft** Czernowitzer-Strassenbahn[3]) . . .	6·516	.	.	.	6·438	.	.	6·438	.	
234	**Elektrische Stadtbahn Marienbad**	2·492	.	.	.	2·267	.	.	2·267	.	
235	**Elektrische Kleinbahn Dornbirn—Lustenau**	11·227	.	.	.	11·129	.		11·129	.	
236	**Gablonzer Strassenbahn und Elektrizitäts-Gesellschaft**[3])										
	Reichenau—Gablonz (Alt-Markt)—Johannesberg	16·038	.	.	.	15·979	.	.	15·979	.	
	Brandl—Alter Markt—Obergablonz	3·103	.	.	.	3·054	.	.	3·054	.	
	Brandl—Reinowitz	2·250	.	.	.	2·250	.	.	2·250	.	
	Bahnhofstrasse—Gablonzer Bahnhof	0·428	.	.	.	0·416	.	.	0·416	.	
	zusammen .	21·819	.	.	.	21·699	.	.	21·699	.	
237	**Graz—Maria-Trost**[3])	5·247	.	.	.	5·129	.	.	5·129	.	
238	**Gmundner Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft** Gmunden Station-Gmunden Stadt[3])	2·552	.	.	.	2·530	.	.	2·530	.	[3]) Spurweite 1·000 m.
239	**Kleinbahnlinien im Gebiete der Stadt Aussig und Umgebung**										
	Prödlitz-Schönpriesen[3])	5·834	.	.	.	5·815	.	.	5·815	.	
	Hauptpost Pockan[3])	1·352	.	.	.	1·343	.	.	1·343	.	
	Verbindungskurve dieser Linien[3])	0·046	.	.	.	0·051	.	.	0·051	.	
	zusammen .	7·232	.	.	.	7·209	.	.	7·209	.	
240	**Krakauer Tramwaygesellschaft**										
	Bahnhof—Podgórzerbrücke[4])	2·754	.	2·727	.	2·733	.	.	2·733	.	[4]) Spurweite 0·900 m.
	Ringplatz—Lobzower Mautschranken[4])	1·667	.	1·014	.	1·626	.	.	1·626	.	
	Rynek—Dietlowska—Stradomgasse[4])	1·361	.	.	.	1·361	.	.	1·361	.	
	Rynek—Szewskagasse—Park Jordan[4])	1·513	.	.	.	1·425	.	.	1·425	.	
	Długa—Rynek—Żwierzyniecgasse[4])	2·385	.	0·149	.	2·328	.	.	2·328	.	
	zusammen .	9·680	.	3·890	.	9·473	.	.	9·473	.	
241	**Laibacher elektrische Strassenbahnen**[3])										
	Südbahnhof—Unterkrainer Bahnhof	3 220	.	.	.	3·174	.	.	3·174	.	
	Rathausplatz—Garnisonspital	2·012	.	.	.	1·939	.	.	1·939	.	
	Verbindungskurve obiger Linien	0 044	.	.	.	.	.	.	.	.	
	zusammen .	5·276	.	.	.	5·113	.	.	5·113	.	
242	**Lemberger elektrische Strassenbahn**										
	Staatsbahnhof-Łyczaków[3])	5·814	.	5·098	.	5·814	.	.	5·814	.	
	Abzweigung Hetmanskagasse-Sofienschule[3]) . .	1·933	.	1·933	.	1·940	.	.	1·940	.	
	Abzweigung Peter u. Paulskirche-Friedhof[3]) .	0·545	.	.	.	0·579	.	.	0·579	.	
	zusammen .	8·292	.	7·031	.	8·333	.	.	8·333	.	
243	**Reichenberger Strassenbahn-Gesellschaft**										
	Bahnhof-Volksgarten[3])	3·327	.	1·275	.	3·278	.	.	3·278	.	
	Tuchplatz—Röchlitz[3])	2·870	.	.	.	2·862	.	.	2·862	.	
	zusammen .	6·197	.	1·275	.	6·140	.		6·140	.	

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Strecken	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) im Inlande	Baulänge im Auslande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Inlande	Baulänge darunter zwei- od. mehrgeleisig im Auslande	Betriebslänge der eigenen Bahnen	Betriebslänge der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	Betriebslänge der gemeinsam benützten Bahnstrecken	Betriebslänge im ganzen	Betriebslänge im Betriebe anderer Bahnen	Anmerkung
		Kilometer									
244	**K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft**										
	Mödling-Hinterbrühl [1]	4·476	.	.	.	4·431	.	.	4·431	.	[1] Spurweite 0·760 m.
245	**Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft**										
	Teplitz-Eichwald [1]	10·052	.	.	.	9·936	.	.	9·936	.	
	Schulplatz-Stefansplatz	0·623	.	.	.	0·585	.	.	0·585	.	
	zusammen	10·675			.	10·521	.	.	10·521	.	
246	**Tramway- u. Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr**										
	Strassenbahn Linz-Urfahr [2]	3·323	.	2·902	.	3·147	.	.	3·147	.	[2] Ausserdem sind im Betriebe der Kgl.B. St.B. die Strecken der k.k.Oe.St.B.: Mitte Aufnahmsgebäude Salzburg bis Mitte Saalachbrücke (5·594 km) und Mitte Aufnahmsgebäude Knfstein bis zur Reichsgrenze (2·339 km).
	Pöstlingbergbahn [1]	2·900	.	.	.	2·900	.	.	2·900	.	
	Linz—Kleinmünchen—Ebelsberg	5·875	.	.	.	5·860	.	.	5·860	.	
	zusammen	12·098	.	2·902	.	11·907	.	.	11·907	.	
	Summe f) Elektrische Bahnen	433·318	.	202·477	.	426·576	.	0·598	427·174	.	
	Summe C. Privatbahnen im Privatbetriebe	8.458·086	2·933	2,011·024	0·628	8.416·156	39·795	64·414	8.520·365	21.014	
	2. Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete.										
247	**Staatsbahnen des Okkupationsgebietes**										
	Teilstrecke Metković - Landesgrenze der Bahn von Mostar nach Metković [1]	1·330	.	.	.	0·882	.	.	0·882	.	[3] Nächst der Station Dzieditz gemeinsam mit der K.F.N.B.
248	**Kgl. Bayerische Staatsbahnen**										[4] Nächst der Station Oświęcim gemeinsam mit der K.F.N.B.
	Eger-Asch-Reichsgrenze (Selb)	29·601	.	.	.	29·601	.	.	29·601	.	[5] Ausserdem stehen im Betriebe der Kgl.P. St.B. die Strecken von Mitte Aufnahmsgebäude Jägerndorf bis zur Reichsgrenze gegen Leobschütz (3·346 km) der k.k.Oe.St. B., von Mitte Aufnahmsgebäude Halbstadt bis zur Reichsgrenze (1·940 km) der Oe.U.St.E.G. und von Mitte Aufnahmsgebäude in Grünthal bis zur Reichsgrenze gegen Petersdorf (0·534 km) der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, dann die k. k. Staatsbahnlinie Troppau-Reichsgrenze (2·012 km), ferner besorgen die Kgl.P.St.B. den Fahrdienst auf der Strecke Oderberg - Reichsgrenze gegen Annaberg (3·742 km) der K.F.N.B.
	Eger-Reichsgrenze (Waldsassen)	6·818	.	.	.	6·818	.	.	6·818	.	
	Eger-Reichsgrenze (Schirnding)	10·163	.	.	.	10·810	.	.	10·810	.	
	zusammen	46·582	.		.	47·229	.	.	47·229 [2]	.	
249	**Kgl. Preussische Staatsbahnen**										
	Dzieditz-Reichsgrenze (Pless)	2·277	.	.	.	2·277	.	0·320 [3]	2·597	.	
	Oświęcim-Reichsgrenze (Neu-Berun)	2·411	.	.	.	2·411	.	0·571 [4]	2·982	.	
	zusammen	4·688	.	.	.	4·688	.	0·891	5·579 [5]	.	
250	**Kgl. Sächsische Staatsbahnen**										[6] In der Station Reichenberg gemeinsam mit der S.N.D.V.B.
	Reichenberg-Grottau-Reichsgrenze (Zittau)	21·771	.	.	.	21·248	.	0·390 [6]	21·638	.	[7] In der Station Eger gemeinsam mit den Kgl.B.St.B.
	Eger-Voitersreuth-Reichsgrenze (Brambach)	21·040	.	6·015	.	19·564	.	0·565 [7]	20·129	.	
	Warnsdorf-Reichsgrenze (Seifhennersdorf)	4·018	.	.	.	4·018	.	.	4·018	.	
	zusammen	46·829	.	6·015	.	44·830	.	0·955	45·785 [8]	.	[8] Ausserdem sind im Betriebe der Kgl. S. St.B. die Strecken: Mitte Anfnahmsgebäude Warnsdorf bis zur Reichsgrenze (0·410 km) der böhm. Nordbahn, Eigentnmsgrenze bis Mitte Aufnahmsgebäude Moldau (0·304 km) der P.D.E. und Mitte Anfnahmsgebäude Weipert bis zur Reichsgrenze (0·583 km) der B.E.B., dann Aufnahmsgebäude Mitte Bodenbach bis zur Reichsgrenze (11·294 km).
	Summe, Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete	99·429	.	6·015	.	97·629	.	1·846	99·475	.	

Rekapitulation.

Post-Nr.	Bezeichnung der Bahnen und ihrer Längen	Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge)				Betriebslänge				
		im Inlande	im Auslande	darunter zwei- oder mehrgeleisig: im Inlande	darunter zwei- oder mehrgeleisig: im Auslande	der eigenen Bahnen	der in Betrieb übernommenen Bahnstrecken	der gemeinsam benützten Bahnstrecken	im ganzen	im Betriebe anderer Bahnen
		Kilometer								
1—145	Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung	11.742·720	8·715	1.121·186	.	11.718·582	51·970	190·255	11.960·807	22·695
146—152	K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe .	105·442	7·453	11·945	.	103·159	11·434	0·672	115·265	.
153—246	Privatbahnen im Privatbetriebe	8.458·086	2·933	2.011·024	0·628	8.416·156	39·795	64·414	8.520·365	21·114
247—250	Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete	99·429	.	6·015	.	97·629	.	1·846	99·475	.
	Totalsumme .	20.405·677	19·101	3.150·170	0·628	20.335·526	103·199	257·187	20.695·912	43·809
		20.424·778								

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 60. Wien, 26 Mai 1903. **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Staatseisenbahnrat. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 13 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 19. Mai 1903, womit für den Monat Juni 1903 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juni 1903 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Aus den Entscheidungen des k. k. Obersten Gerichtshofes.

Mit dem Tode des im Privatdienste dauernd Angestellten erlischt die im § 2 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, bezw. vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75, vorgesehene Exekutionsbeschränkung bezüglich der noch ausständigen Dienstesbezüge desselben.

(Entscheidung vom 10. Dezember 1902, Z. 16.700.)

Vom k. k. Bezirksgerichte in Trautenau als Exekutionsgericht wurde mit Beschluss vom 30. Oktober 1902, Z. $\frac{E\ 1032/2}{1}$, dem betreibenden Gläubiger A zur Hereinbringung seiner vollstreckbaren Forderung von K 617 die Exekution mittels Pfändung der dem Verpflichteten B, gewesenen Prokuristen der Firma C, bezw. dessen Verlassenschaft gegen die Konkursmassa der genannten Firma angeblich zustehenden und angemeldeten Forderung von K 877 an Gehaltsrückstand und von K 1200 an Remuneration, respektive der auf diese Forderungen im Konkursverfahren entfallenden Quoten bewilligt.

Ueber den vom Verlassenschaftskurator eingebrachten Rekurs hat das k. k. Kreisgericht in Jičin als Rekursgericht mit Beschluss vom 11. November 1902, Z. $\frac{R\ I\ 211/2}{1}$, den Beschluss der ersten Instanz dahin abgeändert, dass die Exekution nur insoweit bewilligt werde, als der zu der Konkursmassa angemeldete Gehaltsrückstand und der angemeldete Rest der Remuneration, respektive die auf diese Forderungen entfallende Quote den Betrag von fl. 800 oder K 1600 übersteigt, weil sich diese Forderungen nach der eigenen Angabe des betreibenden Gläubigers als Rückstände an Dienstbezügen des Verpflichteten, unter welche auch die Remuneration für drei Jahre — also auch eine Quote des Gehaltes — zu rechnen ist — darstellen, daher nur unter der Beschränkung des § 2 des Gesetzes vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75, der Exekution unterliegen, wobei es unentscheidend ist, dass der Bezugsberechtigte bereits verstorben ist, da hierdurch die rechtliche Eigenschaft seiner Forderung gegen die Firma C, respektive deren Konkursmassa keine Aenderung erfahren hat.

Der Oberste Gerichtshof hat mit Entscheidung vom 10. Dezember 1902, Z. 16,700, über den Revisions-

rekurs des betreibenden Gläubigers den erstrichterlichen Beschluss wieder hergestellt.

Gründe:

Durch § 2 des Gesetzes vom 29. April 1873, R.-G.-Bl. Nr. 68, bezw. vom 26. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 75, wurde ein der Exekution nicht unterliegendes Existenzminimum von fl. 600, bezw. fl. 800 festgestellt, welches dem im Privatdienste dauernd Angestellten die Leistung seines Dienstes ermöglichen soll.

Mit dem Tode des Angestellten ist der Zweck des Existenzminimums entfallen, und es kann deshalb im vorliegenden Falle die Exekutionsbefreiung als berechtigt nicht anerkannt werden, weshalb unter Abänderung des rekursgerichtlichen Beschlusses der erstrichterliche Exekutionsbeschluss wieder herzustellen war.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 228. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Mai übermittelte der Herr Finanzminister einen Gesetzentwurf, betreffend die Forterhebung von Steuern und Abgaben, sowie die Bestreitung des Staatsaufwandes vom 1. Juli bis 31. Dezember 1903.

Der Herr Eisenbahnminister beantwortete eine Reihe von Interpellationen; der Wortlaut dieser Interpellations-Beantwortungen wird nachgetragen werden.

In derselben Sitzung wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, u. zw.:

I. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend Vorgänge in der Staatsbahnwerkstätte Gmünd;

2. der Abgeordneten Prochazka und Genossen, betreffend die Dienst- und Lohnverhältnisse der Wagenmeister, Wagenaufseher und Oberverschieber der Staatsbahnen;

3. der Abgeordneten Daszyński und Genossen, betreffend Vorgänge bei den Staatsbahnen im Direktionsbezirke Krakau und die Begünstigung des angeblich dort herrschenden Spitzelwesens.

II. An den Herrn Ministerpräsidenten, den Herrn Eisenbahnminister und den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Krempa und Genossen, betreffend die Einführung der polnischen Amtssprache im inneren Dienste bei den Bahnverwaltungen, k. k. Postämtern und der k. k. Gendarmerie.

Staatseisenbahnrat.

(Ernennung der Mitglieder und Ersatzmänner.)

Der Eisenbahnminister hat auf Grund der Bestimmungen im § 2 des mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. Februar 1897 genehmigten Statutes für den Staatseisenbahnrat (Kundmachungen des Eisenbahnministeriums vom 19. Februar 1897, R.-G.-Bl. Nr. 59, vom 29. März 1900, R.-G.-Bl. Nr. 66, und vom 8. November 1901, R.-G.-Bl. Nr. 82) zu Mitgliedern, bezw. Ersatzmännern dieser Körperschaft auf die Dauer von drei Jahren ernannt, u. zw.:

1. zu Mitgliedern

die Herren:

Alexander Adler, Mitglied des Landeskulturrates für Oberösterreich, Gutsbesitzer in Tannbach;

Leopold Baczewski, Handelskammermitglied, Spiritusraffinerie-Inhaber in Lemberg;

Josef Ritter v. Basevi, Reichsratsabgeordneter, Handelskammermitglied, Grossindustrieller in Triest;

Robert Ritter Biedermann v. Turony, Präsident des Vereines der österreichischen Petroleumraffinerien, Grosshändler in Wien;

Lazar Bloch, Handelskammerpräsident, Vizebürgermeister, Kaufmann in Brody;

Franz Ritter Bockenheimer v. Bockenheim, k. u. k. Oberst des Generalstabskorps und Chef des Eisenbahnbureaus des k. u. k. Generalstabes in Wien;

Gottlieb Bondy, Handelskammermitglied, Grossindustrieller in Prag;

Wilhelm v. Boschan, kaiserlicher Rat, Handelskammermitglied, Kommissionshändler mit Berg- und Hüttenprodukten in Wien;

Wilhelm Briess, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Olmütz;

Bernhard Graf Caboga, Handelskammermitglied in Ragusa;

Leander Camus, Handelskammer-Vizepräsident in Pisino;

Dr. Moriz Caspaar, Oberingenieur der Oesterr.-Alpinen Montan-Gesellschaft, Mitglied des berg- und hüttenmännischen Vereines für Steiermark und Kärnten in Wien;

Dr. Karl Chiari, Reichsratsabgeordneter, Grossindustrieller in Wien;

Ludwig Christ, kaiserlicher Rat, provisorischer Handelskammervorsitzender, Kaufmann in Linz;

Peter Cofler, Handelskammerpräsident in Rovereto;

Moriz Dattner, Handelskammermitglied, Holzindustrieller in Krakau;

Alfred Deutsch, kaiserlicher Rat, Handelskammermitglied, Spediteur in Reichenberg;

Julius Epstein, Handelskammermitglied, Eisenbahnbauunternehmer in Krakau;

Alfred Escher, Handelskammermitglied, Grosshändler in Triest;

Dr. Wilhelm Franz Exner, k. k. Sektionschef, Direktor des Technologischen Gewerbemuseums in Wien;

Arnold Ganahl, Handelskammermitglied, Fabriksgesellschafter, Altbürgermeister in Feldkirch;

Hermann Gessele, Handelskammermitglied, Fabrikant in Salzburg;

August Ritter v. Gorayski, Mitglied des Herrenhauses, Präsident des galizischen Landes-Petroleum-Vereines in Moderówka;

Josef Gregor, k. k. Baurat, Handelskammermitglied, Architekt in Czernowitz;

Dr. Robert Grienberger, Sektionsrat im Finanzministerium in Wien;

Josef Gröger, Handelskammermitglied, Ingenieur in Falkenau;

Otto Günther, Direktor der Aktiengesellschaft R. Ph. Waagner, Eisengiesserei und Brückenbauanstalt in Wien;

Max Ritter v. Gutmann, k. k. Bergrat, Generalrat der Oesterreichisch-ungarischen Bank, Mitglied des berg- und hüttenmännischen Vereines in Mährisch-Ostrau, Berg- und Hütteningenieur, Gewerke in Wien;

Samuel Ritter v. Hahn, k. k. Hofrat in Wien;

Fritz Hamburger, Mitchef der Firma W. Hamburger, Papierfabrik Pitten in Wien;

Johann Nepomuk Heimrich, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, Fabriksbesitzer in Bohdalau;

Josef Holče, Landtagsabgeordneter, Handelskammerpräsident, Buchhändler in Neuhaus in Böhmen;

Karl Ritter v. Hornbostel, k. k. Regierungsrat, Eisenbahndirektor i. P. in Wien;

Josef Houdek, Handelskammerpräsident in Pilsen;

Ivan Hribar, Präsident der Kreditbank, Handelskammermitglied, Bürgermeister in Laibach;

Gottfried Hüttemann, k. k. Oberbergrat, Obmann des Vereines für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen, Zentraldirektor-Stellvertreter der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft in Brüx;

Heinrich Jenewein, Samenhändler, Handelskammermitglied in Wilten;

Johann Kaftan, Reichrats- und Landtagsabgeordneter, Zivilingenieur in Prag;

Dr. Friedrich Karmiński, Sektionsrat im k. k. Handelsministerium in Wien;

Stanislaus Kubr, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, Mitglied des Landeskulturrates für Böhmen (böhmische Sektion), Gutsbesitzer in Gross-Herrndorf;

Ruggiero Kürner, Handelskammermitglied, Apotheker in Görz;

Hugo Graf Lamberg, Präsident der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Salzburg, Gutsbesitzer in Gnigl bei Salzburg.

Anton Karl Lemach, Handelskammerpräsident, Kaufmann in Troppau;

Dr. Stephan Licht, Reichsratsabgeordneter, Mitglied der deutschen Sektion des Landeskulturrates für Mähren, Advokat in Wien;

Alfred Ritter v. Lindheim, k. k. Kommerzialrat, Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Gutsbesitzer in Wien;

Karl Luckmann, Direktor der krainischen Industriegesellschaft in Assling;

Michelangelo Luxardo, Handelskammermitglied in Zara;

Leopold Mauroner, Reichsratsabgeordneter, Vizepräsident der k. k. Ackerbaugesellschaft in Triest;

Dr. Rudolf Mayreder, Reichsratsabgeordneter, Gemeinderat in Wien;

Max Freiherr v. Mersi, k. u. k. Kämmerer, Landtagsabgeordneter, Präsident der Sektion II des Landeskulturrates für Tirol in Trient;

Vito Morpurgo, Handelskammerpräsident in Spalato;

Nikolaus Baron Mustatza, Mitglied des Landeskulturrates im Herzogtum Bukowina in Czernowitz;

Wilhelm Neuber, kaiserlicher Rat, Handelskammermitglied, Fabrikant in Wien;

Dr. Arthur Nimhin, Bürgermeister und Advokat in Stanislau;

Dr. Friedrich Nitsche, k. k. Regierungsrat, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, k. k. Notar, Mitglied der deutschen Sektion des Landeskulturrates für Böhmen in Hohenfurt;

Dr. Karl Freiherr v. Offermann, k. k. Kommerzialrat, Handelskammermitglied, Präsident der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft in Brünn;

Dr. Thaddäus Pilat, k. k. Hofrat, Universitätsprofessor d. R., Landtagsabgeordneter, Vizepräsident der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Lemberg;

Franz v. Pirko, niederösterreichischer Landesausschussbeisitzer, I. Vizepräsident der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Wien;

Ernst Rathausky, Handelskammermitglied, Papierfabriks- und Kohlenwerksbesitzer in Deutsch-Landsberg;

Dr. Friedrich Freiherr v. Raymond, Ministerialrat im k. k. Finanzministerium in Wien;

Karl Reutter, Bergdirektor der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft in Kladno;

Theodor Rhomberg, Vorstandstellvertreter des landwirtschaftlichen Vereines für Vorarlberg, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Dornbirn;

Viktor Riedl v. Riedenstein, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Prag;

Dr. Mauriz Ritter v. Roessler, Sektionschef im k. k. Handelsministerium in Wien;

Rudolf M. Rohrer, provisorischer Handelskammervorsitzender, Landtagsabgeordneter, Vizebürgermeister in Brünn;

Dr. Viktor Wilhelm Russ, Präsident der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien;

Ignaz Russmann, Handelskammermitglied, Kaufmann in Lemberg;

Dr. Ernst Seidler, Ministerialsekretär im k. k. Ackerbauministerium in Wien;

Dr. Cyrill Seifert, Priester des Königin-Klosters in Brünn, Vizepräsident der böhmischen Sektion des Landeskulturrates für Mähren, Fürst Salmscher Generalinspektor;

Karl Skibiński, o. ö. Professor an der k. k. technischen Hochschule in Lemberg;

Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz, k. k. Hofrat, Landeskulturinspektor für Galizien, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, Präsident der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Krakau, Gutsbesitzer in Wien;

August Tomasi, Vizepräsident des Landeskulturrates für Istrien in Parenzo;

Anton Tscharre, Reichsratsabgeordneter, Präsident der Landwirtschafts-Gesellschaft in Klagenfurt, Gutsbesitzer in St. Jakob bei Klagenfurt;

Dr. Eduard Türk, Landtagsabgeordneter, Landesadvokat in Bielitz;

Sigmund Ullmann, Handelskammermitglied, Sägewerksbesitzer in Liezen;

Anton Ritter Vuković v. Vučyidol, k. k. Hofrat, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter in Makarska;

Anton Rudolf Walz, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, Gutsbesitzer, Mitglied des Zentralausschusses der Landwirtschafts-Gesellschaft in Steiermark, in Wartberg im Mürztal;

Karl v. Webern, Ministerialrat im k. k. Ackerbauministerium in Wien;

Paul Welponer, Landtagsabgeordneter, Handelskammerpräsident, Fabrikant in Bozen;

Alfons Ritter v. Widmann zu Staffelfeld und Ulmburg, Landtagsabgeordneter, I. Präsident des Landeskulturrates für Tirol, Grossgrundbesitzer in Bozen;

Franz Xaver Wirth, Landtagsabgeordneter, Handelskammer-Vizepräsident, Holzhändler, Gutsbesitzer in Villach;

Josef Max Wolfbauer, kaiserlicher Rat, Handelskammermitglied, Direktor der I. österreichischen Aktiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser in Wien;

2. zu Ersatzmännern

die Herren:

Jakob Antičević, Handelskammermitglied in Spalato;

Dr. Alois Bauer, Ausschussmitglied der Deutschen Sektion des Landeskulturrates für Böhmen, Wirtschaftsbesitzer in Podseditz;

Alois Bauer, Landtagsabgeordneter, Mitglied des ständigen Ausschusses der Sektion I des Landeskulturrates für Tirol, Bürgermeister in Reutte;

Johann Benussi, provisorischer Handelskammer-Vorsitzender, Bauunternehmer in Rovigno;

Karl Brandhuber, k. k. Kommerzialrat, Landtagsabgeordneter, Handelskammerpräsident, Bürgermeister, Fabriksbesitzer in Olmütz;

Josef Bromovský, k. k. Kommerzialrat, Reichsratsabgeordneter, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Prag;

Dr. Theodor Christomanos, Handelskammermitglied, Vorstand des Vereines für Alpenhotels in Meran;

Stanislaus Ciuchciński, Handelskammermitglied, Industrieller in Lemberg;

Cäsar Edler v. Combi, Handelskammermitglied in Triest;

Rudolf Demuth, Handelskammermitglied, Tuchfabrikant in Reichenberg;

Dr. Julius Eisner, Mitglied des berg- und hüttenmännischen Vereines in Mährisch-Ostrau, Sekretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Bergbaue in Mährisch-Ostrau;

Alfons Erhard, Direktor der Dreherschen Brauerei in Klein-Schwechat;

Emanuele de Fenzi, Handelskammermitglied in Zara;

Anton Freissler, Hof-Maschinenfabrikant in Wien;

Dr. Eugen Gairinger, Handelskammermitglied in Triest;

Julius Gassner, Handelskammermitglied, Gesellschafter der Firma Getzner, Mutter & Cie. in Bludenz;

Dr. Franz Ritter v. Glanz, Ministerial-Vizesekretär im k. k. Finanzministerium in Wien;

Johann Gmachl, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, Grossgrundbesitzer in Elixhausen bei Salzburg;

Wilhelm Göbl, Ministerialrat im k. k. Ackerbauministerium in Wien;

Franz Gradischek, Handelskammermitglied, Kaufmann in Wilten;

August Hněvkowsky, Handelskammermitglied, Zentraldirektor der Ersten Brünner Maschinenfabriks-Gesellschaft in Brünn;

Wilhelm Holoubek, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer, Bürgermeister in Selčan;

Heinrich Janotta, k. k. Kommerzialrat, Handelskammer-Vizepräsident, Fabriksdirektor in Troppau;

Adam Ritter v. Jordan, Mitglied der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Krakau, Grossgrundbesitzer in Wieckowice;

Siegfried Karpeles, Handelskammermitglied, Hopfenhändler in Brody;

Julius Ritter v. Kniep, Handelskammermitglied, Verwaltungsrat der Chropiner Zuckerfabriks-Aktiengesellschaft in Wien;

Viktor v. Kolosvary, k. k. Hofrat und Staatsbahn-Direktor i. P. in Krakau;

Johann Kreilmeier, Mitglied des Landeskulturrates für Oberösterreich, Gutsbesitzer in Kirchberg in Oberösterreich;

Stanislaus Kułakowski, Direktor des galizischen Landes-Eisenbahnamtes in Lemberg;

Alfred Laimer, Direktor der Ersten Wiener Walzmühle Vonwiller & Cie. in Wien;

Anton Latzel, Landtagsabgeordneter, Mitglied der österreichisch-schlesischen Land- und Forstwirtschafts-Gesellschaft, Gutsbesitzer in Nieder-Rothwasser;

Josef Lenarčič, Mitglied des Zentralausschusses der Landwirtschafts-Gesellschaft für Krain, Handelskammerpräsident, Realitätenbesitzer in Oberlaibach;

Vinko Majdic, Handelskammermitglied, Mühlenbesitzer in Krainburg;

Dr. Salomon Mandolfo, Handelskammermitglied in Ragusa;

Dr. Franz Marani, Landtagsabgeordneter, Mitglied des Zentralausschusses der k. k. Ackerbau-Gesellschaft in Görz, Advokat in Görz;

Julius Marchet, k. k. Forstmeister, in Verwendung im k. k. Ackerbauministerium in Wien;

Robert Mayr, Vizepräsident der deutschen Sektion des Landeskulturrates für Mähren in Brünn;

Dr. Emerich Meissl, k. k. Sektionschef, landwirtschaftlich-technischer Konsulent im k. k. Ackerbauministerium, Direktor der k. k. landwirtschaftlich-chemischen Versuchsanstalt, zweiter Vizepräsident der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft in Wien;

Michael Michalski, Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Industrieller in Lemberg;

Georg Minas, k. k. Regierungsrat, Direktor der k. k. Lagerhäuser in Triest;

Franz Freiherr v. Moll, k. u. k. Kämmerer, Landtagsabgeordneter, Ausschussmitglied der Sektion II des Landeskulturrates für Tirol in Trient;

Paul Mühlbacher, Präsident der Bleiberger Bergwerks-Union, Mitglied des berg- und hüttenmäunischen Vereines für Steiermark und Kärnten in Klagenfurt;

Josef Mulitsch, Handelskammermitglied, Industrieller in Görz;

Ludwig Neurath, Vorstandsmitglied des Vereines der Oesterreichischen Petroleumraffinerien, Prokurist der Firmen M. Thorsch' Söhne und Ostrauer Mineralölraffinerie Max Böhm & Cie. in Wien;

Hans Pengg Edler v. Auheim, Landtagsabgeordneter, Handelskammermitglied, Eisengewerke in Thörl;

Dr. Engelbert Pilz, Sektionsrat im k. k. Finanzministerium in Wien;

Wenzel Poech, Vorstandsmitglied des Vereines für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen, Bergdirektor der Gewerkschaft „Brucher Kohlenwerke“ und der deutsch-österreichischen Bergwerks-Gesellschaft in Teplitz;

Dr. Ottokar Freiherr v. Pražák, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, Advokat in Brünn;

Angelo Raile, Handelskammermitglied in Rovereto;

Julius A. Reich, Gesellschafter der Firma S. Reich & Co. in Wien;

Bernhard Řiha, Handelskammermitglied, Zivilingenieur in Pilsen;

Karl Röschnar, Handelskammermitglied, Papierhändler und Druckereibesitzer in Klagenfurt;

Heinrich Ronz, Obmann des Böhmisch-mährischen Müllervereines, Vizepräsident der Prager Produktenbörse in Karoliuenthal;

Cölestin Rubricius, k. k. Regierungsrat, Generalinspektor der Staatseisenbahn-Gesellschaft i. P. in Mödling;

Eligius Scheibl, Handelskammer-Vizepräsident, Gold- und Silberwarenfabrikant in Salzburg;

Johann B. Schmarda, Chef des Speditionsbureaus der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin in Wien;

Franz Šebor, Mitglied des Herrenhauses, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Prag;

Edmund Edler v. Sellner, k. u. k. Major des Generalstabskorps in Wien;

Julius Singer, k. k. Kommerzialrat und Holzhändler in Wien;

Eduard Skála, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, Realitätenbesitzer in Prossnitz;

Dr. Stepban Smal-Stocki, Mitglied des Landeskulturrates im Herzogtume Bukowina in Czernowitz;

Dr. Rudolf Sonndorfer, k. k. Regierungsrat, Direktor der Handelsakademie in Wien;

Franz Staňek, Landtagsabgeordneter, Mitglied des Landeskulturrates für Böhmen (böhmische Sektion), Bürgermeister in Strmilov;

Anton Supersberg, kaiserlicher Rat, Vizepräsident der Landwirtschafts-Gesellschaft in Kärnten, in Sachsenburg;

Josef Sutter, Bezirksobmann in Fürstenfeld;

Dr. Heinrich Szarski, Handelskammermitglied in Krakau;

Graf Kasimir Szeptycki, Mitglied der Landwirtschafts-Gesellschaft in Lemberg;

Johann Tromba, Präsident des Landeskulturrates für Istrien in Rovigno;

Ludwig Ulmann, Handelskammermitglied in Brünn;

Friedrich Vogel, kaiserlicher Rat, Vorstandsmitglied der Börse für landwirtschaftliche Produkte, Dampfmühlenbesitzer in Wien;

Josef Vykoukal, Landtagsabgeordneter, Ausschussmitglied der böhmischen Sektion des Landeskulturrathes für Mähren in Dřewohostitz;

Bernbard Wachtel, Spediteur, Handelskammermitglied in Krakau;

Johann Wagula, Handelskammermitglied, Fabriksbesitzer in Graz;

Hans Waldek, k. k. Kommerzialrat in Prag;

Jonas Weil, Handelskammermitglied, kaiserlicher Rat, Gesellschafter der Firma Schapringer & Weil, Getreidekommissionshändler in Wien;

Anton Weiss, Mitglied des landwirtschaftlichen Vereines für Vorarlberg, Spediteur in Bregenz:

Emanuel Weissenstein, Handelskammermitglied, Direktor der Ersten österreichischen Jutespinnerei und Weberei in Wien;

Dr. Anton Weithofer, Zentraldirektor der Miröschau-Libuschin-Schwadowitzer Steinkohlen-Bergbau-Aktiengesellschaft in Brünn;

Simon Wetzler, Handelskammermitglied, Speditions- und Produktengeschäftsinhaber in Eger;

Gustav Wolf, Handelskammermitglied, Spediteur in Linz;

Roman Załoziecki, Professor an der Technischen Hochschule in Lemberg;

Moriz Zentner, Handelskammermitglied in Czernowitz.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

24. Mai. In der Strecke Wran—Eule der Lokalbahn Cerčan-Wran wurde mit dem Zuge Nr. 3351 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Oesterr. Nordwestbahn. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Lokalbahn Trautenau—Freiheit-Johannisbad.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Lokalbahn Trautenau—Freiheit-Johannisbad von 25 km auf 35 km pro Stunde unter der Bedingung der Durchführung der im Kommissionsprotokolle vom 27. März 1903 vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen bei den Wegübersetzungen genehmigt.

Südbahn-Gesellschaft. (Aktivierung des Eilgutdienstes für Wagenladungen in Wien-Matzleinsdorf.) Am 20. Mai wurde die auf der Linie Wien—Triest zwischen den Stationen Wien Südbahnhof und Meidling gelegene, bisher nur für den Frachtgüterverkehr eingerichtete Abfertigungsstelle Wien-Matzleinsdorf auch für die Auf- und Abgabe von Eilgütern in Wagenladungen eröffnet. (Vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 57 vom 19. Mai, Seite 1407.)

Ausland.

Frankreich. (Vervollständigung des Betriebsnetzes der Nordbahn-Gesellschaft.) Die Direktion der Nordbahn hat den Bau einer die Stationen Saint-Quen-les-Docks und Ermont-Eaubonne und hierdurch ihre Linien Pantin-Gare—Saint Quen-les-Docks und Paris—Ermont-Eaubonne—Pontoise untereinander und mit der Grande-Centure de Paris verbindenden Linie beschlossen. Die Kosten dieser circa 15 km langen und doppelgeleisig herzustellenden Linie sind mit Francs 20,000.000 bemessen. Die Konzession wurde der Gesellschaft bereits im Jahre 1901 erteilt.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Mai d. J. dem Generalsekretär des k. k. priv. österreichischen Kredit-Institutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten in Wien, Regierungsrat Dr. Siegfried Werner, taxfrei den Orden der Eisernen Krone dritter Klasse allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Ergänzung des vom 1. Jänner 1903 gültigen Anhanges zum Lokalgütertarife, Teil II.

Die in dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Anhange zum Lokalgütertarife der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn unter laufender Nummer 24 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Borstenvieh, Ziegen, Schafe und anderes Kleinvieh in ganzen Wagenladungen, sowie unter laufender Nummer 25 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Hornvieh (Stiere, Ochsen und Kühe) in ganzen Wagenladungen, werden mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 durch nachfolgende Frachtsätze ergänzt:

Laufende Nummer 24. Borstenvieh etc.

Von oder nach	Kassa			Ruttka			Zsolna		
	Wagen pro Quadratmeter		für die Trommel	Wagen pro Quadratmeter		für die Trommel	Wagen pro Quadratmeter		für die Trommel
	gewöhnliche	Etage-		gewöhnliche	Etage-		gewöhnliche	Etage-	
	Frachtsätze in Heller								
Orlau	927	623	1701	325	221	552	265	181	446

Laufende Nummer 25. Hornvieh etc.

Von oder nach	Kassa	Oderberg	Ruttka	Teschen	Zsolna
	Frachtsätze in Heller pro Quadratmeter Bodenfläche				
Orlau	639	39	223	57	184

Budapest, am 19. Mai 1903. [535]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Schneebergbahn.

Ausgestaltung der Abfertigung von Eilgütern mit Frankierungsmarken.

Das seit 1899/1900 auf den Linien der Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn eingeführte Abfertigungsverfahren für die Beförderung von Eilgütern mit Frankierungsmarken wurde nunmehr dahin erweitert, dass auch die Auf- und Abgabe in Haltestellen, sowie die Belastung der Markengüter mit Nachnahme nach Eingang erfolgen kann.

Bei Belastung der Markengüter mit Nachnahme nach Eingang (nur bis zum Betrage von K 50) hat der Aufgeber an Stelle der gewöhnlichen Frankierungsmarken die neu eingeführten Nachnahmemarken zu 60 Heller zu verwenden und den Nachnahmebetrag in beiden Markenabschnitten in die vorgesehenen Rubriken mit Tinte einzuschreiben.

Um den von der Handelswelt und den landwirtschaftlichen Gesellschaften geäusserten Wünschen Rechnung zu tragen, werden zur Abkürzung des Verfahrens die eingezogenen Nachnahmebeträge seitens der Empfangsstation unmittelbar dem Aufgeber (nach Abzug der Postspesen) mittels Postanweisung zugesendet.

Die Aufgabe und der Bezug von Markengütern kann auch im Stadtbureau der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang (Hof-Spediteur Gottlieb Kantor, I. Helferstorferstrasse 4) erfolgen.

Die näheren Bestimmungen sind aus den in allen Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang und Schneebergbahn ausgehängten Kundmachungen zu entnehmen.

Anleitungen über die Abfertigung von Eilgütern mit Frankierungsmarken können bei den Stationskassen um den Preis von 20 Heller bezogen werden.

Wien, am 23. Mai 1903. [536]

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Tarif, Teil II, Heft 1.

Einführung des Nachtrages IV.

Am 1. Juni 1903 tritt zu vorbezeichnetem Tarifhefte 1 der Nachtrag IV in Kraft.

Er enthält ausser Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen die bereits veröffentlichten Tariferhöhungen der Ausnahmetarife Nr. 14 (Petroleum), Nr. 15 (Benzin) und Nr. 41 (Nutzholz).

Ferner werden durch den Nachtrag ermässigte Frachtsätze für eiserne Werkzeuge in Sendungen von 3000 kg — Ausnahmetarif Nr. 3 A — und für einzelne Maschinenbestandteile — Ausnahmetarif Nr. 4 — eingeführt und die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 70 für eingedickte Abfallauge der Sulfitzellulose-Fabrikation ermässigt. Der Ausnahmetarif Nr. 20 ist durch Erstellung besonderer Frachtsätze für gesägte, nicht geschliffene oder polierte Marmorplatten ergänzt worden.

Schliesslich werden durch den Nachtrag IV einige neue Ausnahmetarife in Geltung gesetzt, und zwar:

Ausnahmetarif Nr. 71 für Braunkohlenbriketts von mehreren Stationen der kgl. Eisenbahn-Direktion Halle nach Bukarest, Ausnahmetarif Nr. 72 für leere, gebrauchte Säcke von Altona, Hamburg und Harburg nach einer grösseren Anzahl rumänischer Stationen und Ausnahmetarif Nr. 73 für Salzsäure von den Stationen Idaweiche und Schoppinitz der kgl. Eisenbahn-Direktion Kattowitz nach Bukarest.

Soweit der Ausnahmetarif Nr. 15 A für Rohbenzin nach einigen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen keine Frachtsätze mehr vorsieht, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1903 in Kraft.

Nähere Auskunft über die einzelnen Tarifänderungen geben die beteiligten Verwaltungen.

Exemplare des Nachtrages IV können vom 20. Mai 1903 ab zum Preise von 25 Pfennig für das Stück durch die Verwaltungen der Endbahnen bezogen werden.

Wien, am 22. Mai 1903. [537]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.
Tarif, Heft IV.

Aufhebung von Fahrkarten.

Mit 1. Juli 1903 gelangen die direkten Fahrkarten I., II. und III. Klasse für Personenzüge, beziehungsweise für Schnellzüge zwischen Jasło, Bochnia, Gorlice, Grybów, Tuchów und Zagórzany einerseits und Budapest anderseits wegen Mangel an Frequenz in beiden Richtungen zur Aufhebung.

Wien, am 22. Mai 1903. [538]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1903 wird die im Nachtrage VI zum Tarife, Teil II, Heft 1, des oben bezeichneten Eisenbahnverbandes auf Seite 3 enthaltene Position 5 des Anhanges (enthaltend Frachtsätze für Petroleum etc. von Hütteldorf-Hacking und Nussdorf nach Lindau) gänzlich ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 22. Mai 1903. [539]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife für den direkten Personenverkehr.

Mit 1. Juni 1903 gelangt der Nachtrag I zum Tarife für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Nordbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft anderseits, enthaltend neue Fahrpreise und Berichtigungen des Haupttarifes, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 30 Heller bei den beteiligten Verwaltungen, beziehungsweise Stationen erhältlich.

Wien, am 20. Mai 1903. [540]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Behebung einer Verkehrsstörung.

Am 24. Mai 1903 wird der Gesamtverkehr zwischen den Stationen Wran—Eule der Strecke Čerčan—Wran wieder aufgenommen, und treten demgemäss die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 55 vom 14. Mai 1903 verlautbarten Hilfsrouten-Massnahmen ausser Kraft.

Prag, am 23. Mai 1903. [541]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Unterbach.

Am 30. Mai 1903 wird die zwischen den Stationen Egg und Andelsbuch in km 24·751 der Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) gelegene Haltestelle Unterbach für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Innsbruck, am 23. Mai 1903. [542]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband, Tarifheft, Teil II. (Aenderung des Rohstofftarifes.) Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1903 erhielt die Ziffer 6 des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarife III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl."

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutsche Gütertarife. (Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 2.) Im Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Gütertarife erhielt die Ziffer 6 des Ausnahmetarifes Nr. 2 mit Wirkung vom 19. Mai 1903 die folgende Fassung:

„Holz, wie im Spezialtarife III genannt, ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen u. s. w. entstehend, auch Holzsägemehl."

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände. (Aenderung.) Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 erhält die Position 521 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I, Abt. B, vom 1. August 1902 folgende veränderte Fassung:

	Frachtstückgutklasse	Spezialtarife
521 | 542 Kohlenwasserstoffe, leichte, folgende:		
1. Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha);	*	*
2. leichte Steinkohlenteeröle (Benzol, Toluol, Xylol u. s. w., welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0·850, aber weniger als 0·950 haben;	2	I
3. Kohlenwasserstoffe (Karbüre, Hydrokarbüre) von der Oelgasfabrikation, Steinkohlenteeröle, schwere, s. diese.	2	I

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1 und 2. (Einbeziehung der Station Rathenow.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wird Rathenow, Station des Direktionsbezirkes Hannover, in den Ausnahmetarif 9 s für Eisen und Stahl zum Baue, zur Aushesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen als Empfangsstation neu aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 1 (Verkehr mit N.O.B.), vom 1. Juni 1899. (Ergänzung.) Mit Wirksamkeit ab 15. Mai 1903 ist der Tarif u. a. wie folgt zu ergänzen:

Auf Seite 93: Ichenhausen † — Lindau 141 km.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, 3. Heft (Verkehr mit S.C.B. und weiter), vom 1. Jänner 1900. (Ergänzung.) Mit Wirksamkeit ab 15. Mai 1903 ist der Tarif u. a. wie folgt zu ergänzen:

Auf Seite 77: Ichenhausen † — Lindau 141 km.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais ab Regensburg-Donaulände tr. nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, gültig vom 1. April 1902. (Ergänzung.) Auf Seite 5 ist als Ziffer 6 der Tarifbestimmungen einzuschalten:

„Die um 3 Pfg. für 100 kg gekürzten Frachtsätze dieses Tarifes werden auch für den Verkehr ab Regenshurg loco gewährt, wenn eine schriftliche Bestätigung der Agentie einer der drei Schiffahrts-Gesellschaften daselbst vorgelegt wird, dass die Sendung in Herkunft von Wien und weiter mittels Schiff in Regensburg eingetroffen ist."

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Aenderung.) Mit Wirksamkeit vom 11. April 1903 ist auf Seite 72 des Nachtrages III zum Hessisch-Bayerischen Gütertarife der Schnittfrachtsatz der Abteilung a bei Neu-Isenhurg von Mk. 0·16 in 0·13 und bei Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) der Schnittfrachtsatz der Abteilung b von Mk. 0·17 in 0·16 abzuändern.

Deutsch-Niederländischer, Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr und Niederländischer Verkehr mit den Preussisch-Bayerischen und Sächsisch-Bayerischen Grenzstationen. (Aenderung.) Am 1. Juli 1903 werden die in den vorgenannten Verkehren bestehenden Bestimmungen, betreffend Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg unter II B 2a von den Worten: „Der Absender kann hehufs Anwendung u. s. w." bis „überweisen", aufgehoben. Nähere Auskunft erteilen die heteiligten Güterabfertigungsstellen.

Ausstellung von Hunden aller Rassen in Augsburg. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Anlässlich der am 16. und 17. Mai 1903 in Augsburg stattgefundenen Ausstellung von Hunden aller Rassen finden für den Transport der hierzu hestimmten Ausstellungsgegenstände auf jenen österreichischen und hosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, X (General-Gütertarif, 1. Band, 1. Abt., Seite 61), vorgesehenen Tarifhegünstigungen unter den daselbst angeführten Beoingungen Anwendung.

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem **Decimal-Tabulator.**
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Das
k.k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten
Fabrik: VI/2, Hirschengasse 25
Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.
Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Liefernngsmontnren Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.
Illustrirte Kataloge frei. 668

K. k. Staatsbahnen
und
Privatbahnen
verwenden auf Administrations- und Stationsgebäuden, Heizhäusern, Wächterhäusern etc. zur Vermeidung von Rauchbelästigungen, Erhöhung des Zuges und Verbesserung der Ventilation den 160.000-fach erprobten patentierten Johnschen Schornsteinaufsatz. Auf Wunsch erfolgt Lieferung zur Probe. 729
J. A. John, Wien, IV/1,
Frankenberggasse 8, I 92. Telephon 3623.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1370	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Güter des Ausnahmetarifes 7/b laut Güterklassifikation des Tarif-Teiles I des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes	Hüttendorf-Hacking	Lindau	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom 15. Juli 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1 des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. März 1896	Besteht derzeit nicht	362 Heller		Im Kartierungswege		
1371	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	beteiligten Verwaltungen	Holzzellstoff der Pos. H—32 b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Niklasdorf S.B.	Saybusch-Żywiec	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen, bezw. Tarif (Teil II) des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. August 1900	Besteht kein direkter Frachtsatz	190 Heller		Im Kartierungswege		
1372	Buschtěhrader Eisenbahn		Erze der Pos. E—21 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österr., ungar. und bosn.-herzegow. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Pressnitz-Reischdorf	Altkladno	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der hierfür jeweils festgesetzten Frist auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Einhaltung der einschlägigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	Heller 55	47	8	Im Kartierungswege		
					Kladno				52	44	8			
					Kralup				59	52	7			
					Prag (Bubna)				59	52	7			
					Prag (Smichow)				60	53	7			

Fortlaufende Nummer	1373	1374
1		
Die Publikation erfolgt — von der Verwaltung und im Namen der	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. Staatsbahn-Direktion Villach
2		
3	beteiligten Verwaltungen	Lokalbahn Laibach-Stein
Das Zugeständnis wird gemacht — für Artikel	Bier in Fässern, als Frachtgut	Baumaterialien und maschinelle Einrichtungsgegenstände aller Art
4		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Leitmeritz (A.T.E. und Oe.N.W.B.)	Laibach k.k.St.B.
5		
nach	Graslitz oberer Bahnhof / Karlsbad (B.E.B.)	Stein
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Aufgabe in beliebigen Mengen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifes VI. Die Sendungen müssen für Neubauten einer Pappenfabrik und eines Elektrizitätswerkes in Duplica bei Stein in Krain bestimmt sein
6		
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903
7		
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Lokalgütertarife der beteiligten Eisenbahnen	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 3
8		
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Es bestehen für diesen Artikel keine direkten Frachtsätze	Verschieden
9		
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	165 Heller / 132 Heller	Verschieden
10		
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Verschieden
11		
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
12		
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Laut den in der Spalte 6 bezeichneten Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifes VI der k. k. österr. Staatsbahnen
13		
Besondere Bemerkungen		
14		

Fortlaufende Nummer	1	1375	1376
Die Publikation erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
von der Namen und im der	3	beteiligten Verwaltungen	
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder in Zisternen- (Reservoir-) Wagen	Schotter
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Pardubitz (St.E.G., bezw. Oe.N.W.B.)	Troppau via Marchegg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Rndig	Schönfeld-Lassee
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der Rubrik 8 genannten Ausnahmetarifes	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1200 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens durch Parteiorgane
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Ausnahmetarif für Petroleum etc., gültig vom 1. Juni 1900	Lokaltarife
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Besteht keiner	71 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	104 Heller	68 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		3 Heller
Art der Durchführung	12	im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, die nicht zurückgestellt werden, vorzulegen längstens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses
Besondere Bemerkungen	14		Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewährt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1377	**Eisenbahn Wien-Aspang** als Betriebsführende der Schneebergbahn		Stückgüter	Puchberg a. Sch.	Baumgarten	Unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen, sowie der Bestimmungen des Lokalgütertarifes für die Zahnradbahn	Während des Betriebes der Zahnradstrecke im Jahre 1903	Lokalgütertarife, Teil II	160	100	60	Im Kartierungswege		
			Wagenladungsgüter						80	50	30			
			Stückgüter	Baumgarten	Puchberg a. Sch.				80	50	30			
			Wagenladungsgüter						58	36	22			
1378	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebsführende der Schneebergbahn		Güter aller Art zum Betriebe des der Schneebergbahn gehörigen Hotels auf dem Hochschneeberge	Wien E.W.A. Klein-Schwechat Wr. Neustadt Sch.B.B. Puchberg a. Sch. oder umgekehrt	Hochschneeberg	Aufrechthaltung der für das betreffende Gut und Tarifklasse gültigen Tarifbestimmungen	Während des Betriebes der Zahnradstrecke im Jahre 1903	Lokalgütertarife, Teil II		50 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen der regulären Tarifklassen. Hinsichtlich der Zahnradstrecke Gebührenfreiheit		Im Kartierungswege		Sendungen von oder nach Wien, sowie Klein-Schwechat sind ausschliesslich über Sollenau-Feuerwerksanstalt zu leiten
1379	**Oesterr. Nordwestbahn**		Sand der Pos. E—18 der Güterklassifikation	Schreckenstein-Schichtwerke	Neschwitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, sowie unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.B.B. vom 1. Jänner 1898	17 Heller	14 Heller	3 Heller	Im Kartierungswege		
1380	**Südbahn-Gesellschaft**		Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche zur Erweiterung und Einrichtung der Jutespinnerei in Triest (S. Andrae) bestimmt sind, wird mit Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1903 von sämtlichen österreichischen Südbahn-Stationen nach Triest (S.B.) der Ausnahmetarif XVII des Lokaltarifes (Teil II) unter den für die Anwendung desselben festgesetzten Bedingungen bewilligt.											

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1381	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Güter des Spezialtarifes III	Teplitz und umgekehrt	Hohenbocka (B.G. und Oberl. Bhf.)	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Juni 1903 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. August 1900	Besteht keiner	54 Pfennig		Im Kartierungswege		

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
35	Nr. 119 vom 18. Oktober 1902	2038	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle aufgeführten Eisenbahnstationen	allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig, Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	Mit Gültigkeit ab 1. April 1903 ist: a) die Station „Chrudim" in Gruppe B unter 5 zu streichen und in Gruppe A unter „5. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn" einzustellen; b) die Station „Chrudim Stadt" in Gruppe B unter 10 zu streichen und in Gruppe A unter „12. Lokalbahn Chrudim-Holitz" einzustellen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 61. **Wien, 28. Mai 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Literatur. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Mai 1903, Z. 22.946, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Auf Grund einer Mitteilung der Administration der Eisenbahnen im Ministerium der Verkehrswege in St. Petersburg vom 19. April 1903 an das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern sind in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet (VIII. Ausgabe vom 1. Jänner 1903), in der Abteilung

Russland

folgende Aenderungen durchgeführt worden:

Unter

A. Vom Staate betriebene Bahnen und Bahnstrecken

wurde neu aufgenommen:

18 a. Moskau—Jaroslaw—Archangel-Eisenbahn.

Unter

B. Von Privatverwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken

wurden gestrichen:

24. Moskau—Jaroslaw—Archangel-Eisenbahn,

sowie die unter Nr. 29 (Lokalbahnen) aufgeführte Strecke:

Choschtschewato—Mogiljanski-Fabrik.

Das genannte Zentralamt hat hiervon gemäss Artikel 57, Ziffer 1, und — bezüglich der Streichung der Bahnstrecke Choschtschewato—Mogiljanski-Fabrik — unter Verweisung auf Artikel 58, Absatz 4, des Internationalen Uebereinkommens den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 16. Mai 1903 Kenntnis gegeben.

Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte.

K. k. Bezirksgericht für Handelssachen Wien.

Nach der Zusatzbestimmung XVII des Tarif-Teiles I, Abteilung A vom 1. Jänner 1898 zu § 51 E.-B.-R. ist die nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung ausgeschlossen, wenn auch nur eine Wege- oder auch nur eine Abfertigungsvorschrift im Frachtbriefe gegeben ist.

Frachterstattungsansprüche, bei welchen weder die Voraussetzungen der Zusatzbestimmung XVII, bezw. des § 51 I E.-B.-R., noch die des § 61 (4) E.-B.-R., noch auch die Ausnahmen des § 90 E.-B.-R. zutreffen, sind mit Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes erloschen.

(Entscheidung vom 6. April 1903, Z. $\frac{\text{C bI } 90/3}{4}$.)

In der Station K. wurde eine Wagenladung Stroh am 14. März 1902 nach der Station P. aufgegeben und im Frachtbriefe der Weg über M. vorgeschrieben. Im

Hinblicke auf diese Wegevorschrift fertigte die Versandstation die Sendung nach M. ab, welch letztere Station die Umkartierung nach P. vornahm. Bei dieser Abfertigung ergab sich als Fracht ein Betrag von K 219, welcher vom Empfänger L. eingehoben wurde.

Der Empfänger stellte fest, dass bei der Berechnung der Fracht bis und ab L. sich bloss eine Fracht von K 213 ergeben hätte und beanspruchte den Unterschied von K 6 von der Empfangsbahn. Als diese die Befriedigung des Reklamanten verweigerte, beschritt der Berechtigte den Klageweg.

Das k. k. Bezirksgericht für Handelssachen in Wien, vor welchem die Angelegenheit zum Austrage gebracht wurde, wies auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten Verhandlung mit Urteil vom 6. April 1903, Z. $\frac{\text{C b I } 90/3}{4}$, das Klagebegehren aus folgenden Gründen ab:

Das Gericht hat sich der Ansicht der Beklagten angeschlossen, dass im vorliegenden Falle die nachträgliche Anwendung einer billigeren, als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung gemäss Zusatzbestimmung XVII zu § 51 E.-B.-R. von der Eisenbahn nicht beansprucht werden könne, weil der Frachtbrief eine Wegevorschrift enthalte.

Der Kläger ist zwar der Ansicht, dass mit Rücksicht auf den Ausdruck in der bezogenen Zusatzbestimmung XVII: „welche ohne Wege- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangen", nur dann nachträglich die Anwendung einer billigeren Abfertigung ausgeschlossen ist, wenn im Frachtbriefe nicht nur eine Wege-, sondern auch eine Abfertigungsvorschrift enthalten ist, vorliegend aber nur eine Wegevorschrift im Frachtbriefe enthalten ist, weshalb eine nachträgliche Anwendung einer billigeren Abfertigung zulässig sei, und zwar umsomehr, als die Station L., bis und ab welcher die Frachtberechnung beansprucht werde, auf dem von der Sendung befahrenen Wege liege.

Dieser Ansicht konnte das Gericht nicht zustimmen.

Die erwähnte Zusatzbestimmung kann nach Ansicht des Gerichtes nur den Sinn haben, dass nachträglich eine billigere Abfertigung nur verlangt werden könne, wenn weder eine Wege- noch eine Abfertigungsvorschrift im Frachtbriefe enthalten ist.

Wenn auch nur eine Wege- oder auch nur eine Abfertigungsvorschrift im Frachtbriefe gegeben ist, so ist die nachträgliche Anwendung einer billigeren Abfertigung ausgeschlossen.

Tendenz der Zusatzbestimmung XVII wie überhaupt des Tarif-Teiles I ist, dass die Vorschreibungen der Partei im Frachtbriefe sowohl zum Vorteile als zum Nachteile der Partei unbedingt gelten müssen. Wäre die Ansicht des Klägers richtig, so könnte die Partei, trotzdem sie im Frachtbriefe eine bestimmte Abfertigung vorgeschrieben hat, nachträglich auch eine billigere, andere Abfertigung verlangen, was offenbar ganz gegen die Absicht und den Sinn der Zusatzbestimmung XVII verstossen würde. Wenn also eine Abfertigungsvorschrift allein im Frachtbriefe genügt, um die nachträgliche Anwendung einer billigeren Abfertigung zu verhindern, so ist es klar, dass die Zusatzbestimmung XVII nicht den Sinn haben könne, dass nur dann eine nachträgliche billigere Abfertigung ausgeschlossen ist, wenn nicht nur eine Wege-, sondern auch eine Abfertigungsvorschrift im Frachtbriefe vorliegt.

Die Zusatzbestimmung XVII schliesst eine nachträgliche billigere Abfertigung beim Vorhandensein einer Wegevorschrift allein aus, weil die Begünstigung nur denjenigen Parteien gewährt werden sollte, welche der Bahn auch bezüglich des Transportweges freie Hand lassen, so dass die Eisenbahn bei der Abfertigung der Sendungen durch Vorschreibungen im Frachtbriefe in gar keiner Weise gehindert ist.

Auch § 61 (4) E.-B.-R. findet hier keine Anwendung, weil die von der Eisenbahn angewendeten Tarife richtig sind und auch richtig berechnet wurden.

Da auf diesen Anspruch auch keine der Ausnahmen des § 90 E.-B.-R. sich anwenden lässt, so ist der Anspruch des Klägers gemäss § 90 E.-B.-R. erloschen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 228. Sitzung vom 22. Mai beantwortete Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister mehrere Interpellationen wie folgt:

In der 204. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 19. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Leopold Steiner und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, zu veranlassen, dass den Inhabern von Abonnementskarten der Staatsbahnen die Ausnützung der ihnen zustehenden Fahrpreisermässigung auch in jenen Fällen ermöglicht werde, in welchen dieselben die Fahrt von einer Stadtbahnstation nach einer Station der Lokalstrecken antreten.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzuteilen, dass sich erfahrungsgemäss die Besitzer von Abonnements-Legitimationen für die österreichischen Staatsbahnen, welche die Fahrt in Stationen der Wiener Stadtbahn antreten wollen, halbe Fahrkarten für die Lokalstrecken im Vorverkaufe lösen und dieselben beim Antritte der Fahrt in der Stadtbahnstation markieren lassen. Auf diese Weise kann die auf Grund der Abonnementskarte gewährte Fahrpreisermässigung für die Lokalstrecke in ganz bequemer Weise auch beim Antritte der Fahrt in einer Stadtbahnstation ausgenützt werden.

Diese Abfertigungsweise bietet umso weniger Schwierigkeiten, als Besitzer von Abonnementskarten, welche die Stadtbahn und die Lokalstrecke befahren, erfahrungsgemäss häufige Fahrten in derselben Relation unternehmen und daher leicht in der Lage sind, sich im voraus halbe Karten der betreffenden Relation zu verschaffen.

Um übrigens für die seltenen Fälle, in denen Besitzer von Abonnementskarten bei Fahrtantritt in einer Stadtbahnstation nicht mit halber Fahrkarte für die Lokalstrecke versehen sind, die Weiterfahrt auf die Lokalstrecke unter Inanspruchnahme der mit den Abonnementskarten verbundenen Fahrpreisermässigung in bequemer Weise zu ermöglichen, wurde Veranlassung getroffen, dass solchen Reisenden in den Stadtbahnstationen halbe Fahrkarten der betreffenden kombinierten Relation nebst Zuschlagskarten zur Ergänzung des Fahrpreises der Stadtbahnstrecke verabfolgt werden können.

In der 190. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 17. Jänner 1903 haben die Herren Abgeordneten Leopold Steiner und Genossen über die schonungslose Behandlung der zum Milchtransporte bestimmten Kannen beim Verladen und Entladen durch die Bahnorgane Klage geführt und an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, Weisungen ergehen zu lassen, damit dieser ungehörige Vorgang in Hinkunft unterbleibe.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause auf Grund des Ergebnisses der im Gegenstande gepflogenen Erhebungen mitzuteilen, dass Parteibeschwerden wegen Beschädigungen von Milchkannen durch Bahnbedienstete im Laufe der letzten Jahre bei der Staatsbahn-Direktion Wien und den Verwaltungen der in Wien einmündenden Privatbahnen nur in ganz vereinzelten Fällen erhoben wurden.

So sind bei der Staatsbahn-Direktion Wien trotz des bedeutenden in den Stationen Wien (Westbahnhof) und Wien (Kaiser Franz Joseph-Bahnhof) sich abwickelnden Milchverkehres, welcher sich im Jahre 1901 auf circa 2,800.000 Kannen belief, innerhalb dieser Zeitperiode nur 13 Reklamationen wegen Be-

schädigungen von Milchkannen vorgekommen, und konnte nur in sieben dieser Fälle ein bahnseitiges Verschulden festgestellt werden.

Gleichwohl hat das Eisenbahnministerium Veranlassung genommen, die in Betracht kommenden Bahnverwaltungen aufzufordern, ihren Organen die einschlägigen Vorschriften der Manipulation für den Gütertransport neuerlich zur genauesten Darnachachtung in Erinnerung zu bringen.

In der 220. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. April 1903 haben die Herren Abgeordneten Steiner, Prochazka und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, welche die beschleunigte Behandlung und die Förderung des Projektes für den Uebergangssteg über die Wiener Verbindungsbahn im Zuge der Kleistgasse im dritten Wiener Gemeindebezirke zum Gegenstande hat.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzuteilen, dass das gedachte Projekt des Wiener Magistrates erst im Monate März d. J. dem Eisenbahnministerium zugekommen ist und von diesem sofort nach geschehener Ueberprüfung und prinzipieller Genehmigung an die Statthalterei in Wien zur Einleitung der kommissionellen Verhandlung geleitet und letztere bereits für den 10. d. M. angeordnet wurde.

Die Durchführung des Projektes wird seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung nachdrücklichst gefördert werden.

Die Herren Abgeordneten Dr. Opydo und Genossen haben in der 139. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 15. Mai 1902 eine Interpellation an mich gerichtet, in welcher über die angeblich durch den Bestand der Bahnanlagen der Linie Oświęcim—Skawina verursachten Wasserschäden in der Gemeinde Spytkowice Beschwerde geführt und die Frage gestellt wird, ob ich geneigt sei, die dortigen Zustände zu prüfen und Vorkehrungen zur Beseitigung derselben anzuordnen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Die beklagten Wasserablaufverhältnisse sind hauptsächlich der ungünstigen Terrainlage in der Nähe von Teichen zuzuschreiben, welche die Grundbesitzer schon vor dem Bahnbau zu Abwehrmassnahmen, wie die Ziehung von Gräben und Errichtung von Schutzdämmen, veranlasst hat. In diesen Anlagen sind einige, wenn auch nicht wesentliche Aenderungen beim Bau der Lokalbahn Trzebinia-Skawce und der Errichtung der Station Spytkowice eingetreten, weshalb diese Lokalbahn verpflichtet wurde, für die Verbesserung der dortigen Wasserablauf-Verhältnisse Sorge zu tragen.

Der galizische Landesausschuss, welchem seinerzeit die Durchführung des Baues der genannten Lokalbahn oblag, hat nunmehr die hezüglichen Studien beendet und vor kurzem ein die Regelung der Wasserabflüsse bezweckendes Projekt der betriebführenden Staatsbahn-Direktion Krakau übersendet.

Es ist daher zu gewärtigen, dass nach erfolgter Ueberprüfung und Genehmigung dieses Projektes die Entwässerungsarbeiten bald ausgeführt und die Interessenten zufriedengestellt werden.

In der 186. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Dezember 1902 haben die Herren Abgeordneten Maštálka und Genossen eine Interpellation in betreff der Unzulänglichkeit des Frachtenmagazines und den Mangel eines geeigneten Ladegeleises in der Station Neu-Bydžov der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, das Nötige zur Behebung der beklagten Uebelstände anzuordnen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzuteilen, dass das Handelsgremium in Neu-Bydžow, welches der Interpellation zufolge in erster Linie an den in Rede stehenden Anlagen interessiert ist, bei einer an Ort und Stelle vorgenommenen kommissionellen Erhebung auf Grund der erhaltenen Aufklärungen seine Beschwerde rücksichtlich des Mangels eines Ladegeleises und eines Ladeplatzes zurückgezogen, dagegen die Beschwerde rücksichtlich der Unzulänglichkeit des Frachtenmagazines aufrechterhalten hat.

Die Verwaltung der priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, welche übrigens die Notwendigkeit einer Vergrösserung des Gütermagazines und der Verlegung der Güterkassen-Lokalitäten anerkennt, hat in Absicht auf die Sanierung dieser Uebelstände die eheste Vorlage entsprechender Projekte in Aussicht gestellt, auf Grund welcher zunächst die vorgeschriebenen kommissionellen Amtshandlungen vorzunehmen sein werden.

Die Herren Abgeordneten Dr. Slama und Genossen haben in der 197. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 4. Februar 1903 unter Hinweis auf die Ausführungen, mit welchen ich in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 18. Dezember 1902 eine von den Herren Interpellanten im Vorjahre gestellte Anfrage, betreffend die Errichtung einer Haltestelle in Olešnitz bei Rothkosteletz im Zuge der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, beantwortet habe, neuerlich in demselben Gegenstande an mich eine Interpellation gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzuteilen, dass die vorgenannte Bahngesellschaft nunmehr der Gemeinde Olešnitz unter Uebermittlung des Projektes die beiläufigen Baukosten, sowie die Bedingungen mitgeteilt hat, unter welchen die Bahnverwaltung die in Rede stehende Haltestelle auszuführen bereit ist.

Es erübrigt demnach nur noch die zustimmende Antwort der Gemeinde, um die Ausführung der Haltestelle zu verwirklichen.

In der 200. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 12. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Cingr und Genossen an mich eine Interpellation gerichtet, in welcher unter Hinweis auf die Störungen, welche das Ueberschreiten der nächst der Station Mariaschein der Aussig-Teplitzer Bahn gelegenen Bahnübersetzung durch das Rangieren der Züge erleidet, die Anfrage gestellt wird, ob ich geneigt sei, dafür zu sorgen, dass an der bezeichneten Stelle eine Ueber- oder Unterfahrt hergestellt werde.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause auf Grund der gepflogenen Erhebungen mitzuteilen, dass der Verkehr an der gedachten Strassenübersetzung durch die Zugsverschiebungen der Station Mariaschein zwar tatsächlich Störungen erleidet, dass diese Uebersetzung jedoch pro Tag nicht von 1500, sondern nur von circa 600 Bergarbeitern benützt wird und die Frequenz nur zur Zeit des Schichtenwechsels in den Schächten eine regere ist.

Die k. k. privilegierte Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft hat zur Hintanhaltung dieser Verkehrsbehinderungen die Station Mariaschein vorläufig beauftragt, die Zugsrangierungen in Zeitintervallen von 3 bis 5 Minuten zu unterbrechen, und erwartet die Bahnverwaltung, dass diese Massnahme, deren strenge Einhaltung der letzteren auch vom Eisenbahnministerium zur Pflicht gemacht werden wird, für eine klaglose Abwicklung des Verkehres genügen und dass somit auch die Herstellung einer kostspieligen Ueber- oder Unterfahrt unter den gegebenen Verhältnissen nicht notwendig sein dürfte.

Sollte sich jedoch die vorerwähnte Massnahme wider Erwarten als unzureichend erweisen, so wird das Eisenbahnministerium nicht ermangeln, die Bahnverwaltung zur gründlichen Sanierung der fraglichen Uebelstände, insoweit dieselben durch den gesteigerten Bahnverkehr hervorgerufen wurden, zu verhalten.

In der 183. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 10. Dezember 1902 haben die Herren Abgeordneten Kliemann, Hauck und Genossen an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, zur Sicherung des Anschlussverkehres auf der Lokalbahn Rakonitz-Petschau das Erforderliche zu veranlassen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause unter Berufung auf die von mir in der 199. Sitzung vom 10. Februar d. J. über eine dieselbe Angelegenheit betreffende Interpellation der Herren Abgeordneten Iro, Hauck und Genossen abgegebene Erklärung neuerlich bekanntzugeben, dass die k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen angewiesen wurde, mit allen Mitteln dahin zu wirken, dass in Hinkunft die bemängelten Anschlussversäumnisse vermieden werden.

In der 190. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Jänner d. J. haben die Herren Abgeordneten Stein, Kliemann und Genossen über die mit 1. Jänner 1903 auf der Buschtěhrader Eisenbahn eingetretene Erhöhung der Personentarife Beschwerde geführt. Ebenso haben in der 196. Sitzung vom 30. Jänner d. J. die Herren Abgeordneten J. L. Hofer, Kliemann, Alwin Hanich und Genossen diese Tariferhöhungen, sowie die mit dem gleichen Zeitpunkte auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn eingeführte Erhöhung des Personentarifes, und endlich in der 199. Sitzung vom 10. Februar d. J. die Herren Abgeordneten Schreiter und Genossen dieselbe Massnahme auf der Böhmischen Nordbahn zum Gegenstande einer Interpellation gemacht. Auch wurde in diesen Interpellationen an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, eine entsprechende Abänderung der in Frage stehenden Personentarife zu veranlassen.

In der Beantwortung dieser Interpellationen beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn und Böhmischen Nordbahn, sowie auf der Strecke Aussig—Komotau der Aussig-Teplitzer Eisenbahn stand bis 1. Jänner d. J. der Kreuzer-Zonentarif in Geltung, welcher im Juni 1890 auf den österreichischen Staatsbahnen eingeführt und bald darauf über Einflussnahme der Regierung auch von den genannten Bahnen unter ausdrücklicher Wahrung ihrer konzessionsmässigen Rechte übernommen worden ist.

Seither ist der Kreuzer-Zonentarif bei den Staatsbahnen bekanntlich infolge seiner ungünstigen finanziellen Ergebnisse ab 1. September 1895 ausser Kraft gesetzt worden.

Anlässlich der Einführung der Fahrkartensteuer, welche die Umrechnung sämtlicher Personentarife und die Neuauflage aller Fahrkarten erforderlich machte, schritten die genannten drei Privatbahnen um die Genehmigung einer entsprechenden Erhöhung ihres Personentarifes ein, indem sie geltend machten, dass der Kreuzer-Zonentarif mit Rücksicht auf die fortschreitende empfindliche Steigerung der persönlichen und sachlichen Betriebsauslagen kaum mehr zur Deckung der Kosten des Personenverkehres ausreiche.

Nach eingehender Prüfung der tatsächlichen Verhältnisse und Berücksichtigung der durch die konzessionsmässigen Bestimmungen der genannten Bahnen geschaffene Rechtslage wurde diesen Bahnen seitens des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit dem Finanzministerium unter bestimmten Vorbehalten die Bewilligung erteilt, ab 1. Jänner 1903 den derzeit gültigen Personentarif der Staatsbahnen, welcher sich innerhalb der diesen Bahnen konzessionsmässig zugestandenen Höchsttarifsätze bewegt, zur Einführung zu bringen.

Der Böhmischen Nordbahn wurde hierbei zur Bedingung gestellt, dass die früher bestandenen Längenzuschläge, welche zwischen 10 und 30 Prozent der tatsächlichen Entfernung betrugen, in Wegfall kommen.

Anlangend die Mehrbelastung, welche der Personenverkehr der in Frage stehenden Bahnen infolge dieser neuen Personentarife erleidet, so wird dieselbe rücksichtlich zahlreicher Relationen des Fernverkehres durch die ausnahmslose Berechnung der Fahrpreise nach Myriameterzonen statt nach den grösseren Zonen des Kreuzer-Zonentarifes erheblich eingeschränkt.

Speziell bei der Böhmischen Nordbahn ergeben sich aus dieser Berechnungsweise, sowie aus dem Wegfall der Längenzuschläge trotz der höheren Grundtaxen des Staatsbahnbaremes für manche Relationen Preisherabsetzungen gegenüber dem früheren Tarif.

In anderen Relationen bringt allerdings der neue Personentarif sowohl bei der Böhmischen Nordbahn als auch bei den beiden anderen in Frage kommenden Bahnen prozentuell nicht unerhebliche Preiserhöhungen mit sich.

Indessen waren die Bahnverwaltungen über Einflussnahme des Eisenbahnministeriums bemüht, vorkommende Härten des neuen Tarifsystems nach Tunlichkeit zu mildern, so insbesondere durch Rückversetzung von Relationen des Nahverkehres, welche die Zonengrenze um nicht mehr als 0·5 km überschreiten, in die nächst niedrigere Zone.

Seitens der Böhmischen Nordbahn wurden über Veranlassung des Eisenbahnministeriums noch zahlreiche weitere Rückversetzungen von Relationen in niedrigere Zonen vorgenommen.

Auch wurden durch Einführung von Zeit- und Abonnementskarten entsprechende Preisermässigungen zugestanden.

Die in Rede stehenden Bahnverwaltungen wurden überdies verhalten, die bis Ende Dezember 1902 bestandenen Fahrpreisermässigungen für Arbeiter unverändert beizubehalten und nach dem Beispiele der Staatsbahnen besondere Arbeiterfahrkarten aufzulegen, welche im Sinne des Gesetzes über die Fahrkartensteuer die Steuerfreiheit geniessen.

Ich beehre mich schliesslich noch darauf hinzuweisen, dass durch die Einführung des Staatsbahnbaremes auf der Buschtěhrader, Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Böhmischen Nordbahn die anzustrebende materielle Tarifeinheit der Verwirklichung insofern nähergerückt ist, als nunmehr das Geltungsgebiet des Personentarifes der österreichischen Staatsbahnen sich auf mehr als die Hälfte des österreichischen Eisenbahnnetzes erstreckt.

In der 200. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 12. Februar d. J. haben die Herren Abgeordneten Herzog und Genossen und in der 201. Sitzung am 13. Februar d. J. die Herren Abgeordneten Prášek und Genossen an mich Interpellationen mit der Anfrage gerichtet, ob ich gewillt sei, die Böhmische Nordbahn-Gesellschaft zur Wiedereinführung der mit 1. Jänner 1903 aufgehobenen Jahreskarten für kurze Strecken zu veranlassen.

In Beantwortung dieser Interpellationen beehre ich mich dem hohen Hause die Mitteilung zu machen, dass die Böhmische Nordbahn-Gesellschaft auf Veranlassung des Eisenbahnministeriums ab 1. Mai d. J. Zeitkarten für Strecken von 10 bis 40 km, ferner Abonnementskarten, welche gegen eine feste Anzahlung zur fallweisen Lösung von Fahrkarten zum halben Preise für beliebige Strecken berechtigen, nach den bei den Staatsbahnen gültigen Normen zur Einführung gebracht hat.

Hierdurch dürfte den in den bezeichneten Interpellationen erörterten Bedürfnissen des die Böhmische Nordbahn benützenden Publikums in ausreichendem Masse Rechnung getragen erscheinen.

Die Herren Abgeordneten Choc und Genossen haben in der 210. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 10. März d. J. unter Hinweis auf die Notwendigkeit der Erweiterung der Station Wyšehrad an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, die zur Erweiterung dieses Bahnhofes erforderlichen Arbeiten tunlichst beschleunigen zu lassen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause über diese Angelegenheit folgende Mitteilung zu machen:

Die Station Wyšehrad soll im Sinne der mit der Stadtgemeinde Prag getroffenen Vereinbarung als Frachtenstation aufgelassen und bloss als Personenbahnhof mit Eilgutverkehr eingerichtet werden.

Das bezügliche Projekt, welches in der Vollendung begriffen ist, wird demnächst der k. k. Statthalterei in Prag zur Vornahme der politischen Begehung übermittelt werden. Nach Durchführung dieser Amtshandlung und nach Erteilung des Baukonsenses wird ohne Verzug die Vergebung der Bauarbeiten erfolgen und sohin die Bauausführung in Angriff genommen werden.

Das in der Interpellation angeführte leerstehende Haus in Wyšehrad musste seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung angekauft werden, weil ein Teil der Baufläche als Ersatz für den durch die Viadukterbreiterung verbauten Gassengrund der Stadtgemeinde übergeben werden muss und der übrige Teil für die Botičbachregulierung gewidmet ist.

Da die gänzliche Abtragung des genannten Gebäudes demnächst erfolgen muss, war dessen rechtzeitige Räumung geboten und eine Wiedervermietung desselben unzulässig.

Die Herren Abgeordneten Kittel und Genossen haben in der 217. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 20. März 1903 in Angelegenheit der Grundeinlösung auf der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn an mich eine Interpellation mit der Anfrage gerichtet, ob ich strenge Massnahmen zu treffen gedenke, damit die in ihrem Besitzrechte arg benachteiligten Grundbesitzer schadlos gehalten werden.

Auf Grund der im Gegenstande gepflogenen amtlichen Erhebungen beehre ich mich diese Interpellation wie folgt zu beantworten:

Die Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn ist Eigentum der Konzessionäre der Lokalbahn Sedlitz-Tschischkowitz und ist der Bau seinerzeit vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen veranlasst worden.

Die Grundeinlösung wurde dem Advokaten Dr. Albin Viktor Tschinkel in Teplitz übertragen. Demselben ist es gelungen, die sämtlichen zu Bahnzwecken benötigten Grundflächen auf gütlichem Wege zu erwerben. In einzelnen Fällen, in welchen es sich zumeist um Nacheinlösungen handelt, sind die bezüglichen Schlussabmachungen im Zuge.

Anlangend den in der Interpellation speziell erwähnten Ablösungsvertrag mit dem Grundbesitzer Wenzel Tausch, so ist dieser Vertrag bereits im Juni vorigen Jahres grundbücherlich durchgeführt und der entfallende Betrag an Tausch ausbezahlt worden. Die Abgrenzung der eingelösten Grundteile gegen den übrigen Besitz ist erfolgt und sind die Zufahrtswege, insoweit dieselben bei der politischen Begehung für notwendig befunden wurden, angelegt. Wenzel Tausch ist daher in jeder Beziehung befriedigt worden.

Auch der in der Interpellation weiter namhaft gemachte Josef Tausch hat keinen Grund zu einer Beschwerde. Mit demselben wurde im Jahre 1897 ein provisorisches Uebereinkommen abgeschlossen, welches die Grundlage des definitiven Grundablösungsvertrages zu bilden hatte. Zufolge der von Josef Tausch bei Abschluss des definitiven Ablösungsvertrages gemachten Anstände wurde demselben vom Grundeinlösungskommissär im gütlichen Wege, ohne dass hierzu eine rechtliche Verpflichtung bestanden hätte, ein weiterer Betrag von fl. 50 angeboten und

dieser Betrag behufs endgültiger Austragung dieser Angelegenheit bis auf fl. 70 erhöht. Trotz wiederholter Urgenzen hat Josef Tausch, welcher obigen Betrag anzunehmen sich ausdrücklich bereit erklärt hatte, den ihm zur Fertigung übermittelten Ablösungsvertrag bis heute nicht ausgefolgt und konnte ihm daher die vereinbarte Entschädigung nicht ausbezahlt werden. Die Abgrenzung der eingelösten Grundstücke und die Herstellung von Zufahrten zu den Restparzellen wurde ebenso wie bei Wenzel Tausch bereits durchgeführt.

Das Gesagte zusammengefasst, ergibt sich, dass der in der Interpellation erhobene Vorwurf der Saumseligkeit des Bahnunternehmens in den tatsächlichen Verhältnissen nicht begründet ist.

In der 219. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 31. März 1903 haben die Herren Abgeordneten Dr. Straucher und Genossen in Angelegenheit des Umbaues und der Ausgestaltung des Bahnhofes in Czernowitz eine Interpellation an mich gerichtet.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat in Würdigung der Notwendigkeit des Umbaues des Bahnhofes in Czernowitz nach vorhergegangenen sehr eingehenden Studien bereits ein generelles Projekt für diesen Bahnhofumbau ausarbeiten lassen.

Dermalen ist die k. k. Staatsbahn-Direktion Stanislau mit der Aufstellung des bezüglichen Detailprojektes beschäftigt, nach dessen Fertigstellung, welche möglichst beschleunigt werden wird, zunächst die politische Begehung des Projektes stattfinden muss.

Es ist dafür gesorgt, dass bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung in unmittelbarem Anschlusse an dieselbe mit der Grundeinlösung und dem Baue selbst begonnen werden kann.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Tannwald - Grünthal. (Projekt für den Umbau eines Teiles der Ufermauer am linken Ufer des Dessebaches nächst dem Viadukte in Baukilometer 2·5/6: Ergebnis der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilte Ergebnis der am 15. Jänner 1903 durchgeführten politischen Begehung des Detailprojektes für den Umbau eines Teiles der Ufermauer am linken Ufer des Dessebaches bei dem Viadukte in Baukilometer 2·5/6 der Lokalbahn Tannwald-Grünthal, sowie die von der Kommission im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Erteilung des Baukonsenses wurden vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 10.782.]

Lokalbahn Tabor-Bechin. (Detailprojekt für eine Kohlenrutsche in km 1·2/3.) Das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Detailprojekt für eine Kohlenrutsche in km 1·2/3 der Lokalbahn Tabor-Bechin, links der Bahn, wurde vom k. k. Eisenbahnministerium unterm 11. Mai 1903 mit der Massgabe zur Ausführung genehmigt, dass anlässlich der technisch-polizeilichen Prüfung der obgenannten Bahn die näheren Bestimmungen bezüglich der Benützung dieser Anlage von der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen zu treffen sein werden. [E.-M.-Z. 18.488.]

Mendelbahn (Kaltern - Mendelpass). (Projekte für drei Objekte der Seilstrecke und ein Objekt der Adhäsionsstrecke, ferner Normalprofile für die Seilstrecke.) Die von der Verwaltung der Ueberetscherbahn vorgelegten Projekte für den gewölbten schiefen Durchlass von 2·0 m senkrechter Lichtweite in km 1·151, dann für die gewölbte schiefe Wegunterführung von 3·0 m senkrechter Lichtweite in km 1·960 und für die eiserne Wegüberführung in km 2·030 der Seilstrecke der Mendelbahn, ferner das Projekt für den gewölbten schiefen Durchlass von 3·0 m senkrechter Lichtweite in km 1·696 der Adhäsionsstrecke und die Normalprofile der Seilstrecke der genannten Bahn mit Ausnahme der Tunnelprofile wurden nach Massgabe besonderer Bestimmungen vom k. k. Eisenbahnministerium unterm 15. Mai 1903 zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 17.468.]

Kaadener Lokalbahnen (Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau). (Genehmigung des Typenplanes für ein Wasserstationsgebäude mit Kasernenanbau in der Station Willomitz.) Der vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegte Typenplan für ein Wasserstationsgebäude mit Kasernenanbau in der Station Willomitz der Kaadener Lokalbahnen (Kaaden-Willomitz und Radonitz-Duppau) wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 18.888.]

Lokalbahn Hinter-Třebaň — Lochovic. (Ergebnis der staatlichen Kollaudierung der baulichen Herstellungen.) Das im Protokolle de dato Příbram am 8. April 1903 niedergelegte Ergebnis der staatlichen Kollaudierung der baulichen Anlagen der Lokalbahn Hinter-Třebaň—Lochovic wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis genommen und die im Protokolle getroffenen Bestimmungen und Anträge genehmigt. [E.-M.-Z. 14.422.]

Projektierte Lokalbahn Kirchberg a. d. Pielach-Mariazell. (Generelles Projekt der Teilstrecke Kirchberg a. d. Pielach-Laubenbachmühle: Anberaumung der Trassenrevision.) Zufolge des Eisenbahn-Ministerialerlasses vom 17. April 1903, Z. 14.137, hat die k. k. Statthalterei in Wien rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Lokalbahn St. Pölten - Kirchberg a. d. Pielach vorgelegten generellen Projektes für die Teilstrecke Kirchberg a. d. Pielach-Laubenbachmühle der mit 0·76 m Spurweite auszuführenden Lokalbahn von der Station Kirchberg a. d. Pielach der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach nach Mariazell die Trassenrevision im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, beziehungsweise des § 3 der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, für den 26. Mai 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 22.312.]

Lokalbahn Grobelno-Rohitsch-Landesgrenze. (Detailprojekte für die Station Möstin und die Haltestelle Kostreinitz-Podplat: Anordnung der politischen Begehung für diese Detailprojekte, sowie für das seinerzeit vorgelegte Variantenprojekt von km 22·118 bis km 23·800.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 14. Mai 1903 die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, rücksichtlich der vom Konzessionär Hugo Ritter v. Heider vorgelegten Detailprojekte für die Station Möstin und die Haltestelle Kostreinitz-Podplat der Lokalbahn Grobelno-Rohitsch-Landesgrenze die politische Begehung, und zwar für diese Detailprojekte, sowie für das seinerzeit vorgelegte Variantenprojekt der Teilstrecke von km 22·118 bis km 23·800 vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die genannte k. k. Statthalterei ermächtigt, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens unter Ausfolgung eines signierten Projektspares ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 19.930.]

Ausland.

Preussen. (Beschaffung von Personen-, Gepäcks- und Güterwagen.) Die kgl. Eisenbahn-Direktion in Berlin ist beauftragt worden, wegen Beschaffung von 476 Personenwagen, 62 Gepäckswagen, 3920 Güterwagen und 30 Reservedrehgestellen mit den Wagenbauanstalten, die gegenwärtig für die Preussisch-hessischen Staatseisenbahnen liefern, in Verhandlung zu treten. Die Lieferung umfasst: 40 vierachsige Abteilwagen I./II. Klasse, 40 vierachsige Abteilwagen I./II./III. Klasse, 138 vierachsige Abteilwagen III. Klasse, 41 dreiachsige Abteilwagen II./III. Klasse, 217 dreiachsige Abteilwagen IV. Klasse, 62 vierachsige Gepäckswagen, 400 offene Güterwagen mit und 1250 ohne Bremse, 200 bedeckte Güterwagen mit und 800 ohne Bremse, 200 eiserne Kohlenwagen mit und 600 ohne Bremse zu je 15 t, 100 zweiachsige Plattformwagen mit und 370 ohne Bremse. Die Lieferung muss bis Ende März 1904 bewirkt sein.

Schweiz. (Eröffnung der Teilstrecke Murten—Ins der Freiburg-Murten-Ins-Bahn.) Am 1. Mai ist die Teilstrecke Murten—Ins der Freiburg-Murten-Ins-Bahn dem Betriebe übergeben worden. An dieser 7·17 km langen Teilstrecke liegen folgende Stationen und Haltestellen: Murten (Gemeinschaftsstation mit den Schweizerischen Bundesbahnen), Muntelier (Haltestelle), Sugiez und Ins (Gemeinschaftsstation der Bern-Neuenburg-Bahn). Der Betrieb der neuen Strecke wird von der Verwaltung der Freiburg-Murten-Ins-Bahn geführt.

Schweiz. (Witterungsberichte der schweizerischen Bundesbahnen.) Im Interesse des Fremdenverkehres haben die Schweizerischen Bundesbahnen, wie schon vorher die grossen schweizerischen Eisenbahngesellschaften, einen täglichen meteorologischen Nachrichtendienst eingerichtet. Jeden Morgen um 7 Uhr werden auf 20 der wichtigsten Stationen der Schweiz Temperatur, Witterung und Wind festgestellt, telegraphisch an 46 schweizerische Bahnhöfe, die im Fremdenverkehre Bedeutung haben, gemeldet und dort affichiert. Die gleichen Nachrichten erhalten ausserdem die Verkehrsbureaux und die grösseren Zeitungen.

Russland. (Direkter Verkehr zwischen europäischen Grossstädten und Sibirien und China.) Das kaiserl. russische Kommunikationsministerium hat das internationale Uebereinkommen sanktioniert, welchem zufolge in London, Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux und Nantes, Brüssel, Ostende, Lüttich, Amsterdam, Rotterdam, Berlin etc., Genf etc, ferner in Wien und Budapest direkte Fahrkarten über die russisch-chinesischen Bahnen nach den Stationen der Transsibirischen Eisenbahnen und weiterhin nach Mandschuria, Charbin, Mukden, Jukon, Dalny, Port-Arthur, Shanghai, Nagasaki, Tsientsin und Peking zur Ausgabe gelangen. Fahrkarten für die einfache Fahrt haben eine Gültigkeit von zwei Monaten, Tour- und Retourkarten von neun Monaten. Das Reisegepäcksfreigewicht wurde mit 50 kg normiert.

Frankreich-Tonkin. (Ausbau des tonkinesischen Eisenbahnnetzes.) Die auf Kosten der Regierung erbaute Eisenbahn Hanoï—Nam-Dhin wurde vor kurzem in einer Länge von 385 km eröffnet. Bevorstehend ist die Eröffnung der 450 km langen Linie Hanoï—Vietri, die seinerzeit Anschluss an das südchinesische Eisenbahnnetz finden wird.

China. (Ausbau des Eisenbahnnetzes.) Die Linien Shanghai—Hong-Chonba und Shanghai—Su-Chow (englisches Konsortium) und Nanking-Canton (japanisches Konsortium) sind im Ausbau begriffen. Der Russisch-Chinesischen Bank wurde die Konzession für zwei von der Station Lin-Lin-Po der Lu-Han-Eisenbahn ausgehende, einerseits bis Ipai und zu den dortigen Kohlengewerkschaften nächst dem Waiflusse, anderseits von Lin-Lin-Po aus nach Tai-Ynon-Fu (Provinz Shang-Si) führende Eisenbahnen erteilt. Projektiert ist eine von Hsingan-Fu bis Lan-Chow-Fu (Gouvernement Kan-Su) führende, das Mittelchinesische Eisenbahnnetz mit jenem Indiens und hierdurch mit der Linie Samarkand—Bochara—Merw, bezw. mit dem Kaspischen Meere verbindende Hauptlinie.

Schiffahrt.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Atlantischer Dienst.

(Dampferfahrten im Juni 1903.)

Im Monate Juni 1903 werden hin- und rückfahrend die folgenden Dampfer (oder Ersatzschiffe) verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten.

Export.

Nach	Dampfer	Juni
London [1]	„Syrla"	25/V-5/VI
Pernambnco, Bahla, Rio de Janeiro, Santos *	„Balaton"	1
Liverpool[1]	„Fabian"	1—10
Bordeaux*	„Andrássy"	1—10
Hnll, Newcastle o/T	„Urbino"	1—10
Hambnrg [1]	„Venezia"	5—15
Llverpool	„Verla" (Cunard Line)	5—15
London	„Zicby"	5—15
Lissabon Antwerpen, Kopenbagen[1]	„Széchényi"	5—15
Ronen	„Szent István"	10—20
Liverpool [1]	„Ararat"	15—25
Hnll, Newcastle o/T	„Volturno"	15—25
Hambnrg [1]	„Achaia"	15—25
Greenock, Glasgow*	„Baross"	15—25
London[1]	„Genoa"	15—25
Liverpool	„Tyria" (Cunard Line)	20—30
Ronen *	„Petőfi"	20—30
Rotterdam, Antwerpen	„Báró Fejérváry"	20—30
London	„Kolozsvar"	20—30
Bordeanx,	„Matlekovits"	25/VI-5/VII
Hnll, Newcastle o/T	„Donro"	25/VI-5/VII
London [1]	„Austria"	25/VI-5/VII

In den mit * bezeichneten Relationen wird auch Triest angelaufen.

Import.

Von	Nach	Dampfer	Juni
Liverpool [1]	Fiume	„Bosnian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„	„Douro"	1—10
Antwerpen	„	„Matlekovits"	1—10
Ronen	„	„Stefánia"	1—10
London	„	„Báthori"	5—15
Rio de Janeiro, Santos	Triest, Fiume	„Kálmán király"	5—15
Bordeanx	Fiume	„Deák"	5—15
London [1]	„	„Anstria"	5—15
Llverpool	„	„Pavia" (Cunard Line)	10—20
Hambnrg [1]	„	„Morea"	10—20
Ronen	„	„Tibor"	15—25
Amsterdam	„	„Dnna"	15—25
Rotterdam	„	„B. Kemény"	15—25
Llverpool [1]	„	„Avon"	15—25
London [1]	„	„Sultana"	20—30
Glasgow	„	„Nagy Lajos"	20—30
Hnll, Newcastle o/T	„	„Kolpino"	20—30
Liverpool	„	„Aleppo" (Cnnard Line)	20—30
Hambnrg	„	„Bagdad"	25/VI-5/VII

Umschiffungsdienst mit direkten Ladescheinen von den oben genannten Abfahrtshäfen nach allen Häfen des Mittelländischen und Adriatischen Meeres, ferner nach den vom Oesterr. Lloyd befahrenen Linien (Levante, Ost-Indien, China und Japan).

*) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers nicht genügend Ladung angemeldet wird, behält sich die Direktion das Recht vor, die Berührung dieses Hafens, resp. diese Fahrt zu unterlassen oder zu verschieben

Mittelmeer-Dienst.

A) Linie Fiume—Malta—Italien—Südfrankreich—Spanien.

Ab Fiume: „Kassa" am 4., „Zrlny" am 11., „Mátyás király" am 18., „Rákóczy" am 25. Juni.

Ab Valencia: „Rákóczy" am 3., „Tisza" am 10., „Szent László" am 17., „Kassa" am 24. Juni.

Verschiedene Mitteilungen.

Zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Vereins-Reiseverkehre. Mit 1. Juni 1903 treten die grossen französischen und italienischen Bahnen dem Vereins-Reiseverkehre bei und erfolgt von diesem Zeitpunkte an eine Erweiterung der bisherigen Gültigkeitsdauer der Fahrscheinhefte. Dieselbe beträgt fortan 45 Tage bei Reisen bis 2000 km, 60 Tage bei Reisen von 2001 bis 3000 km und 90 Tage bei Reisen von mehr als 3000 km.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 1. Mai für den Personenverkehr eröffnete 3·128 km lange Strecke Chorzow—Königshütte der kgl. Eisenbahn-Direktion Kattowitz, sowie die am gleichen Tage dem öffentlichen Verkehre übergebene 15·70 km lange Strecke Ingolstadt Lokalbahnhof—Dolling der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Literatur.

Gütertarif für Wien. Herausgegeben von Albert Strauss Kontrollor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Soeben ist im Selbstverlage des Herausgebers die achte Auflage dieses Eisenbahn-Frachtentarifes erschienen. Dieselbe enthält die allgemeinen und speziellen Bestimmungen für den Güterverkehr nebst Warenklassifikation und Bestimmungen über die Berechnung der Nebengebühren, sowie — alphabetisch geordnet — die Frachtsätze zwischen Wien und allen Stationen Oesterreich-Ungarns, Bosniens und der Herzegowina. Preis K 12·—.

Werstzeiger zum Russischen Eisenbahn-Gütertarife, enthaltend Entfernungen zwischen russischen Binnenstationen einerseits und russischen Hafenplätzen, sowie den deutsch-, beziehungsweise österreichisch-russischen Grenzstationen anderseits. Neuberechnet und herausgegeben von der „Osteuropäischen Tarifrundschau". Im Selbstverlage. Wien, 1903.

PATENTE
aller Länder erwirkt Ingenieur 732
M. Gelbhaus, beeideter Patentanwalt
Wien, VII. Siebensterngasse 7 (gegenüber dem k. k. Patentamte).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzungen und Aenderungen des Tarifes, Teil II, Abteilung B.

Am 1. Juni 1903 treten folgende Ergänzungen und Aenderungen des Tarifes, Teil II, Abteilung B, in Wirksamkeit.

Auf Seite 114, bezw. 116 des Haupttarifes sind nachzutragen:

Italienische Schnittsätze der Station	nach und von	Frachtgut-Ausnahmetarif Nr. 9 a	9 b	13
		Oele, vegetabilische, aus Italien		Garne von Hanf u. s. w.
		6 t	10 t	5 t
		Franken für 100 kg		
Viareggio	Pino	1·92	1·63	—
	Peri	1·62	1·38	—
Bergamo	Chiasso	—	—	0·81
	Peri	—	—	1·32

Auf Seite 23 des Nachtrages III ist die Stationsbezeichnung „Torino (Turin) Succursale (81) (85)“ abzuändern in „Torino (Turin) Dora (84) (85)“.

Entfernungen und Abfertigungsbefugnisse bleiben unverändert.

Wien, am 23. Mai 1903. [543]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen, Reichenberg und Seidenberg.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckssätze.

Mit 1. Juni 1903 gelangen neue, direkte Fahrpreise und Gepäckssätze von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Berlin (Anhalter Bahnhof) über Prag K.F.J.B. — Wschetat — Přivor — Tetschen — Dresden zur Einführung.

Wien, am 26. Mai 1903. [544]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarife, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen, Heft I, Westliches Netz.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahnen Lambach-Vorchdorf-Eggenberg, Tabor-Bechin und der Teilstrecke Waidhofen a. d. Thaya—Zlabings der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl gelangt der I. Nachtrag zum vorerwähnten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält Tarifbestimmungen für die vorgenannten Lokalbahnen, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 18. Mai 1903. [545]

Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft.

(Gablonzer elektrische Bahnen.)

Einführung eines neuen Personentarifes.

Mit 4. Juni 1903 gelangt für sämtliche Linien der Gablonzer elektrischen Bahnen ein neuer Personentarif zur Einführung.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind bei der Direktion, Gablonz a. d. N., Wienerstrasse 14, um den Preis von 5 Heller für das Stück erhältlich.

Gablonz a. d. N., am 25. Mai 1903. [546]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Ergänzung des Ausnahmetarifes 1 des Lokalgütertarifes, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege werden die Artikel Gaskokes aus Leuchtgasfabriken, Kaumacit, sowie Kokeslösche in den Ausnahmetarif 1 des Lokalgütertarifes, Teil II, vom 1. Jänner 1898 einbezogen.

Die Frachtberechnung für diese Artikel erfolgt für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Prag, am 23. Mai 1903. [547]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzung des Tarifes, Teil II, Abteilung A.

Auf Seite 77, bezw. 80 des vom 1. Februar 1898 gültigen Tarifes, Teil II, Abteilung A, sind folgende vom 1. Juni 1903 gültige Schnittsätze nachzutragen:

Schnittsätze nördlich von Italien	Spezialtarif I	
	a	b
	5 t	10 t
	Franken für 100 kg	
Salzburg (Bayer. St.B.) . . . . Peri	3·12 (46)	1·90 (46)
Salzburg (Oesterr. St.B.) . Pontebba	3·29 (46)	1·77 (46)

(46) Nur gültig für Schwefelnatrium nach Italien.

Wien, am 20. Mai 1903. [548]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Tiroler Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer direkter Fahrpreise.

Mit 15. Juni 1903 gelangen direkte Personenzugs-Fahrkarten von Jenbach nach Bad Reichenhall über Kufstein zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

I. Klasse	. . . . Mk.	13·20
II. „	. . . . „	9·10
III. „	. . . . „	5·90

Wien, am 25. Mai 1903. [549]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Neuauflage des Betriebsreglements. (Berichtigung.) In dem in der Nummer 58 des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 21. Mai 1903 auf Seite 1418 abgedruckten Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Mai 1903, Z. 7969, betreffend das Erscheinen einer Neuauflage des Betriebsreglements, hat es anstatt der Worte „Verordnung vom 10. Dezember 1902, R.-G.-Bl. Nr. 207, mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1903 . . . . .“ richtig zu lauten: „Verordnung vom 10. Dezember **1892**, R.-G.-Bl. Nr. 207, mit Wirksamkeit vom 1. Jänner **1893** . . . . .“

Ausstellung von landwirtschaftlichem Kleinvieh in Raudnitz. (Frachtermässigung für Ausstellungstiere.) Anlässlich der am 31. Mai, 1., 2. und 3. Juni 1903 in Raudnitz stattfindenden Ausstellung von landwirtschaftlichem Kleinvieh finden auf den in Böhmen, Mähren, Schlesien und Niederösterreich gelegenen Linien der Staats- und Privatbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Aht. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Landwirtschaftlich-industrielle Regionalausstellung in Hořitz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 1. bis 31. August 1903 zu veranstaltenden landwirtschaftlich-industriellen Regionalausstellung in Hořitz finden für die Beförderung der hierzu bestimmten Gegenstände nnd Tiere auf den in Böhmen, Mähren und Niederösterreich gelegenen Linien der Staats- und Privathahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abt. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Kunstausstellung in Salzburg. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der vom Kunstverein in Salzburg in der Zeit von Mitte Juni his Ende September 1903 in Salzburg stattfindenden Kunstausstellung finden für den Transport der hierzu hestimmten Ausstellungsgegenstände auf jenen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Aht. B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C, IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselhst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausland.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einbeziehung der Station Clotten.) Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1903 wurde die Station Clotten der Eisenbahndirektion St. Johaun-Saarbrücken in den Tarif einbezogen. Ueher die Höhe der Frachtsätze und die Ahfertigungshefugnisse der Station gehen die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Frankfurt-Hessisch-Südwestdeutscher Verband, Tarifheft „Teil II“. (Aenderung.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ab werden die auf Seite 9 des Tarifheftes „Teil II“ unter B 2 a enthaltenen Vorschriften über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg von den Worten: „Der Absender kann behufs Anwendung“ bis „zu helasten.“ gestrichen, weil ein Bedürfnis für die allgemeine Verwendung der nur noch in geringer Zahl vorhandenen Wagen mit weniger als 10.000 k Ladegewicht nicht mehr besteht.

Norddeutsch-Sächsischer Tiertarif. (Tarifnachtrag IV.) Zum obgenannten Tiertarife tritt am 1. Juni 1903 der Nachtrag IV in Kraft, der von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittlung der beteiligten Stationen käuflich bezogen werden kann. Er enthält im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Osnabrück (Hannov. Bhf.) des Eisenhahn-Direktionshezirkes Münster und für die Station Löningen der Oldenburgischen Staatseisenhahnen, sowie abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Pommritz der Sächsischen Staatseisenhahnen.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1382	k. k. österr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9, Mahlprodukte der Pos. M—4, Malz der Pos. M—7, Oelkuchen und Oelknchenmehl der Pos. O—6, sowie Oelsaaten der Pos. O—7 der Güterklassifikation	Wien-Lagerhaus oder Wien-Praterkai	Wien-Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit im Verkehre mit Stationen der K.F.N.B. und darüber hinaus	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt C	4 Heller	3 Heller	1 Heller	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
1383	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Stammholz (Lang- und Rundholz) etc. laut Nomenklatur des Abschnittes I des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Schwibau	Arnschwang	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil IV, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1903	Derzeit besteht kein direkter Frachtsatz	Mark 0·39			Im Kartierungswege		
1384	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Güter aller Art in Wagenladungen als Frachtgut	Staab k.k.St.B.	Frankfurt a/M. Hafen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Juni 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif Nr. 17, Abteilung I und II des Tarifes für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich vom 1. November 1901	Besteht kein direkter Frachtsatz	Mark ad a) 2·69	b) 2·07		Im Kartierungswege		451
					Gustavsburg trs.					2·83	2·17				477
					Mainz Hafen Kastel Hafen					2·86	2·19				481
					Mannheim trs. Ludwigshafen trs.					2·88	2·20				485
				oder umgekehrt											Entfernungen in Kilometer:

Fortlaufende Nummer	1385	1386	1387
Die Publikation erfolgt von der und im	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Name der	Kremstalbahn	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	Eisenbahn Chabówka-Zakopane und Lokalbahn Trzebinia-Skawce
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Sand, unverpackt, aus Pos. E—18, a der Güterklassifikation	Baumaterialien	Eisenbahnschwellen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Traun	Im Lokalverkehre der Lokalbahn Trzebinia-Skawce	Im Lokalverkehre der Eisenbahn Chabówka-Zakopane und der Lokalbahn Trzebinia-Skawce
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Bad Hall		
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen hat der Absender, das Abladen der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Baue der Verlängerung der Lokalbahn Piła-Jaworzno bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Banleitung oder Verwaltung der Lokalbahn Piła-Jaworzno als Empfängerin zur Beförderung gelangen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen zum Baue der schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz bestimmt sein und mit Frachtbriefen unter der Adresse der Banleitung oder Verwaltung dieser Lokalbahn als Empfängerin zur Beförderung gelangen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif	Lokaltarif	Lokaltarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	22 Heller	Verschieden	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	16 Heller	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 b für 100 kg	0·2 h für 100 kg und 1 km unter Wahrung eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	6 Heller	Verschieden	Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende September 1903 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau zu bewirken ist. Im Falle auf Grund der vorliegenden Frachtbriefe bereits eine Rückvergütung geleistet wurde, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Lemberg zu bewirken ist. Im Falle auf Grund der vorliegenden Frachtbriefe bereits eine Rückvergütung geleistet wurde, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1388	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Wolle (ausgenommen Kammzug, Schlackenwolle und Baumwolle) und Wollabfälle	Iglau-Stadt k.k.St.B. oder umgekehrt	Mannheim trs. Ludwigshafen a. Rh. trs.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Juni 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich vom 1. November 1901 (Ausnahmetarif 3)		Mark 2·39		Im Kartierungswege		Entfernung in Kilometer: 750
1389	**k. k. österr. Staatsbahnen**	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Malzkeime, sowie Trebern (Malztrebern), nasse und getrocknete	Strakonitz	Feldmoching	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 3 A des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899. (Ausnahmetarif Nr. 35, Abteilung II)	Derzeit besteht kein direkter Frachtsatz	Mark 1·00		Im Kartierungswege		
1390	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Schafwolle	Budapest-Angyalföld, Budapest-dunaparti tehérpályaudvár, Budapest-fővámház, Budapest-fővarosi közraktárak, Budapest-Józsefváros, Budapest-kiterő, Budapest-központi vásárcsarnok, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályaudvár, Budapest-Kelenföld, Budapest-déli vasut, Buda-Császárfürdő-kitérő, Ó-Buda-Filatorigát	Teltsch	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Anhang zum Tarife, Teil II, Heft 1, Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3	470 Heller	435 Heller	35 Heller	Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer														
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg		Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
1391														
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft														
beteiligten Verwaltungen														
Eilgüter														
besonders ermässigte	ermässigte													
Mähr.-Schildberg (k.k.St B.)														
Eger (B.E.B. oder k.k.St.B.)														
Aufrechtbaltnng der allgemein gültigen Tarifbestimmnngen														
bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903														
Lokaltarife														
Bestehen keine direkten Frachtsätze														
568 Heller	635 Heller													
Im Kartierungswege														
1392														
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft														
Oesterr. Nordwesthahn														
Holz														
des Spezialtarifes 2	der Klasse C													
Prachowitz (St.E.G.) Station														
a) Lissa Oe.N.W.B. b) Melnik Oe.N.W.B.														
Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen. Aufrechtbaltnng der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen der Sendnngen ohliegt dem Absender, bezw. Empfänger														
his anf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903														
Lokaltarife														
Besteben keine direkten Frachtsätze														
a) 73 Heller b) 87 Heller	a) 71 Heller b) 87 Heller													
Im Kartierngswege														
1398														
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft														
beteiligten Verwaltnngen														
Glas nnd Glaswaren der Pos. G—11 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I														
Stankan k.k.St.B.														
Teschen K.F.N.B. nnd Ks. Od.														
Anfgabe als Frachtgnt. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmnngen														
his auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903														
Lokaltarife														
Besteht kein direkter Frachtsatz														
297 Heller														
Im Kartierngswege														
1394														
k. k. Staatsbahn-Direktion Villach														
Holz der Pos. H—18 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I														
In der Station Arnoldstein														
Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A VIII 2														
his anf Weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903														
Lokaltarif der k. k. österr. Staatsbahnen														
Verschieden														
Die Reexpeditionsbefugnis der k. k. österr. Staatsbahnen (Spalte 6)														
Im Rückvergütungswege														
Laut den Reexpeditionsbestimmungen (Spalte 6)														

oder umgekehrt

Fortlaufende Nummer	1395	1396
Die Publikation erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn
von der Namen und im der	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Bier	Petroleum, mineralische Oele und mineralische Schmieröle zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): von	Graz (S.B.) oder Puntigam (S.B.)	Pozsony-ujváros
für die Transportstrecke (Beziehungsweise Route): nach	Pola	Dresden-Elbkai | Schönpriesen-Umschlag | Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen. Wenn die Sendungen in Flaschen, unverpackt, zur Aufgabe gelangen, obliegt das Auf- und Abladen den Absendern, bezw. Empfängern	Bei Aufgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen auf dem, von dem Donaunfergeleise abzweigenden Fabriksgeleise eingeladen werden
und gilt in der Zeit	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	14 Tage nach erfolgter Publikation bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife, bez. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1	Elbe-Umschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	228 | 176 | 181 Pfennig
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	260 Heller	183 | 131 *) | 136 *) Pfennig
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		45 | 45 | 45 Pfennig
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport zum Umschlagsplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, Harburg oder Lübeck, bezw. nach dem zwischen Wallwitzhafen und Hamburg gelegenen Verkehrsgebiete. Diese Dokumente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen
Besondere Bemerkungen		

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg.

Fortlaufende Nummer	1398	1397
Die Publikation erfolgt — von der	Buschtěhrader Eisenbahn	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publikation erfolgt — und im Namen der		beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht — für Artikel	Eisen und Stahl der Pos. E—5, lit. e), der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Schweinefett (Filz, Schmeer und Schweineschmalz)
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) — von	Kladno (Station) Hostiwitz Altkladno Prag (Smichow) Prag (Bubna) Kralup	Hostiwitz Altkladno Prag (Smichow) Prag (Bubna) Kralup
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) — nach	Saaz trs. für Sendungen nach Priesen-Postelberg (Station der Lokalbahn Postelberg-Lann)	Milostin-Kounowa
Das Zugeständnis wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen zum Bane der Lokalbahn Rakonitz-Lann bestimmt sein. 3. Erfüllung der übrigen für die genannten Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes
Das Zugeständnis wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Lokalgütertarif, Teil II	Tarif-Teil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1903 (Ausnahmetarif Nr. 40)
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	50 57 57 68 66 65 Heller	40 39 51 49 48 Heller
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	45 46 45 48 46 45 Heller	Es gelten die gleichen Frachtsätze wie für die im bezeichneten Ausnahmetarife aufgenommenen übrigen Budapester Bahnhöfe 34 33 36 34 33 Heller
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	5 11 12 20 20 20 Heller	6 6 15 15 15 Heller
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, auf die betreffende Banleitung als Absenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen an die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Prag bis spätestens Ende Februar 1904	
Besondere Bemerkungen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Rückvergütung	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente gestehen muss	Besondere Bemerkungen
1399	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Stöcke	Visóvölgy	Oderberg transit	Aufgabe in beliebigen Mengen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	690 Heller		Im Kartierungswege		
1400	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Glas der Position G—11 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Bleistadt B.E.B.	Braunau St.E.G. Mähr.-Ostrau K.F.N.B. Teschen K.F.N.B. oder Ks.Od.	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 292 / 398 / 416	b) 218 / 281 / —	Im Kartierungswege		
1401	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ausnahmetarifes Nr. 42 A und B (Bruchsteine etc., Steine etc.) des in Rubrik 8 benannten Tarifes	Endersdorf, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	einer der in der Schnitt-Tafel B unter II des Ausnahmetarifes Nr. 42 A und B des in der 8. Rubrik genannten Tarifes enthaltenen deutschen Stationen	Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 42 A und B des in Rubrik 8 benannten Tarifes enthaltenen Bestimmungen	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. März 1899	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Schnitt-Tafel A II 9 Pfg.		Im Kartierungswege	Zur Ermittlung des Gesamtfrachtsatzes ist der Teilfrachtsatz der Schnitt-Tafel B unter II des Ausnahmetarifes Nr. 42 A und B des in der 8. Rubrik genannten Tarifes an den vorstehend angeführten Teilfrachtsatz der Schnitt-Tafel A II anzustossen	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
29	Nr. 137 vom 29. November 1902	2459	Südbahn-Gesellschaft		Gegenstände von mehr als 7 m Länge aus Eisen und Stahl der Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kindberg Leoben S.B. Graz S.B.	Bärcs	1. Juni 1903	Verlautbarung wird gegenstandslos durch den mit 1. Juni 1903 in Wirksamkeit tretenden Nachtrag I zu dem vom 1. September 1899 gültigen Tarife für den Umschlagsverkehr via Bärcs

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
67	Nr. 53 vom 9. Mai 1903	1294	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht näher bezeichnet	Stroh der Pos. H—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Kis-Czell Mezölak Ostfi Asszonyfa Tüskevár	Graz St.B. Graz S.B. loko Graz S.B. trausit Gratwein	Die in der Rubrik 6 enthaltene Bestimmung gilt für Graz St.B., Graz S.B. loko, Graz S.B. trausit und Gratwein und hat zu lauten: „Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger“. In der Rubrik 8 soll es anstatt „Westungarisch-Steiernärkischer Eisenbahnverkehr“ richtig heissen: „Westungarisch-Steierischer Eisenbahnverkehr“	

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionshnrean
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Dentschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János ntcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
TRIEST, via delle poste 7.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donan- nnd Elheverkehr.
Sammelverkehre nach nnd von allen Richtnngen des In- und Anslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhans.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentnr der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Dentschen Möheltransport-Gesellschaft.
Billigste Uehernahme von Speditionen zn festen Sätzen nach nnd von allen Richtungen des In- nnd Anslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassnngsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition nnd Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- nnd Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. n. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagernng, Transitirnngen, Möbeltransport.
Niederlage nnd Vertretnng der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Graphitwerke.

GERSTMANN & LINDNER
k. n. k. Hofspediteure,
BRÜNN.
Speditions-Bnrean der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von nnd nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF nnd TRIEST.
Möbeltransporte in Möhelwagen nenester Constrnction, Verzollungen, Reexpeditionen nnd Einlagernngen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten nnd feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inhaber F., B. n. M. Wachtel)
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bnrean der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN nnd BUKOWINA
Rollfuhrnnternehmnng der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Dentsch-Oesterreichischen Möheltransport-Verbandes.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 62. **Wien, 30. Mai 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der Feiertage wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 4. Juni 1903 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Aenderung der Gesellschaftsstatuten der Ybbstalbahn.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die in Gemässheit der Beschlüsse der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Ybbstalbahn in Wien vom 20. März 1902 durchgeführten Aenderungen der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 13. Mai 1903. — Z. 19.713. E.-M.-Z. 22.635.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Die Ausführung eines Bahnbaues, durch welche die Benützbarkeit der Vermögensobjekte des Anrainers beeinträchtigt wird, kann nicht konsentiert werden, ohne dass gleichzeitig die Ausführung jener Vorkehrungen und Herstellungen der Bahnunternehmung zur Pflicht gemacht wird, welche möglich und zur tunlichsten Abwendung einer solchen Beeinträchtigung erforderlich sind. Dagegen hat erst in zweiter Linie die im § 10, lit. b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, vorgesehene Ersatzpflicht der Bahnunternehmung für solche Nachteile einzutreten, welche durch die eben angedeuteten Korrektivmassnahmen nicht abwendbar sind.

2. Diese Grundsätze können jedoch nur auf solche Fälle Anwendung finden, in denen auf seiten des Anrainers zur Zeit der über das Bauprojekt stattfindenden kommissionellen Erhebung ein Schaden im rechtlichen Sinne, also ein Nachteil an Vermögensrechten des Anrainers erkennbar ist.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des A. R. v. Sch. gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. August 1901, Z. 38.461, betreffend die Errichtung einer Motorwagenremise, nach durchgeführter öffentlicher mündlicher Verhandlung zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 31. August 1901, Z. 38.461, ausgesprochen, dass der Grazer Tramway-Gesellschaft für das von ihr vorgelegte Projekt zur Errichtung einer Remise für Motorwagen der Baukonsens erteilt, und dass es dem Anrainer A. R. v. Sch. vorbehalten wird, seine Ansprüche gegen den Verwaltungsrat der Tramway-Gesellschaft im Sinne der Bestimmungen des § 10, lit. b, der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, geltend zu machen.

Gegen diese Ministerialentscheidung hat A. R. v. Sch. die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof eingebracht und in derselben geltend gemacht:

1. Es seien in dem dem angefochtenen Erlasse vorausgegangenen Verfahren wesentliche Formen des Administrativverfahrens verletzt worden, indem es unterlassen worden sei, zu prüfen, ob das projektierte Bauwerk mit wohlerworbenen Privatrechten etwa nicht im Einklange wäre, insbesondere ob durch dasselbe eine Beschädigung der angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. verursacht werde. Es sei vielmehr nur eine Baukommission im Sinne der §§ 3 und 4 der Bauordnung für die Landeshauptstadt Graz durchgeführt worden, und

es seien hierbei lediglich die in Betracht kommenden öffentlichen Interessen berücksichtigt worden.

2. Die angefochtene Entscheidung sei auch ihrem Inhalte nach gesetzwidrig, denn ein für den Bahnbetrieb notwendiger Bau könne nur dann bewilligt werden, wenn festgestellt sei, dass ein Schaden, wie ein solcher im § 10, lit. b, der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, vorausgesetzt wird, nicht verursacht werde, wobei eben zu berücksichtigen sei, dass nach § 6 der eben zitierten Verordnung den Eisenbahnunternehmungen die Pflicht obliegt, die Bauten derart anzulegen und auszuführen, dass eine Beschädigung benachbarter Grundstücke und Gebäude nicht entstehen könne.

Der Verwaltungsgerichtshof hat hierüber nachstehenden Erwägungen Raum gegeben:

Ad 1. Es ist allerdings richtig, dass nach § 19 und 22 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, kein Eisenbahnbau ohne vorausgehende Genehmigung des Handelsministeriums (jetzt des Eisenbahnministeriums) zur Ausführung kommen darf, und dass die Hochbauprojekte von der politischen Landesbehörde vom Standpunkte der Landes-Bauordnung und der Lokalinteressen zu begutachten und schliesslich vom Handelsministerium (jetzt Eisenbahnministerium) zu genehmigen sind.

Alles dies aber ist im vorliegenden Falle geschehen.

Es wurde nämlich mit Erlass der steiermärkischen Statthalterei vom 1. Mai 1901, Z. 14.422, der Grazer Stadtrat beauftragt, zu erheben, ob gegen den beabsichtigten Bau im Sinne des § 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, vom Standpunkte der lokalen Interessen ein Anstand obwalte.

Infolge dieses Auftrages hat der Stadtrat am 31. Mai 1901 eine kommissionelle Verhandlung durchgeführt, derselben auch Vertreter des Anrainers A. R. v. Sch. beigezogen und demselben Gelegenheit gegeben, sich über den Gegenstand umständlich zu äussern, was auch tatsächlich geschehen ist, und es wurden sohin die von demselben erhobenen Einwendungen sowohl in dem vom Stadtrate, als von der Statthalterei über die Sache erstatteten Gutachten, als auch in dem den Gegenstand erledigenden, eingangs zitierten Erlasse des Eisenbahnministeriums entsprechend berücksichtigt.

Ad 2. Die vom Beschwerdeführer den Bestimmungen des § 10, lit. b, des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gegebene Auslegung ist im allgemeinen richtig. Es kann allerdings die Ausführung eines Bahnbaues, durch welche die Benutzbarkeit der Vermögensobjekte der Anrainer beeinträchtigt wird, nicht konsentiert werden, ohne dass gleichzeitig die Ausführung aller jener Vorkehrungen und Herstellungen der Bahnunternehmung zur Pflicht gemacht wird, welche möglich und zur tunlichsten Abwendung einer solchen Beeinträchtigung geeignet und erforderlich sind. Dagegen hat erst in zweiter Linie die in der zitierten Gesetzesstelle angeordnete Ersatzpflicht der Bahnunternehmung für solche Nachteile einzutreten, welche durch die eben angedeuteten Korrektivmassnahmen nicht abwendbar sind.

Allein diese Grundsätze können auf den vorliegenden konkreten Fall keine Anwendung finden, weil die tatsächlichen Voraussetzungen der Anwendbarkeit derselben fehlen, weil insbesondere ein Schaden im rechtlichen Sinne auf seiten des Beschwerdeführers zur Zeit der stattgehabten kommissionellen Erhebung nicht erkennbar war.

Denn nach § 1293 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches ist Schaden jeder Nachteil, welcher jemandem an Vermögensrechten oder an seiner Person zugefügt worden ist.

Eine direkte Beschädigung des Vermögens des Beschwerdeführers stand ausser Frage, weil es sich lediglich um eine Kraft des Eigentumsrechtes der Tramway-Gesellschaft derselben freistehende Ausnützung des dieser gehörigen Grundes und Bodens und in keiner Richtung um eine Einwirkung auf irgend einem physischen Vermögensbestandteil des Beschwerdeführers handelt.

Eine Schädigung eines Rechtes des Beschwerdeführers konnte aber auch nicht in Frage kommen, weil derselbe im ganzen Laufe des Verfahrens nicht behauptet hat und auch gegenwärtig nicht behauptet, dass ihm gegenüber den Nachbargrundstücken der Tramway-Gesellschaft ein Servitutsrecht auf Licht und Luft oder Aussicht (§§ 476 und 488 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches) zustehe.

Auch liegt weder vor, noch wurde von seiten des Beschwerdeführers behauptet, dass irgend ein, nach Massgabe der Bestimmungen der Bauordnung für Graz vom 7. September 1881, L.-G.-Bl. Nr. 20, zu schützendes Recht hier in Frage komme, dessen Verletzung durch die angefochtene Entscheidung erfolgt sein könnte.

Mangels einer solchen Behauptung eines Rechtes seitens des Beschwerdeführers war demnach selbstverständlich für die Behörde kein Gegenstand einer sofortigen Verfügung im Sinne des § 10, lit. b, der Verordnung vom 14. September 1854 vorhanden, und es konnte das Eisenbahnministerium jedenfalls den Interessen des Beschwerdeführers in einer weitergehenden Weise nicht Rechnung tragen, als durch den in dem angefochtenen Erlasse enthaltenen Vorbehalt der Geltendmachung seiner Ansprüche im Sinne der angeführten Gesetzesstelle, jedoch im abgesonderten Wege.

Nach dem Gesagten bedarf es kaum einer Erwähnung, dass auch ein Gegenstand einer Enteignung im Sinne der Bestimmungen des § 2 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, nicht vorliegt, und dass auch ein diesbezügliches Begehren seitens des Beschwerdeführers bei der erwähnten kommissionellen Verhandlung nicht gestellt worden ist.

Die Beschwerde war demnach als durchaus unbegründet abzuweisen.

(Erkenntnis vom 10. Februar 1903, Nr. 1672; E.-M.-Z. 19.976 ex 1903.)

Inland.

Parlamentarisches.

In der 229. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. Mai beantwortete der Herr Eisenbahnminister mehrere Interpellationen wie folgt:

In der 219. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 31. März d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen eine Interpellation eingebracht, in welcher an mich die Anfrage gerichtet wird, ob ich geneigt sei, ein Ansuchen des Vereines der märktebesuchenden Kaufleute in Wien um Gewährung von Fahrbegünstigungen für seine Mitglieder auf den k. k. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Lokalbahnen zu berücksichtigen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzuteilen, dass ich zu meinem lebhaften Bedauern nicht in der Lage bin, von der über wiederholte Eingaben des genannten Vereines getroffenen ablehnenden Ent-

scheidung abzugehen und den Vereinsmitgliedern besondere Fahrpreisermässigungen einzuräumen.

Ein derartiges Zugeständnis könnte nämlich nicht auf die Mitglieder eines einzelnen Vereines beschränkt bleiben, sondern müsste auf alle anderen Angehörigen derselben Berufsklasse und sodann auch auf in ähnlich wirtschaftlicher Lage befindliche Angehörige anderer Berufsklassen ausgedehnt werden, was Einnahmenausfälle zur Folge hätte, die angesichts der notwendigen Rücksichtnahme auf die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen vermieden werden müssen.

Uebrigens erlaube ich mir darauf hinzuweisen, dass auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen Jahres-, Streckenund Abonnementskarten eingeführt sind, welche erhebliche Fahrpreisermässigungen bieten, von denen namentlich die Abonnementskarten den Bedürfnissen der reisenden Kaufleute angepasst sind.

In der 228. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 22. Mai d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen unter Hinweis auf eine in einer hiesigen Zeitschrift enthaltene Notiz, welcher zufolge der Vorstand der Werkstätten der österreichischen Staatsbahnen in Gmünd einen alten Arbeiter misshandelt haben soll, eine Interpellation mit der Anfrage an mich gerichtet, ob ich geneigt sei, diesen Vorfall untersuchen zu lassen und dem hohen Hause hierüber Mitteilung zu machen.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause auf Grund der im Gegenstande gepflogenen amtlichen Erhebungen bekanntzugehen, dass die Angaben der in der Interpellation bezogenen Zeitungsnotiz durchaus nicht den Tatsachen entsprechen.

Der Vorstand der Werkstätte Gmünd hat am 30. April d. J. anlässlich eines Inspektionsganges durch die Werkstätte den in der Interpellation erwähnten Arbeiter wegen Nachlässigkeit in der Verrichtung seiner Arbeit und weil er mit anderen Arbeitern eine lebhafte Unterhaltung pflog, in massvoller Weise zur Rede gestellt. Dass der Werkstättenvorstand dem Arbeiter einen Stoss versetzt oder ihn überhaupt nur berührt hätte, ist nach den Aussagen der bei dem Inspektionsgange anwesenden Werkmeister vollständig unrichtig.

Die in der Zeitungsnotiz erwähnten Krankheitserscheinungen, welche an dem Arbeiter wahrgenommen worden sein sollen, sind nach dem Parere des behandelnden Arztes auf einen neuralgischen Anfall infolge Influenzaerkrankung zurückzuführen. Die gegenteiligen, dem wirklichen Sachverhalte widersprechenden Mitteilungen beruhen somit auf Erfindung.

In Beantwortung der Interpellation, welche die Herren Abgeordneten Hrubý und Genossen in der heutigen Sitzung des Abgeordnetenhauses in betreff der Bandurchführung der Eisenbahn Rakonitz-Laun am mich gerichtet haben, beehre ich mich dem hohen Hause folgendes mitzuteilen:

Laut Konzessionsurkunde vom 17. August 1901 ist die Eisenhahn Rakonitz-Laun als normalspurige Haupthahn zweiten Ranges unter Einhaltung der in den Konzessionsbedingnissen vorgeschriehenen Bestimmungen herzustellen.

Tatsächlich erfolgt die Ausführung dieses Bahnhaues nach diesen Bestimmungen und die Anlage der Stationen und Haltestellen nach Massgabe des Ergehnisses der rücksichtlich des Detailprojektes durchgeführten politischen Begehung.

Eine Vereinfachung der Bahneinrichtnngen wird nur bezüglich des Anschlusses der Niveauühergänge und der Sicherung der Stations-Ein- und Ausfahrten in Aussicht genommen, Massnahmen, welche im Interesse der Oekonomie des Bahnhetriehes gelegen und sachlich begründet sind.

Da nämlich gemäss den Konzessionshedingnissen die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit vorläufig mit 30 Kilometer pro Stunde festgesetzt ist und diese Maximalgeschwindigkeit für die Abwicklung des in den ersten Betriebsjahren zu erwartenden Verkehres als ausreichend erachtet wird, erscheint es im allgemeinen zulässig, von der Herstellung der Schranken bei Niveauüberfahiten vorläufig abzusehen und Absperiungen nur bei jenen Ueberfahrten anzubringen, wo es lokale Bedürfnisse erheischen. Mit den bezüglichen Erhebungen hat sich die in der Zeit vom 26. bis 29. Mai d. J. stattfindende Lokalkommission zu befassen, deren Ergebnis die Unterlage für die ministerielle Schlussfassung bilden wird.

Bei Nichtausführung der Bahnschranken entfallen die zu ihrer Bedienung erforderlichen Bahnwächter und somit auch die Wächterhäuser, sofern dieselben zur Unterhringung dieses Wächterpersonales zu dienen hätten. Durch den Wegfall des vorhezeichneten Personales sind erhebliche Ersparnisse ermöglicht; die Erzielung solcher Ersparnisse in den Betriebsausgaben und die hierdurch herbeigeführte Erhöhung des Reinerträgnisses liegt im unmittelbaren Interesse des Bahnunternehmens, das heisst des Staates als Garanten und der Aktionäre als Eigentümer.

Auch kommen die infolge Nichtausführung der Bahnschranken und der damit zusammenhängenden Wächterhäuser erzielharen Ersparnisse an Baukapital nicht den Bauunternehmern, sondern der Eiseubahnunternehmung zugute, in deren Reservefonds die ersparten Kostenbetiäge hinterlegt werden.

Bei Anwendung der vorläufigen grössten Fahrgeschwindigkeit, sowie bei dem geplanten Zugsverkehr ist überdies die Anordnung einer einfachen Sicherung der Stations-Ein- und Ausfahrten durch Wechselsperrschlösser, sowie auch der Wegfall der Glockenschlagwerke zulässig. Auch die Kosten dieser in die Bauvergebung nicht einbezogenen Herstellungen werden dem Reservefonds der Bahn überwiesen.

Die derzeit aus ökonomischen Rücksichten zurückgestellten Herstellungen werden jedoch bei lebhafterer Entwicklung des Verkehres und Einführung einer grösseren Fahrgeschwindigkeit nachzuholen sein; derlei Nachtragsherstellungen auf einer im Betriebe befindlichen Bahn sind indes mit geringeren Kosten verbunden als wenn dieselben zur Zeit des Bahnbaues selbst zur Ausführung gelangen.

Die beahsichtigten Massnahmen, deren ökonomischen Zweck ich dargelegt hahe, beinträchtigen sohin keineswegs den Verkehr und die Ertragsfähigkeit der Bahn, noch sind sie geeignet, eine Schädigung irgend eines der an der Bahnlinie interessierten Faktoren herbeizuführen; dieselhen verletzen nicht erworbene Rechte und ist deren Durchführung im Rahmen der abgeschlossenen Bauverträge ohne Hintansetzung irgend welcher materiellen Interessen der Bahn möglich, sowie vom Standpunkte einer rationellen Bauökonomie geradezu gehoten.

In derselben Sitznng wurden an den Herrn Eisenhahnminister nachfolgende Interpellatiouen gerichtet, nnd zwar:

Seitens

1. der Ahgeordneten Fresl und Genossen, hetreffend die germanisatorische Tätigkeit der Staatsbahn-Direktion Pilsen;
2. der Abgeordneten Sokol und Genossen, betreffend die Misshandlung böhmischer Passagiere der Aussig-Teplitz-Reichenherger Bahu seitens der Bahnbediensteten;
3. der Ahgeordneten Alhrecht und Genossen, betreffend die Ausgabe deutsch-tschechischer Drucksorten in Vorarlberg;
4. der Ahgeordneten Iro und Genossen, hetreffend die Aubringung einer Tafel mit der Stationsbezeichnung „Sangerherg“ auf dem Marienbader Bahnhofe;
5. der Abgeordneten Wenzel Hrnbý und Genossen, hetreffend den Bau der Bahn Laun-Rakonitz;
6. der Abgeordneten Dr. Danyelak und Genossen, betreffend die Betriebsverhältnisse der Bahn Chabówka-Zakopane in Galizien;
7. der Abgeordneten Alwin Hanich und Genossen, betreffend die Tätigkeit des „Vereines tschechischer Eisenbahnbeamten“ in Prag und Pilsen;
8. der Abgeordneten Steiner und Genossen, betreffend die Einwölbung der Wieuer Verbindungsbahn an der Kreuzung des Rennweges mit der Ungar- und Fasangasse.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekt für die Teilstrecke: „vom Kasino Zögernitz dnrch die Döblinger Hauptstrasse und die Hohe Wartestrasse bis in die Wollergasse der Linie Nr. 71 vom Kasino Zögernitz durch die Döblinger Hauptstrasse bis zur Grinzingerstrasse: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Das vom Magistrate der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte und nachträglich ergänzte Detailprojekt für die Teilstrecke vom Kasino Zögernitz durch die Döblinger Hauptstrasse und die Hohe Wartestrasse bis in die Wollergasse der Linie Nr. 71 der Wiener elektrischen Strassenbahnen vom Kasino Zögernitz durch die Döblinger Hauptstrasse his zur Grinzingerstrasse wurde vom k. k. Eisenbahnministerium geprüft und mit Berücksichtigung besonderer Bestimmungen im allgemeinen entsprechend hefunden. Demnach erging an die k. k. Statthalterei in Wien unter Uebermittlung der vorgelegten Operate der Auftrag hierüber die Trassenrevision und Stationskommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung, und zwar letztere Amtshandlung nur in dem Falle vorzunehmen, wenn die Kommission sich für die zweigeleisige Anlage der Linie in der Döblinger Hauptstrasse km 0·185 bis km 0·330 aussprechen

sollte. Gleichzeitig wurde die genannte Statthalterei ermächtigt, für das ganze begangene Projekt bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Gemeinde Wien zu erteilen.

[E.-M.-Z. 4504.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. schlesische Landesregierung hat den Baukonsens für die Umgestaltung und Erweiterung der Station Wilhelm und Hermenegildeschacht der Montanbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt.

[E.-M.-Z. 23.350.]

Kaadener Lokalbahnen (Radonitz-Duppau und Kaaden-Willomitz). (Wohn- und Nebengebäude auf der Bauparzelle Nr. 8 [Grundparzelle Nr. 1023/9]: Baukonsenserteilung.) Das vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen mitgeteilte Ergebnis der am 27. August 1902 stattgefundenen Baukommission, betreffend die von der Frau Emilie Vogt auf der Bauparzelle Nr. 8 (Grundparzelle Nr. 1023/9) nächst km 3·1/2 der Lokalbahn Kaaden-Willomitz (Kaadener Lokalbahnen) im Feuerrayon der Bahn projektierten Neubauten, sowie der diesbezüglich erteilte Baukonsens wurden vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 6223.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Mauerwerkspläne der Mleczkaflussbrücken in Kilometer 4·622 und km 9·934.) Die vom Landesausschusse des Königreiches Galizien vorgelegten Projekte der Mauerwerkspläne für die Mleczkaflussbrücken in km 4·622 und km 9·934 der schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) von 40·0 m, bezw. 30·0 m Lichtweite wurden vom k. k. Eisenbahnministerium mit der Massgabe genehmigt, dass mehrere bereits mit dem Eisenbahnministerial-Erlasse vom 26. Februar 1903, Z. 2843, getroffene Bestimmungen bei der Ausführung zu beachten sein werden. [E.-M.-Z. 18.570.]

Elektrische Kleinbahn Graz-Andritz. (Ergebnis der Erprobung der Schöckelbachbrücke.) Das von der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der Erprobung der Schöckelbachbrücke in km 2·220 der elektrischen Kleinbahn Graz-Andritz wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 16.327.]

Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau. (Projekt einer Lokomotiv- und Motorwagen-Remise in der Station Böhm.-Leipa-Stadtpark: Ergebnis der Ueberprüfung und Baukonsenserteilung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilte Ergebnis der durchgeführten Ueberprüfung des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Projektes einer Lokomotiv- und Motorwagen-Remise in der Station Böhm.-Leipa-Stadtpark der Lokalbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau, sowie die Erteilung des Baukonsenses für dieses Projekt wurden vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigend zur Kenntnis genommen.

[E.-M.-Z. 22.106.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Eröffnung der Personenhaltestelle Unterbach für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 30. Mai wird die zwischen den Stationen Egg und Andelsbuch in km 24·751 der Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) gelegene Haltestelle Unterbach für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. Mai bis 2. Juni 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

27. Mai, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A).
Dampfer „Almissa", Kapitän G. Porzia,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

28. Mai, *) um 8 Uhr früh (Riidampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

29. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Dannbio", Kapitän S. Tominich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Carober, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Valiegrande, Curzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

30. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Bosnia", Kapitän G. Sirovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

2. Juni, *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Thetis", Kapitän G. Bianchi,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) in Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

27. Mai, Dampfer „Danubio", Kapitän S. Tominich, zu Mittag
28. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mistrorigo } um
1. Juni, Dampfer „Venus", Kapitän D. Mistrorigo } Mitternacht

Levante und Mittelmeer.

28. Mai, um 11½ Uhr vorm. (Riidampfer nach Alexandrien
Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Androvich,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

28. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Saturno", Kapitän G. Lucovich,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

30. „ um 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Apollo", Kapitän V. Gurrich,
mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Pord Said, Jaffa-Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, und Konstantinopel.

31. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Thalia", Kapitän G. Wessely,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräns, Syra, Vathy, Khios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Kustendjè, Sulinà, Varna, Galatz und Braila.

2. Juni, um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Amphitrite", Kapitän C. Matkovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel und Odessa. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna und Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura und Prevesa.

4. „ um 11½ Uhr vorm. (Riidampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

12. Juni, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Bombay—Calcutta),
Dampfer „Austria", Kapitän R. Colledani,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Persia", Kapitän P. Craglietto,
[von Fiume†) am] 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. Juni, Dampfer „Cleopatra", Kapitän M. Dabcevich,
[von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

Brasilien.

20. Juni, Dampfer „Orion", Kapitän E. Tarabocchia,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Frachtsätze und Kilometerentfernungen im Verkehre mit der Station Ó-Buda-Filatorigát.

Mit Gültigkeit vom 2. Juni 1903 werden die im Tarife, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1898, enthaltenen Frachtsätze und Kilometerentfernungen im Verkehre mit der Station Ó-Buda-Filatorigát ausser Wirksamkeit gesetzt, und finden im Verkehre mit dieser Station die in diesem Verordnungs-Blatte publizierten Frachtsätze und Kilometerentfernungen der Station Buda-Császárfürdö-kiterö Anwendung.

Wien, am 26. Mai 1903. [550]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Wiederaufnahme der direkten Personen- und Gepäcksabfertigung mit Kesselfall-Alpenhaus.

Mit 1. Juni 1903 wird für die Dauer der diesjährigen Saison, das ist für die Zeit vom 1. Juni bis inklusive 30. September, die regelmässige Beförderung von Personen und Reisegepäck mittels Strassenfuhrwerk zwischen Zell am See und Kesselfall-Alpenhaus wieder aufgenommen.

Innsbruck, am 26. Mai 1903. [551]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband. Mährisch - Schlesisch - Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Abfertigungsbefugnisse der Station Wien-Hauptzollamt.

Die Bestimmung über die Abfertigungsbefugnisse für Wien-Hauptzollamt auf Seite 6 und 7 des Tarifes, Teil II, für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband, bezw. auf Seite 7 des Tarifes, Teil II (Seite 3 des Nachtrages I), für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband wird mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres wie folgt abgeändert.

In der Station Wien-Hauptzollamt sind ausgeschlossen:

A. Von der Auf- und Abgabe als Eil- und Frachtgut:

a) explosive, feuergefährliche, leicht entzündliche, ätzende, im besonderen Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände;
b) Leichen;
c) lebende Tiere.

B. Von der Aufgabe als Frachtgut:

a) alle sperrigen Güter, Möbel und Möbelbestandteile, sowie Emballagen, als Käfige, Steigen, Körbe, auch Latten-Geflügelkörbe etc.;
b) Stückgüter in Wagenladungen, sowie alle sonstigen Wagenladungsgüter;
c) Fahrzeuge aller Art.

C. Von der Abgabe als Frachtgut:

a) Fahrzeuge aller Art;
b) folgende Güter in Wagenladungen: Brenn- und Langholz, Steine, Ziegel, Schotter, Sand, Erden, Erze und schwere Maschinen.

Sämtliche unter A, B und C angeführten Beschränkungen gelten nicht für Zollgüter, welche an das k. k. Hauptzollamt Wien angewiesen sind, sowie auch nicht für jene Güter, welche daselbst der Zollamtshandlung zugeführt werden und dann zur Neuaufgabe gelangen.

Die unter B, b), angeführten Beschränkungen gelten nicht hinsichtlich solcher Güter, welche nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen zur Aufgabe gelangen, sofern die betreffenden Wagenladungen mindestens 50 Prozent Zollgut enthalten.

Wien, am 27. Mai 1903. [552]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Bahnen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Fortsetzungslinie der Lokalbahn Piła-Jaworznó bis Jaworznó-Stadt gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Tarife, Teil II, enthaltend Tarife und Tarifbestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen, Heft II, Oestliches Netz, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den k. k. Staatsbahn-Direktionen, sowie auch im Wege der Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 27. Mai 1903. [553]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Lokalbahn Reichenberg - Gablonz-Tannwald - Grünthal. K. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn. Lokalbahn Melnik-Mšeno. Lokalbahn Gross - Priesen—Wernstadt—Auscha.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes für den direkten Personenverkehr.

Die im Verordnungs-Blatte vom 18. April 1903 Nr. 44 verlautbarte Einführung des Tarifes, Teil II, für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn etc. anderseits erfolgt nicht am 1. Juni sondern am 1. Juli 1903.

Infolgedessen tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1903 erst mit Ende Juni 1903 ausser Kraft.

Wien, am 28. Mai 1903. [554]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1903 an gültigen Personentarife (Heft II) für den obbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag ist zum Preise von 20 Heller pro Exemplar bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 26. Mai 1903. [555]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Berlin - Stettin - Nordostdeutscher Gütertarif I/III. (Einbeziehung der Station Rummelsburg Rangierbahnhof.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wird die Station Rummelsburg Rangierbahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin als Versandstation in die Ausnabmetarife 9, Eisen und Stahl u. s. w., 9 S, Eisen und Stahl zum Baue u. s. w. von See- und Flussschiffen, in die Seehafen-Ausnahmetarife E, Eisen und Stahl u. s. w., E 1, Eisen und Stahl zum Baue u. s. w., von See- und Flussschiffen, und E 2, Eisen und Stahl u. s. w., im Falle der überseeischen Ausfuhr des obgenannten Gütertarifes einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt, den Bedarf der Oesterr. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an Rübbrennöl und entsäuertem Rübschmieröl für die Zeit vom 1. Jänner 1904 bis Ende Juni, eventuell bis Ende Dezember 1904 sicherzustellen.

Der Bedarf beläuft sich für die erstgenannte Zeitperiode
auf . . . . . circa 19.000 kg Rübschmieröl und
„ . . . . . „ 76.000 „ Rübbrennöl, und
für die letztgenannte Zeitperiode
auf . . . . . circa 38.000 kg Rübschmieröl und
„ . . . . . „ 160.000 „ Rübbrennöl.

Die auf die Lieferung des ganzen vorstehend angegebenen Quantums oder eines Teiles desselben reflektierenden Firmen haben ihr vorschriftsmässig verfasstes Angebot, welches mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à K 1·— zu versehen ist, nebst 2 Mustern à ½ kg von jeder angebotenen Oelgattung bis zum **5. Juni a. c.,** mittags 12 Uhr, an die Direktion der Oesterr. Nordwestbahn — Sektion D — einzusenden.

Diese Preise sind franko einer Station der eingangs genannten Linien in Kronenwährung zu stellen.

Das das Offert enthaltende Kuvert ist mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Rübbrennöl und entsäuertem Rübschmieröl" zu versehen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten (oder welchen keine Muster beigegeben sind) bleiben unberücksichtigt.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berecbtigt, beliebige Teillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämtliche Anbote obne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der vorgenannten Direktion — Sektion D — täglich zwischen 10 und 2 Ubr eingeseben oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Wien, am 22. Mai 1903.

Die Direktion der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Bau-Ausschreibung.

Im Bezirke der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach wird in der Betriebsausweiche Treglwang das Stationsgebäude samt Nebengebäude zur Ausführung gelangen und werden die bezüglicben Arbeiten im Offertwege vergeben.

Die Bausumme für dieses Objekt beträgt K 28.600.

Als Vollendungstermin für die in Rede stehenden Arbeiten wird der 1. Oktober bestimmt.

Die bezüglichen Offerte, mit einer 1 Krone-Stempelmarke pro Bogen versehen, sind bis **20. Juni 1903, 12 Uhr mittags,** an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für die Herstellung des Stationsgebäudes samt Nebengebäude in der Betriebsausweiche Treglwang" einzubringen.

Die Eröffnung der Offerte findet am 20. Juni 1903, 3 Uhr nachmittags, statt.

Der Offertleger hat mit seinem Offerte bis 20. Juli 1903 im Worte zu verbleiben.

Das Vadium beträgt fünf Prozent der offerierten Bausumme, welches dann nach Zuschlag als Kaution liegen bleibt.

Die auf die Ausführung bezughabenden Projektspläne, allgemeine und spezielle Bedingnisse, Baubescbreibung und Kostenberecbnungen sind im Bureau der Abteilung für Bahnerbaltung und Bau der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach einzusehen und können daselbst auch die Offertformulare behoben werden.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass sicb die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannabme der Offerte nacb freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämtliche eingelangte Offerte zurückzuweisen.

Villach, im Mai 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt den Bedarf der Oesterreicbischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn an **Petroleum** für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1904 in der Menge von circa **540.000 kg** sicherzustellen.

Die auf die Lieferung der ganzen vorstebend angeführten Menge oder eines Teiles derselben reflektierenden Firmen haben ibre vorschriftsmässig verfassten Offerte, welche mit einer in gesetzlicher Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone zu versehen sind, nebst zwei Mustern à ½ kg bis zum **2. Juni 1903, mittags 12 Uhr,** an die Direktion der Oesterreichiscben Nordwestbahn, Sektion D, einzusenden.

Die Preise sind franko einer Station der eingangs genannten Linien, und zwar sowohl inklusive als auch exklusive Fass zu stellen.

Das das Offert entbaltende Kuvert ist mit der Aufschrift „Offert auf Lieferung von Petroleum" zu versehen.

Offerte, welche nacb dem obigen Termine eingebracht werden oder besondere, von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten (oder welchen keine Muster beigegeben sind) bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis 15. Juli 1903 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerte vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Teillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder aucb sämtlicbe Anbote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere, ihr beliebige Weise zu vergeben.

Die der Lieferung zugrunde liegenden Lieferungsbedingnisse können bei der genannten Direktion, Sektion D, täglich zwischen 10 und 2 Uhr eingesehen oder gegen Erlag von 20 Heller pro Stück bezogen werden.

Wien, am 22. Mai 1903.

Die Direktion der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1402	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisen, Stahl und Gusseisen, Eisen-, Stahl- und Gusseisenwaren des Ausnahmetarifes Nr. 3, Serie A, des in der 8. Rubrik bezeichneten Verbandstarifes	M ä h r. - O s t r a u	den Stationen: Adjud, Bacau, Barlad, Botosani, Braila, Buhusi, Burdujeni, Doroboi, Faiticeni, Focșani, Galatz, Jasi, Marasesti, Pascani, Piatra Neamț, Ramnicul-Sarat, Roman, Sascut, Targul-Ocna, Tecuci und Vasiui	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, sowie Einhaltung der sonstigen für den Ausnahmetarif Nr. 3 des in der 8. Rubrik bezeichneten Verbandstarifes vorgesehenen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Oesterreichisch-Rumänischer Eisenbahnverband, gültig vom 1. April 1900	Verschieden	Von den direkten Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 3/A III für 10.000 kg wird aus den Anteilen der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von 18 Ctms. pro 100 kg bewilligt		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens 31. März 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau zu bewirken ist	
1403	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische	Siverić	Sebenico	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wageus. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. **Auflieferung eines Minimalquantums von zusammen 60.000 t innerhalb der Begünstigungsdauer.** Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	vom 1. Mai 1903 bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Heller für 1000 kg: 220	Heller für 1000 kg: 170	Heller für 1000 kg: 50		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Duplikat-Frachtbriefe, welche vom Absender bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Triest zu bewirken ist. Sollte auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
					Spalato				250	220	30			
				Dervis	Sebenico				220	170	50			
					Spalato				250	220	30			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1404	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	laut Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 2, für den Galizisch-Ungarischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Jänner 1898	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartierungswege		

Buda-Császarfürdö-kiterö

Kilometer	Von oder nach	Eilgut			Frachtgut																
					Sperrige Güter	Klasse I			Klasse II			Wagenladungsklasse A				Spezialtarif			Ausnahmetarif I		Ausnahmetarif II
						bei Frachtzahlung für													a	b	
		gewöhnliches	ermässigtes	besonders ermässigtes		Mengen unter 5000 kg	mindestens		Mengen unter 5000 kg	mindestens				B	C	1	2	3	Emballagen	Säcke	Holz
							5000 kg	10.000 kg		5000 kg	10.000 kg	5000 kg	10.000 kg								
						für den Frachtbrief und Wagen			für den Frachtbrief und Wagen												
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Hellern																			
459	Bielitz	1147	539	539	817	595	428	425	465	428	425	291	290	206	166	225	164	135	272	215	152
511	Chrzanow K.F.N.B. / k.k.St.B.	1319	601	601	911	657	480	474	518	480	474	329	325	234	182	253	181	153	286	243	165
470	Dzieditz	1183	552	552	837	608	439	435	476	439	435	299	297	212	171	231	169	140	271	221	157
535	Granica	1392	628	628	952	684	502	494	541	502	494	345	340	246	187	264	187	157	293	254	169
555	Krakau K.F.N.B. / k.k.St.B.	1426	650	650	984	706	515	505	557	515	505	350	344	248	186	263	186	154	285	228	162
530	Krzeszowice	1376	623	623	943	679	497	490	536	497	490	341	337	244	186	261	186	156	292	251	168
446	Lodygowice	1104	523	523	794	579	415	413	452	415	413	282	281	198	159	217	159	130	264	207	143
491	Oświęcim K.F.N.B. / k.k.St.B.	1255	578	578	877	634	461	456	498	461	456	315	313	224	178	243	175	149	279	233	162
547	Bodgórze-Bonarka k.k.St.B.	1393	638	638	966	694	505	497	547	505	497	344	338	243	184	259	184	152	283	226	160
532	Szczakowa	1386	626	626	948	682	500	493	539	500	493	344	339	245	186	263	186	156	293	253	168
516	Trzebinia K.F.N.B.	1335	607	607	920	663	485	478	523	485	478	332	329	237	183	255	183	154	288	245	166

Die Auf- und Abgabe von Stück- und Wagenladungsgütern ist auf jene Sendungen beschränkt, welche von den mit dieser Ausweiche in Schienenverbindung stehenden industrie-Etablissements zur Auf-, bezw. Abgabe gelangen, und zwar: Erste Budapester Dampf- und Kunstmühle-Aktien-Gesellschaft; Ganz & Comp., Eisenfabrik- und Eisengiesserei-Aktien-Gesellschaft; Goldenberg S., Kartondruckfabrik; Seeuger Béla, Steinmetz-Werkstätte; k. u. k. Militär-Montur-Depot Nr. 2; „Lulsen" Dampf- und Kunstmühle-Aktien-Gesellschaft; Spitzer Gerson, Blaufärberei.

Die Auf- und Abgabe von Sendungen anderer Parteien erfolgt nur auf Grund separater Bewilligung seitens der Direktion der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen.

Fortlaufende Nummer	1	1405	1406	1407
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	2	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
	3	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Milch der Pos. M—22 und leer retourgehende Milchkannen als Eilgut	Mineralische Kohle und Koks	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Aužic Klomin Měšic Neratovic Vrutic	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duhy und Strebichowitz-Vinařitz (auch Libuschiner Schacht)	sämtlichen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
nach		Nusle-Vršovic	Simmering St.E.G.	Lobositz St.E.G.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle und Koks bestehenden Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zur Erweiterung einer Schokoladefabrik in Lobositz bestimmt sein
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Lokaltarife	Lokaltarife	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Bestehen keine direkten Frachtsätze	980 Heller pro Tonne à 1000 kg	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	75 Heller 56 Heller 51 Heller 56 Heller 56 Heller	71 Heller 52 Heller 47 Heller 52 Heller 52 Heller	
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	4 Heller 4 Heller 4 Heller 4 Heller 4 Heller		25 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		Auf den Namen des Reklamanten als Versender lautende, hahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1904 vorzulegen sind	Original-Frachtbriefe auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904
Besondere Bemerkungen	14			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1408	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zucker der Pos. Z—8 a) der Güterklassifikation, auch Candiszucker	Časlau	Győr Székesfehérvár	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1903	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband Es bestehen keine direkten Frachtsätze		Heller 230 332		Im Kartierungswege		
1409	Südbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Malz	Sopron (S.B. und R.Oe.E.E.)	der Schweiz und den schweizerisch-südbayerischen Gemeinschaftsstationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür und Einhaltung der sonstigen im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2 Verschieden		Verschieden 15 Centimes		Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Der Nachlass bezieht sich auf die am 1. Jänner 1903 gültigen Frachtsätze des nebenbezeichneten Tarifes
1410	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Wein (mit Ausnahme von Obstwein [Cider] und von Schaumwein [Champagner])	Nagy-Kanizsa	Teschen K.F.N.B. und Ks.Od.	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband Es besteht kein direkter Frachtsatz		320 Heller		Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	1411	1412
	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	**Böhmischen Nordbahn**
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der		
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Zucker der Pos. Z—8 a des Tarifes, Teil I	Bangerätschaften und Bauwerkzeuge, gebrauchte / Maner- und Dachziegel aller Art / Baumaterialien aller Art (exkl. Ziegel)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Dnx	allen Stationen der Böhmischen Nordbahn
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Komotau A.T.E.	Halnspach-Wölmsdorf, Nixdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe von, bezw. Frachtzablnng für mindestens a) 5.000 kg / b) 10.000 kg } pro Wagen. Einbaltung der sonstigen allgemein gültigen Tarifbestimmnngen. Sendungen, für welche die Fracht für mindestens 10.000 kg berecbnet wird, sind vom Absender, bezw. Empfänger anf- und abznladen	Die Sendungen müssen für den Bau der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz bestimmt sein. / Aufgabe als Frachtgut in jedem Quantum. Auf- und Abladen durcb die Partei / Aufgabe als Frachtgtnt. Frachtzablung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen nnd für mindestens 65 km. Anf- und Abladen durch die Partei / Aufgabe als Frachtgut. Auf- und Abladen durcb die Partei
und gilt in der Zeit	vom 1. Juni 1903 bis auf Widerrnf, längstens bis Ende Dezember 1908	bis auf Widerruf, längstens jedocb bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokalgütertarif	Lokalgütertarif
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	a) 38 Heller b) 34 „	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 34 Heller b) 29 „	Die normalen Frachtsätze des Spezialtarifes 3 auf Seite 141 nnd 145 des Lokaltarifes / 0·19 b pro 1 km und 100 kg plus 3 b Mgb. / Verschieden
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	a) 4 Heller b) 5 „	50 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes / Verschieden
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, auf welchen die Bauunternehmung der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz als Empfängerin erscheinen muss, längstens bis Ende Februar 1904
Besondere Bemerkungen		Der sich für 65 km ergebende Frachtsatz findet auch auf Relationen mit geringerer Entfernung Anwendung, insolange die offiziellen Frachtsätze nicht billiger sind

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1413	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Eisenwaren laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 3, Serie A, des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Trzynietz	Cartea des Arges	Aufgabe als Frachtgut, Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. April 1900	Besteht keiner	428 Centimes		Im Kartierungswege		
1414	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	Lampersdorf und Schatzlar	Chlumetz	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar vom 1. Juli 1902		Heller für 1000 kg 476		Im Kartierungswege		
					Chrudim					476				
					Deutschbrod					656				
					Mähr.-Budwitz					826				
					Prag-Hrabovka					546				
					Starkenbach-Martinitz					306				
					Tannwald-Schumburg					356				

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: Kohlenfritz, Wien, XX/1.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hoflieferanten.
Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.
Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe Sportcostüme. — Wäscheausstattung.
Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 736
Illustrirte Preislisten frei.

Zur coulanten Besorgung aller im Coursblatte notirten Effecten und Valuten bestens empfohlen:
Wechselstube des Bankhauses
Schelhammer & Schattera
Gegründet 1832. 697
WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 63. **Wien, 4. Juni 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Finanzministeriums vom 14. Mai 1903,*) betreffend die Errichtung einer Expositur des Nebenzollamtes Vallarsa in Piano della Fugazza (Streva) für die Dauer der Sommermonate des Jahres 1903.

In Piano della Fugazza (Streva) in Tirol wird für die Zeit vom 1. Juni bis Ende September 1903 eine gleichzeitig auch als Ansageposten des Nebenzollamtes Vallarsa fungierende, mit den Befugnissen eines Nebenzollamtes II. Klasse ausgestattete Zollexpositur errichtet.

Die Verzollungs- und Abfertigungsbefugnisse dieser Expositur haben sich auf die Vormerkbehandlung von Weidevieh, dann auf die Eingangsabfertigung der von Reisenden mitgeführten, nicht zum Handel bestimmten Effekten, der von Sennern mitgeführten Gebrauchsgegenstände und Gerätschaften, sowie jener Waren zu beschränken, welche zum eigenen Gebrauche der Bewohner von Camposilvano bestimmt sind und auf dem Zuge nach ihrem Bestimmungsorte das Nebenzollamt in Vallarsa nicht berühren.

Böhm m. p.

Aenderung der Gesellschaftsstatuten der Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der Generalversammlung der Aktionäre der Aktiengesellschaft Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan in Wien vom 20. März 1902 geänderten Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 16. Mai 1903. — Z. 21.136. E.-M.-Z. 23.561.

Neuerliche Erteilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahn mit Motorenbetrieb von Purkersdorf bis Gablitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Gemeinderate Dr. Julius Singer in Gablitz im Vereine mit dem Chemiker mag. pharm. Viktor Piwonka in Wien die mit dem Erlasse vom 24. April 1902, Z. 13.303/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 51 vom 6. Mai 1902), auf die Dauer von sechs Monaten erteilte und sohin mit dem Erlasse vom 29. Oktober 1902, Z. 47.258/2 (Verordnungs-Blatt Nr. 134 vom 22. November 1902), neuerlich auf sechs Monate erteilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn mit Motorenbetrieb vom Bahnhofe der Staatsbahnlinie Wien—Salzburg in Purkersdorf bis Gablitz unter den in dem ersterwähnten Erlasse näher bezeichneten Modalitäten auf weitere sechs Monate neuerlich erteilt.

Wien, am 6. Mai 1903. E.-M.-Z. 18.861/2.

*) Enthalten in dem am 27. Mai 1903 ausgegebenen LI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 111.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

1. Der Betrieb der Staatseisenbahnen ist kein Regierungsgeschäft im Sinne des § 101 St.-G.

2. Die Verfälschung einer Monatskarte der k. k. österr. Staatsbahnen stellt sich nicht als Verfälschung einer öffentlichen Urkunde, sondern als Verfälschung einer Privaturkunde dar.

(Entscheidung vom 21. Februar 1903, Z. 8213.)

Das k. k. Landesgericht in Strafsachen in Wien hat mit Urteil vom 4. November 1901, Z. Vr VI $\frac{4062/1}{21}$ zu Recht erkannt:

F. K. ist schuldig, am 31. März 1901 in der auf seinen Namen für den Monat März 1901 ausgestellten, zur Fahrt auf der Wiener Stadtbahn zwischen Hietzing und Radetzkyplatz berechtigenden Monatskarte der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien die Monatsbezeichnung „März" ausradiert und hierfür das Wort „April" eingesetzt und am 1. April 1901 diese so veränderte Monatskarte zu einer Fahrt auf der Wiener Stadtbahn benützt zu haben.

Hierdurch hat F. K. eine öffentliche Urkunde verfälscht und somit das Verbrechen des Betruges nach §§ 197 und 199 d St.-G. begangen und wird im Sinne des § 202 St.-G. unter Anwendung des § 54 eine Strafe von einem Monate Kerker und gemäss § 389 St.-P.-O. zum Kostenersatze und gemäss § 369 St.-P.-O. zum Ersatze von 20 Heller an die k. k. Staatsbahn-Direktion verurteilt.

Gründe:

Der Angeklagte ist der Fälschung der Monatskarte geständig, nur behauptet er, dass er die gefälschte Karte vor dem Einsteigen in Hietzing am 1. April 1901 nicht vorgewiesen habe, sondern eine 20 Heller-Karte gelöst, damit den Perron betreten und die Fahrt unternommen habe, nur habe er es unterlassen, nach seiner Beanständung in der Station „Kettenbrückengasse" die Fahrkarte vorzuweisen.

Diese Verantwortung erachtet der Gerichtshof für unglaubwürdig und gewann die Ueberzeugung, dass K. schon beim Betreten des Bahnhofes Hietzing die gefälschte Karte benützte, denn wenn K. im Besitze einer gültigen Karte gewesen wäre, so hätte er dieselbe gewiss nach seiner Beanständung in der Station „Kettenbrückengasse" vorgewiesen und hätte sich gewiss nicht bereit erklärt, Strafe zu zahlen, wie Zeuge St. bestätigt. Die von seiten der Verteidigung des Angeklagten vorgebrachte Einwendung, und zwar:

1. dass die Fälschung der Karte nicht geeignet war, irre zu führen und daher als ein untaugliches Mittel anzusehen sei,
2. dass die vorliegende Monatskarte keine öffentliche Urkunde sei,

hat der Gerichtshof als nicht stichhältig erachtet.

Was die erste Einwendung anbelangt, so muss erwogen werden, dass solche Monatskarten durch den öfteren Gebrauch beschmutzt, daher die Schriftzüge verwischt werden, dass dieselbe bei Nacht, bei schlechter Beleuchtung, bei Menschengedränge vorgewiesen werden muss, das Dienstpersonal oft müde und abgespannt ist, daher sehr leicht möglich ist, dass ein Bahnbediensteter trotz des besten Willens die Fälschung nicht bemerkt.

Was die zweite Einwendung anbelangt, so war der Gerichtshof der Ansicht, dass die vorliegende Monatskarte, welche unter strenger Kontrolle der k. k. Staatsbahn-Direktion unter Beidrückung des Amtssiegels ausgegeben wird, als eine öffentliche Urkunde anzusehen sei, denn eine solche Fahrlegitimation ist die Beglaubigung für die Fahrberechtigung einer bestimmten Person, für eine bestimmte Zeit und Strecke und ist ausgestellt von einer öffentlichen Behörde, innerhalb der Grenzen ihres Amtsbefugnisses, und erachtet der Gerichtshof, dass kein Zweifel darüber bestehen kann, dass die k. k. Staatsbahn-Direktion eine öffentliche Behörde sei.

Für diese Ansicht sprechen auch die Kassations-Entscheidungen vom 3. September 1901, Z. 12.607, ad 10. November 1896, Z. 13.014, und musste somit mit einem Schuldspruche vorgegangen werden.

Der k. k. Oberste Gerichts- und Kassationshof erkannte mit Urteil vom 21. Februar 1903, Z. 8213, über die von F. K. erhobene Nichtigkeitsbeschwerde:

Der Nichtigkeitsbeschwerde wird stattgegeben, das Urteil in seinem Ausspruche über Schuld und Strafe aufgehoben und sofort in der Sache selbst erkannt:

F. K. ist schuldig, am 31. März 1901 in der auf seinen Namen für den Monat März 1901 ausgestellten, zur Fahrt auf der Wiener Stadtbahn zwischen Hietzing und Radetzkyplatz berechtigenden Monatskarte der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien die Monatsbezeichnung „März" ausradiert und hierfür das Wort „April" eingesetzt und am 1. April 1901 diese so veränderte Monatskarte zu einer Fahrt auf der Wiener Stadtbahn benützt zu haben.

Hierdurch hat F. K. eine echte Privaturkunde gefälscht, wodurch ein K 50 nicht übersteigender Schaden der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien zugefügt werden sollte und ein solcher von 20 h tatsächlich zugefügt wurde; er hat hiermit die Uebertretung des Betruges im Sinne der §§ 197 und 201 lit. a) und 461 St.-G. begangen und wird deshalb gemäss § 461, resp. 460 St.-G. zur Strafe des Arrestes in der Dauer von einer Woche verurteilt.

Gründe:

Die Nichtigkeitsbeschwerde des Angeklagten macht zunächst unter Anrufung des Nichtigkeitsgrundes des § 281, Z. 9 a), St.-P.-O., geltend, dass der Tatbestand des Betruges aus dem Grunde nicht vorliege, weil dem vom Angeklagten verwendeten Mittel die Tauglichkeit zur Täuschung vollständig gemangelt habe.

Die Nichtigkeitsbeschwerde beruft sich diesfalls auf die Aussagen der Zeugen G. St. und der Kassierin, welche übereinstimmend angeben, dass die Ungültigkeit der Fahrlegitimation infolge der Verschiedenheit der gebrauchten Tinte sofort erkennbar war; sie weist weiters darauf hin, dass den Türstehern durch besondere Instruktion die genaue Kontrollierung der Monatskarten gerade in den ersten Tagen des Monates zur Pflicht gemacht ist. Allein schon die Tatsache, dass die Nichtigkeitsbeschwerde genötigt ist, zur Bewährung ihres Standpunktes sich auf konkrete Umstände zu berufen, beweist zur Genüge, dass hier von einer abstrakten, unter allen Umständen vorhandenen Untauglichkeit des Mittels keine Rede sein kann. Alle diese Vorsichtsmassregeln erfüllen ihre Bestimmung, den Gebrauch gefälschter Fahrlegitimationen zu verhindern, eben nur unter der Voraussetzung, dass die Bahnorgane ihrer Pflicht tatsächlich nachkommen. Dass übrigens die Täuschung im konkreten Falle wenigstens einmal gelungen ist, geht aus dem von der ersten Instanz festgestellten Umstande hervor, dass Angeklagter beim Einsteigen in Hietzing ungehindert passieren konnte.

Der Nichtigkeitsgrund Z. 9 a des § 281 St.-P.-O. ist somit nicht gegeben, wohl aber ist die Anfechtung des Vorteiles aus dem Nichtigkeitsgrunde Z. 10 begründet. Mit Unrecht hat die erste Instanz der von der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien ausgegebenen Monatskarte der Wiener Stadtbahn den Charkter einer öffentlichen Urkunde zuerkannt. Zwar ist es richtig, dass die k. k. Staatsbahn-Direktion als öffentliche Behörde anzusehen ist. Es muss aber in jedem einzelnen Falle unterschieden werden, ob die durch eine öffentliche Behörde erfolgende Beurkundung sich als Ausfluss deren obrigkeitlicher Funktion darstellt, oder ob sie nichts anderes ist, als die Beurkundung eines privaten Rechtsaktes, der nur zufällig von einer öffentlichen Behörde abgeschlossen wird und der mit gleicher Wirkung und mit gleichem Inhalte auch von Privaten abgeschlossen werden kann. Der Betrieb von Eisenbahnen ist kein Regierungsgeschäft im Sinne des § 101 St.-G., sondern wird von Privaten in gleicher Weise ausgeübt. Wenn auch weitgehende öffentliche Interessen mit dem Eisenbahnbetriebe verknüpft sind, so haben sie doch, wenigstens bis jetzt nicht, zur Monopolisierung seitens des Staates geführt. So lange dies nicht der Fall ist, kann in dem Betriebe von Eisenbahnen keine rein staatliche Verwaltungsaufgabe, sondern nur ein privatwirtschaftliches Unternehmen, wie deren der Staat ja auch andere betreibt, erblickt werden. — Es entbehren daher alle Akte, welche unmittelbar den Betrieb dieses Unternehmens betreffen, auch wenn sie, wie im konkreten Falle, von einer staatlichen Behörde ausgehen, des öffentlich-rechtlichen Charakters. Folgeweise kann auch ihrer Beurkundung der weitgehende Schutz des Strafgesetzes, den dieses den öffentlichen Urkunden angedeihen lässt, nicht zuerkannt werden. Insoweit muss also auch auf den Inhalt des beurkundeten Geschäftes eingegangen werden. Zweifellos liegt nun in der Ausstellung einer Monatskarte nichts anderes, als die Beurkundung eines den Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes unterworfenen Frachtvertrages zwischen dem Passagier einerseits und der Bahn anderseits, also eines rein privatrechtlichen Vertrages.

Die Fälschung einer solchen Monatskarte in Schadensabsicht begründet daher nicht das im § 199, lit. d), St.-G. bezeichnete Verbrechen, sondern ist nach § 201, lit. a), St.-G. zu beurteilen. Da die hiernach zur Verbrechensqualifikation erforderliche Schadensböhe im gegebenen Falle nicht erreicht ist, musste der Schuldspruch wegen Verbrechens behoben und der Angeklagte lediglich der Uebertretung des Betruges schuldig erkannt werden. [E.-M.-Z. 21.559 ex 1903.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Projektierte schmalspurige Lokalbahn St. Andrä-Wördern—Sieghartskirchen. (Generelles Projekt: Ergebnis der Trassenrevision.) Auf Grund des Ergebnisses der am 18. und 21. November 1902 durchgeführten Trassenrevision der vom niederösterreichischen Landesausschusse projektierten, mit einer Spurweite von 0·76 m auszuführenden Lokalbahn von der Station St. Andrä-Wördern der Linie Wien—Prag der k. k. Staatsbahnen über Königstetten nach Sieghartskirchen hat das k. k. Eisenbahnministerium die Trassenführung dieser Bahn als Grundlage für die eventuelle Aufstellung des Detailprojektes unter Vorschreibung besonderer Bestimmungen genehmigt. [E.-M.-Z. 58.402.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Baukonsenserteilung.) Die k. k. n.-ö. Statthalterei in Wien hat den Baukonsens für die Umgestaltung der Haltestelle Rabensburg der Bahnlinie Wien—Krakau behufs Einrichtung derselben zum Aus- und Einsteigen auf der linken Seite in der Fahrtrichtung im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 20.952.]

Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel. (Detailprojekte der Mauerwerksanlagen der Viadukte in km 1·0/3 und km 4·1/3, nebst dem generellen Projekte für die zugehörigen Eisenkonstruktionen.) Die vom Verwaltungsrate der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft vorgelegten, nach Massgabe der im Eisenbahnministerial-Erlasse vom 27. März 1903, Z. 4414, getroffenen Verfügungen umgearbeiteten Projektspläne der Mauerwerksanlagen für den Viadukt über das Wölmsbachtal in km 1·0/3 und für die Brücke über den Mühlbach in Ober-Einsiedel in km 4·1/3 der Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel wurden vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. Die unter einem vorgelegten generellen Projekte für die bezüglichen Eisenkonstruktionen wurden als Grundlage der zu verfassenden Detailprojekte unter Vorschreibung gewisser Bedingungen geeignet befunden. [E.-M.-Z. 20.859.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekt der Linienverlängerung „Neudorferstrasse-Schlag“: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft vorgelegte Detailprojekt der Verlängerung der gesellschaftlichen Linie Gablonz-Brandl—Ober-Gablonz (Neudorferstrasse) bis nach Schlag geprüft und im allgemeinen entsprechend befunden. Demnach erging an die k. k. Statthalterei in Prag unter Uebermittlung des in duplo vorgelegten Projektes, sowie der Auflage- und Enteignungsbehelfe der Auftrag im Sinne der §§ 3 bis 5 der Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die Stationskommission und die politische Begehung mit der Enteignungsverhandlung vorzunehmen, wobei die genannte k. k. Statthalterei ermächtigt wurde, für das ganze begangene Projekt, respektive für einzelne Teilstrecken desselben, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Gesellschaft ex commissione mit dem Bemerken zu erteilen, dass derselbe erst nach Erteilung der Konzession in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 17.702.]

Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal. (Projekt für die Aenderung der Anlage von Parallelwegen in km 13·6 bis km 15·2: Ergebnis der politischen Begehung; Baukonsenserteilung.) Das von der k. k. niederösterreichischen Statthalterei mitgeteilte Ergebnis der am 17. März 1903 vorgenommenen politischen Begehung hinsichtlich des vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegten Projektes für die Aenderung der Anlage von Parallelwegen in km 13·6 bis km 15·2 der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis genommen und die diesbezüglich gestellten Kommissionsanträge genehmigt. Gleichzeitig wurde für den neu herzustellenden 2·0 m breiten Verbindungsweg vom linksseitigen Parallelwege in km 13·7/8 bis zum Feldwege in der Parzelle Nr. 3212 der Baukonsens erteilt. [E.-M.-Z. 16.443.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Teilstrecke Neubaugürtel—Breitensee der Linie nach Hütteldorf.) Am 2. Juni ist der elektrische Betrieb auf der Teilstrecke Neubaugürtel—Breitensee der Linie nach Hütteldorf aufgenommen worden. Die Motorwagen verkehren abwechselnd vom Neubaugürtel (Hotel Wimberger) und von der Bellaria durch die Westbahnstrasse bis zur Reinlgasse in Breitensee und umgekehrt.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Eröffnung der Haltestelle Unterbach.) Am 30. Mai 1903 wurde die zwischen den Stationen Egg und Andelsbuch in km 24·751 der Lokalbahn Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn) gelegene Haltestelle Unterbach für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Zusammenstellung

der Verspätungen, mit denen die Züge mit Personenbeförderung im Monate April 1903 in den Endstationen anlangten.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im ganzen	in Prozenten der Gesamtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und ungewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. Oesterr. Staatsbahnen:																			
K. k. Staatsbahn-Direktion Wien . .	549	14806	900	16255	30	68	5	103	0·6	51	.	6	12	26	.	.	2	6	5
„ Linz . .	225	3385	750	4360	7	6	.	13	0·3	11	.	.	.	.	.	.	2	.	.
„ Innsbruck	600	2184	180	2964	11	7	9	27	0·9	19	.	10	.	6	.	.	1	.	4
„ Villach .	122	1928	2370	4420	24	20	7	51	1·2	43	.	3	.	3	.	.	2	.	3
„ Triest . .	65	781	120	966	7	6	3	16	1·7	15	.	1	.	.	.	.	.	.	2
„ Pilsen .	180	2632	4278	7090	1	22	16	39	0·6	38	3	56	.	4	.	.	.	3	10
„ Prag . .	183	2871	4066	7120	4	29	31	64	0·9	24	.	20	4	4	.	1	11	.	9
„ Olmütz .	115	1661	3368	5144	2	11	2	15	0·3	.	.	.	15	.	.	.	.	.	7
„ Krakau .	90	1320	300	1710	1	35	5	41	2·4	17	.	60	39	.	.	.	1	1	10
„ Lemberg	60	1590	390	2040	2	4	.	6	0·3	6	.	1	1	.	.	.	.	.	6
„ Stanislau	120	870	2010	3000	3	13	.	16	0·5	9	.	7	.	.	.	.	.	.	3
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	16	937	660	1613	.	6	1	7	0·4	2	1	3	5	.	.	.	.	.	9
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft .	180	1290	1064	2534	3	17	2	22	0·9	26	4	39	18	.	.	.	.	.	9
Buschtěhrader Eisenbahn	136	604	1440	2180	4	.	.	4	0·2	1	.	7	.	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	867	90	957	.	8	1	9	0·9	2	.	3	4	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	364	.	364	.	2	.	2	0·5	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	750	5078	4704	10532	123	147	20	290	2·8	203	10	68	93	.	.	.	5	.	55
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	60	615	12	687	.	6	.	6	0·9	2	.	3	1	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn .	.	180	60	240	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	392	5845	120	6357	13	47	.	60	0·9	59	2	25	7	.	.	.	2	.	16
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	690	5515	3742	9977	36	91	5	132	1·3	104	.	54	11	5	.	.	1	4	13
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . .	.	313	39	352	.	10	.	10	2·8	10	1	1	1	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	1117	6862	150	8129	83	50	.	133	1·6	104	10	54	7	.	.	.	1	.	11
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	.	1945	30	1975	.	16	.	16	0·8	7	.	4	5	.	.	.	.	.	3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	540	.	540	.	2	.	2	0·4	1	.	1	1	.	.	.	.	.	.

Nachrichten aus Ungarn.

Gesetzentwurf, betreffend Eisenbahn-Investitionen. In der Sitzung des ungarischen Abgeordnetenhauses vom 28. Mai unterbreitete die Regierung den Gesetzentwurf über die Erweiterung des Netzes der Ungar. Staatseisenbahnen, Eisenbahn- und andere Investitionen. Die Vorlage enthält hinsichtlich der Eisenbahn-Investitionen folgende Posten: Ausbau der Eisenbahnlinie Nagy-Berezne—Landesgrenze, Umbau der Linie Csap—Ungvár, Steigerung der Leistungsfähigkeit der Linie Nyiregyháza—Csap und Csaba—Nagy-Várád K 25,533.000; Ausbau der Szekler-Bahnen K 6,786.000; zweites Geleise der Linie Galantha—Csolna K 18,000.000; Linie Ersekujvar—Komarom und Donaubrücke K 13,400.000; Linie Baja—Battaszek und Donaubrücke K 7,000.000; Fiumaner Hafenbahn K 5,200.000; Eisenbahnstationen Brod, Csaba, Nagy-Várád und Agram K 2,400.000, andere Eisenbahnstationen K 500.000, Anschaffung von Lokomotiven K 7,000.000, andere Investitionen K 27,100.000; schliesslich Einlösung der Ungthaler Vizinalbahn K 4,080.000 und Ausgestaltung derselben zu einer Normalbahn K 2,500.000.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Verkehrsstellen im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Verkehrsstellen eröffnet:

Am 1. April der Haltepunkt Eichwald der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für den Gepäcks- und Expressgutverkehr; die Personenhaltepunkte Asel und Stedesdorf im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Münster für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für Tiersendungen in Käfigen, Kisten, Körben u. dgl. bei Aufgabe als Stückgut; von der Beförderung bleiben Fahrzeuge und Sprengstoffe ausgeschlossen; Sendungen nach diesen Haltestellen dürfen nur frankiert, von denselben nur unfrankiert aufgeliefert werden; der Haltepunkt Egisheim an der Bahnlinie Strassburg—Basel der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der bisher nur dem Personen-, Gepäcks-, Express- und Eilstückgutverkehre diente, auch für den Frachtstückgutverkehr; der Haltepunkt Budweitschen zwischen den Stationen Pillupönen und Göritten an der Bahnstrecke Goldap—Stallupönen im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Königsberg i. Pr. für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr; die Station Essen-

Segeroth im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Essen, welche bisher nur für den Wagenladungsverkehr (ausschliesslich Sprengstoffe) eingerichtet war, auch für Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg der angeschlossenen Werke und Lagerplätze, sowie für Zollstückgut ohne Gewichtsbeschränkung; der Haltepunkt Bernsgrün zwischen den Stationen Mehltheuer und Pausa der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den beschränkten Stückgutverkehr; der Haltepunkt Kostitz zwischen den Stationen Grossröda und Dobitschen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den beschränkten Stückgutverkehr; der Haltepunkt Zoblitz zwischen den Stationen Löbau und Reichenbach (Oberlausitz) der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den beschränkten Eilstückgutverkehr; die Haltestelle Taczanow zwischen den Stationen Pleschen und Brunow an der Bahnstrecke Posen—Kreuzburg O.-S. im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Posen, welche bisher bezüglich des Viehverkehres nur für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, für den allgemeinen Viehverkehr; ferner

am 15. April die Station Barmen-Loh im Bezirke der kgl. preussischen Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld, welche bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und Telegrammverkehr, sowie für die Abfertigung von Frachtgut in Wagenladungen und von Sendungen von frischgeschlachtetem Vich und frischem Fleische, welche in besonderen Wagen als Eil- oder Frachtgut für den städtischen Viehhof in Barmen bestimmt sind, eingerichtet war, auch für den Stückgutversand (Eil- und Frachtstückgut).

Preussen. (Neue elektrische Warnungs-Signalanlagen zur Sicherung von Bahnübergängen.) Die „H. N." bringen Mitteilungen über eine neue Art von elektrischen Warnungssignalen, die zunächst an der Niveaukreuzung der westfälischen Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Neuhaus-Senne mit der eingeleisigen Staatsbahnstrecke Paderborn—Brackwede Anwendung gefunden hat. Das Signal, welches durch den herannahenden Zug selbst ausgelöst wird, besteht aus einem Läutewerk und ist gleichzeitig durch das Gesicht wahrnehmbar. In der äusseren Form dem gewöhnlichen Streckenläutewerk ähnlich, birgt es in seinem eisernen Mantel einen kleinen schnellaufenden Elektromotor, welcher durch Zahnradübertragung und durch Vermittlung von Winkelhebel und Zugdraht den Hammer eines Läutewerkes zum Anschlagen bringt; gleichzeitig treten durch den elektrischen Strom vier Glühlampen, von denen drei in einer grossen Signallaterne angebracht sind, während die vierte auf der nächsten Station als Kontrollampe dient, in Funktion. — Das Motorläutewerk wird durch den herannahenden Zug mittels zwei Kontakten, die zirka 500 m vor und hinter der Kreuzung liegen, eingeschaltet, während ein dritter Kontakt unmittelbar bei dem Bahnübergange eingebaut ist. Beim Befahren des ersten Kontaktes bringt der Zug das Läutewerk zum Ertönen und auf den weissen Scheiben der Laterne leuchtet die Inschrift „Zug kommt" auf. An der Kreuzung angelangt, schaltet der Zug mittels des zweiten Kontaktes das Läutewerk und die Glühlampen wieder aus und das Befahren des dritten Kontaktes führt das auf der Station aufgestellte Schaltwerk wieder in die Normalstellung zurück. Die ganze Anlage ist von der Aktiengesellschaft Siemens & Halske hergestellt und hat sich bisher gut bewährt.

Rumänien. (Verwendung von Buchenschwellen und von Petroleumresiduen bei den Staatsbahnen.) Wie wir einem Konsulatsberichte aus Plojest entnehmen, gelangen bei den Rumänischen Staatsbahnen statt Eichenschwellen imprägnierte Buchenschwellen zur Verwendung, da die ersteren infolge verringerter Eichenbestände zu teuer werden. — Die Rumänischen Staatsbahnen haben infolgedessen bereits eine Schwellenimprägnierungsfabrik in der Nähe von Plojest erbaut, deren Kosten mit Lei 249.816 veranschlagt wurden. Des weiteren meldet der Bericht, dass auf den Rumänischen Staatsbahnen die Verwendung von Residuen von Petroleum stetig zunimmt, was aus nachstehenden Ziffern hervorgeht.

Es wurden verbraucht:

im Jahre	1894 . . .	433	Tonnen,
„ „	1895 . . .	2.055	„
„ „	1896 . . .	2.233	„
„ „	1897 . . .	3.078	„
„ „	1898 . . .	6.510	„
„ „	1899 . . .	16.178	„
„ „	1900 . . .	20.869	„
„ „	1901 . . .	30.000	„
„ „	1902 . . .	40.000	„

so dass die Rumänischen Staatsbahnen nach dem Berichte die wichtigsten Abnehmer des flüssigen Brennmateriales des Landes geworden sind.

Italien. (Venedig—Tezze) Die italienische Regierung hat den Ausbau der Linie Venedig—Mestre—Castelfranco—Bassano—Tezze beschlossen. Die mit einem Kostenaufwande von rund L. 14,000.000 herzustellende Linie ist 81 km lang und wird in der Endstation Tezze Anschluss an die Valsuganabahn (Trient-Tezze) finden. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Geschäftsbericht und Bilanz für das Jahr 1902.) Der Rechnungsabschluss der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft weist einen Ueberschuss von K 2,105.471·86 gegen K 2,793.024·09 im Vorjahre auf, woraus sich eine Verschlechterung des Betriebsergebnisses um K 684.552·23 ergibt. Der Schiffahrtsdienst gestaltete sich etwas ungünstiger, indem sich das Reinerträgnis um K 157.655·43 verminderte. Die Ergebnisse des Schiffahrtsbetriebes entsprachen nicht den Erwartungen, zu denen die sehr günstigen Schätzungen der Getreideernte in Ungarn und Rumänien für den Herbst berechtigt hatten. Der Güterverkehr, abgesehen vom Getreideverkehre, bewegte sich in normalen Grenzen, der Personenverkehr hatte ein relativ nicht ungünstiges Ergebnis. Die Gesamtleistung im Frachtdienste betrug 952·7 (1901: 976·44) Millionen Tonnenkilometer, im Personendienste 74·1 (1901: 73·8) Millionen Personenkilometer. Die Einnahmen aus dem Personendienste betrugen K 1,988.316·01 (+ 3366·69), aus dem Güterdienste K 15,562.304·01 (— 451.465·72), die Ausgaben des Schiffahrtsdienstes K 18,373.231·23 (— 158.468 99), wovon K 14,811.634·03 (— 52.481·94) auf die Betriebsauslagen entfielen. Das Reinerträgnis der Schiffahrt betrug K 228.497 28. Der gesellschaftliche Schiffspark bestand zu Ende des Jahres 1902 aus 143 Raddampfern mit 14.485 nominellen, bezw. 59.970 indizierten Pferdekräften, 11 Schraubendampfern mit 705 nominellen, bezw. 3070 indizierten Pferdekräften, zusammen aus 154 Dampfern mit 15.190 nominellen, bezw. 63.040 indizierten Pferdekräften. Gegenüber dem Vorjahre hat sich der Stand der Dampfer ziffernmässig nicht verändert, die nominellen Pferdekräfte erhöhten sich um 135, die indizierten um 550. Der gesellschaftliche Schlepperpark zählte Ende 1902 762 eiserne Warenboote und 34 Lichterboote, zusammen 796 Boote mit 379.509 t Tragvermögen gegen 800 Boote mit 376.186 t Tragvermögen im Vorjahre. Die Länge der Betriebslinien betrug im Personenverkehre 2501 km und im Güterdienste 3996 km (gegen 2508 km, bezw. 4091 km im Vorjahre). Befördert wurden 1,830.045 Personen (+ 20.551 gegen 1901), 1,044.859 t Kaufmannsgüter (— 85.154), 923.043 t Getreide (+ 117.827) und 86.521 t (— 51.498) Regiekohle. Die Werften der Gesellschaft waren hauptsächlich mit der tadellosen Instandhaltung des Schiffsparkes beschäftigt. Das Reinerträgnis der gesellschaftlichen Eisenbahn von Fünfkirchen nach Mohács verminderte sich um K 294.764·90, jenes der Kohlenwerke um K 417.979 96. Die Verschlechterung der Betriebsresultate ist in der einschneidenden Reduktion der Kohlenbeförderung begründet, welche als eine Folge der allgemeinen wirtschaftlichen Depression und des geringeren Bedarfes für Schiffsregiezwecke erscheint. In der Bilanz sind die Debitoren und Kreditoren mit je K 92,883.432·08 (1901: K 95,272.696·83) ausgewiesen.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Trieste" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 5. April 1903 mit 67 Passagieren und 3304 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 213 Tonnen nach Fiume und 1152 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 3 der Bombay-Eillinie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Calcutta 2,715.503 kg (wovon 181.522 kg für Fiume und 839.253 kg für das Ausland), Colombo 139.073 kg (wovon 3020 kg für das Ausland und 30.951 kg für Fiume), Madras 202.660 kg (wovon 200.000 kg für das Ausland), Malabar 5075 kg Pfeffer, Bombay 165.872 kg (wovon 41.085 kg für das Ausland), Aden 45.280 kg (wovon 6760 kg für das Ausland), Suez 12 202 kg und Port Said 18.690 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 3,131.786.

— (Abfahrt des Dampfers „Silesia" nach Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 12. April 1903 mit 9 Passagieren und 1069 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 119 Tonnen Zucker nebst 3740 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 3 der Calcutta-Linie von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 30.404 kg (worunter

1400 kg Zucker), Suez 1546 kg, Gedda 8075 kg, Suakim 5300 kg Zucker, Aden 136.165 kg (worunter 112.360 kg Zucker), Hodeidah 564 kg Schuhwaren, Gibuti 420 kg Kuizwaren, Mombassa 1788 kg Glasperlen, Karachi 65.564 kg, Colombo 57.298 kg und 3740 Stück Holz, Aleppy 11.892 kg Papier, Sidney 93 kg Schuhwaren, Melbourne 1000 kg Samen, Rangoon 250.555 kg, Calcutta 331.646 kg, Madras 162.716 kg und Calcutta option Madras 3502 kg Zündhölzchen. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,380.270.

Verschiedene Mitteilungen.

Achenseebahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 30. März 1903 fand in Salzburg unter dem Vorsitze des Stellvertreters des Vorsitzenden Dr. Friedrich Ritter v. Graf und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Landesregierungsrates Johann Stöckl die diesjährige 14. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Achenseebahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen sechs Aktionäre mit 207 Stimmen teil. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 80.566 (gegen K 82.398 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 1572 (gegen K 932), die Betriebsausgaben K 50.685 (K 53.195), die Verwaltungsauslagen K 4822 (K 5153) und der Gewinnsaldo K 26.632 (K 24.981). Zur Verteilung gelangt eine 1½prozentige Dividende für die Prioritätsaktien. (Wie in den Vorjahren.) Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. Ferner wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Lorenz Zuckermandel und Gustav Moshagen wiedergewählt. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. [E.-M.-Z. 21.483.]

Mühlkreisbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 27. April 1903 fand in Linz unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates kaiserl. Rat Ludwig Christ und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Hofrat Karl Graf die diesjährige 14. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Mühlkreisbahn-Gesellschaft statt. An derselben nahmen 14 Aktionäre teil, welche 1504 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte schliesst das Jahr 1902 mit einem Gebarungsüberschusse von K 89.300·02. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner beschloss sie aus dem Ueberschusse K 87.136 zur Ausschüttung einer 3½prozentigen Dividende an die Prioritätsaktien zu verwenden und K 2164·02 auf neue Rechnung vorzutragen. Sodann erfolgte die Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates kaiserl. Rat Mattbias Poche und Franz Picbler, sowie der Rechnungsrevisoren und des Ersatzmannes. In der auf die Generalversammlung folgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden kaiserl. Rat Ludwig Christ zum Präsidenten und Advokat Dr. Heinrich Hinsenkamp zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrates gewählt. [E.-M.-Z. 18.200.]

Das Eisenbahnnetz der Erde am 31. Dezember 1902. Die Gesamtlänge der Eisenbahnen aller fünf Weltteile betrug Ende 1902 816.755 km, gegenüber 790.100 km am 31. Dezember 1900. Diese Länge repräsentiert nur die Bahn- und nicht die Geleiselänge, ferner uur die Hauptbahnen, sowie die für öffentlichen Verkebr bestimmten voll- und schmalspurigen Nebenbahnen, während die städtischen Strassenbahnen in derselben nicbt enthalten sind. Von den einzelnen Erdteilen stebt in bezug auf Eisenbabnlänge Amerika mit 410.630 km obenan; darnach folgen Europa mit 290.816, Asien mit 67.292, Australien mit 25.185 und Afrika mit 22.832 km. Unter den einzelnen Staaten besitzen die Vereinigten Staaten von Amerika das grösste Netz mit 317.354 km. Hierauf folgt das Deutsche Reich mit 52.710 km, das europäische Russland mit 51.409, Frankreich mit 43.657, Britisch-Ostindien mit 40.825, Oesterreich-Ungarn mit 37.492, Grossbritannien und Irland mit 35.462, Britisch-Nordamerika mit 29.435 km. Die Dicbtigkeit des Eisenbabnnetzes, d. h. das Verhältnis der Eisenbabnlänge eines Landes zu seiner Flächengrösse ist am günstigsten in Belgien mit 22 km Eisenbahn auf je 100 km² Fläche; darnacb folgt Sachsen mit 19·2 km. Die geringste Dichtigkeit hat unter den europäischen Ländern Norwegen mit 0·6 km Eisenbabn auf je 100 km² Fläche. Von den aussereuropäischen Ländern haben die Vereinigten Staaten von Amerika die grösste Dichtigkeit mit 4·1 km, danacb folgen die australische Kolonie Viktoria mit 2·3 km, Portugiesisch-Indien mit 2·2 km. Das Verbältnis der Eisenbahnlänge zur Einwohnerzahl ist unter den europäischen Ländern am grössten in Schweden, wo 22·7 km Eisenbahn auf je 10.000 Einwobner entfallen; darnach folgen Dänemark mit 12·3, die Scbweiz mit 11·8, Frankreich mit 11·3 km Eisenbahn auf je 10.000 Einwohner; in Oesterreicb-Ungarn entfallen 8·0 km Eisenbabn auf je 10.000 Einwohner, ferner 5·5 km auf 100 km² Fläcbe. Der Zuwachs, den die Eisenbahnen der Erde in der Zeit vom Scblusse des Jahres 1897 bis Ende des vorigen Jahres erhielten, beträgt 83.265 km oder 11·4 Prozent; in dem Zeitraume 1896 bis 1900 war derselbe 73.927 km. Den grössten Zuwachs erhielt Amerika mit 29.063 km, ferner Europa mit 27.612 km; der Zuwachs in Afrika betrug 6988 km = 44·1 Prozent. Die Anlagekosten des gesamten Eisenbahnnetzes der Erde beziffern sich rund mit 191·2 Milliarden Kronen; hiervon entfällt auf die europäiscben Eisenbahnen, welche weit sorgfältiger ausgeführt und wesentlich besser mit Doppel- und Nebengeleisen, Sicherheitseinrichtungen und Betriebsmitteln ausgestattet sind, der Betrag von rund 100 Milliarden Kronen und auf die Eisenbahnen der aussereuropäischen Länder der Betrag von 91·2 Milliarden Kronen.

Gegründet 1837.
Lack-, Firniss-, Buch- und Steindruck-Farben-Fabriken
CHRISTOPH SCHRAMM
Wien
Simmering
und
Györ (Ungarn).
Lacke für sämmtliche . . .
Industriezwecke, Kutschen,
Eisenbahn- und Tramway- . .
Waggons, Locomotiven, ...
Maschinen, Automobile, Schiffe, . .
Möbel, Bauten etc. . . . . .
Prämiirt London 1862.
716

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Böhmische Kommerzialbahnen.

Einführung direkter Fahrpreise.

Ab 15. Juli 1903 gelangen für die Dauer der in Hořic in der Zeit vom 1. bis 31. August 1903 stattfindenden Ausstellung folgende einfache und Rückfahrkarten zu nachstehenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach	Einfache Fahrkarten		Rückfahrkarten mit dreitägiger Gültigkeit	
oder umgekehrt		für Personenzüge			
		II. Klasse	III. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
		Fahrpreise in Hellern einschliesslich Fahrkartensteuer			
über Pořičan—Nimburg—Jičin—Wostroměř					
Hořic	Prag	710	360	1420	720
über Starkoč—Smiřitz					
Hořic	Hronow	440	230	880	460
Hořic	Nachod	390	200	780	400
über Jičin—Wostroměř					
Hořic	Nimburg	430	220	860	440

Wien, am 28. Mai 1903. [556]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreisermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya-Zebrzydowska.

Anlässlich der in der Zeit vom 11. bis einschliesslich 14. Juni 1903 nach Kalwarya-Zebrzydowska stattfindenden Wallfahrten gelangen an den vorbezeichneten Tagen und auf Verlangen bereits am 10. Juni 1903 bei den fahrplanmässigen Personenzügen in sämtlichen Stationen und Haltestellen der Strecke Friedek-Mistek—Bielitz, Oświęcim—Dzieditz, Bielitz—Kalwarya-Zebrzydowska und Dzieditz—Saybusch-Żywiec Rückfahrkarten der II. und III. Wagenklasse nach Kalwarya-Zebrzydowska, sowie Fahrkarten der II. und III. Wagenklasse zur einfachen Fahrt von Kalwarya-Zebrzydowska nach den Stationen und Haltestellen der vorgenannten Strecken zu ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe.

Die Rückfahrkarten haben eine Gültigkeitsdauer von 8 Tagen, Sonn- und Feiertage nicht mitgezählt.

Sowohl bei den ermässigten Rückfahrkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska, als bei den ermässigten Karten zur einfachen Fahrt von Kalwarya-Zebrzydowska ist die Fahrtunterbrechung, überdies bei den Rückfahrkarten auch der Antritt der Rückreise in einer Zwischenstation ausgeschlossen.

Die Preise der Wallfahrerkarten sind aus den affichierten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 29. Mai 1903. [557]

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1897.

Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 33.

Mit Wirksamkeit vom 10. Juni 1903 wird der Artikel „Ammoniak, schwefelsaures, unreines," unter die im Nachtrage XI zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife im Ausnahmetarife Nr. 33 angeführten Düngemittel aufgenommen.

Wien, am 30. Mai 1903. [558]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Kgl. Ungarische Staatseisenbahnen.

Einführung neuer direkter Fahrpreise.

In den nachstehend verzeichneten Verkehrsbeziehungen gelangen direkte einfache Fahrkarten zu folgenden Preisen zur Einführung:

Von	Nach oder umgekehrt	Uebergangsstation	Fahrpreise	Personenzug I. Klasse	Personenzug II. Klasse	Personenzug III. Klasse	Schnellzug I. Klasse	Schnellzug II. Klasse	Schnellzug III. Klasse	Militär III. Klasse
				Kronen						
Feketeváros	Wien St.E.G.	Pándorf / Bruck a. d. L.	Summe .	—	3·50	2·10	—	—	—	—
Hajmáskér	„ „	Pannonhalma / Györ / Bruck a. d. L.	„	—	—	—	—	—	—	3·16
Ledecz	Wien St.E.G. / Wien K.F.N.B.	Marchegg / Gänserndorf / Stadlau	„	17·60	11·40	7·00	—	—	—	—
Nezsider	Wien St.E.G.	Pándorf / Bruck a. d. L.	„	—	—	—	8·50	5·30	—	—
„	„ „	Pándorf / Bruck a. d. L.	„	2·80*)	1·70*)	1·05*)	4·55*)	2·80*)	—	—
Széleskut	„ „	Pándorf / Bruck a. d. L.	„	—	3·30	2·00	—	—	—	—
Fertömajor . . .	„ „	Pándorf / Bruck a. d. L.	„	—	3·70	2·20	—	—	—	—
Tapolcza	„ „	Hegyeshalom / Bruck a. d. L.	„	20·00	13·00	8·00	—	—	—	—

*) Für ausser Dienst reisende Militärpersonen.

Wien, am 2. Juni 1903. [559]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personenhaltestelle Bobowa Stadt.

Am 15. Mai 1903 wurde auf der Linie Orló—Tarnów zwischen den Stationen Stróże und Bobowa bei km 48·475 die Personenhaltestelle Bobowa Stadt für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Fahrkartenausgabe erfolgt in der Haltestelle, die Gepäcksexpedition im Nachzahlungswege.

Krakau, am 26. Mai 1903. [560]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Neuauflage des Lokalgütertarifes.

Am 1. Juli 1903 erscheint eine Neuauflage des Lokalgütertarifes und Kilometerzeigers der k. k. österr. Staatsbahnen, bestehend aus dem:

1. Tarif-Teil II, Heft 1, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der Bahnen in Galizien und der Bukowina und mit Ausnahme der vom Staate betriebenen Lokalbahnen;

2. Tarif-Teil II, Heft 2, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina;

3. Tarif-Teil II, Heft 3, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den vom Staate betriebenen normalspurigen Lokalbahnen (Hauptbahnen II. Ranges), mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina;

4. Tarif-Teil I und Teil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen, und

5. Gemeinsame Beilagen zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, Teil II, Heft 1, 2 und 3, ferner Tarif-Teil I und Teil II, betreffend die im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen.

Die Gültigkeit der vorangeführten Tarife beginnt mit 1. Juli 1903 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit 15. August 1903.

Hierdurch werden die gleichnamigen Tarife
Teil II, Heft 1,
Teil II, Heft 2,
Teil II, Heft 3,
Teil I und Teil II für schmalspurige Lokal-(Klein-)Bahnen, sowie die gemeinsamen Beilagen, Neuauflage, gültig vom 1. Juli 1902, samt den bezüglichen Nachträgen gleichzeitig ausser Kraft gesetzt.

Rücksichtlich
a) der Fortsetzungsstrecke bis Jaworzno-Stadt der Lokalbahn Piła-Jaworzno,
b) der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg,
c) der Teilstrecke Waidhofen a. d. Th.—Zlabings, der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl (Zwettl-Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th.),
sowie rücksichtlich des Transitverkehres über diese Teilstrecke

gelten die bezüglichen Tarife erst vom Tage der Betriebseröffnung der vorgenannten Teilstrecken, bezw. der vorgenannten Lokalbahn.

Exemplare der einzelnen Tarifhefte sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen erhältlich, und zwar:

Heft 1 zum Preise von K 5·—
„ 2 „ „ „ K 3·—
„ 3 „ „ „ K 2·50

und das Heft für Schmalspurbahnen zum Preise von K 1·—.

Wien, am 30. Mai 1903. [561]

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr.

Tarif-Teil II, Heft 2.

Ermässigung der Frachtsätze für die Station Bruckdorf und Aenderung des Stationsnamens Falls-Gefrees.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 ermässigen sich die auf Seite 20—21 des Tarifes, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1901 für die Station Bruckdorf angegebenen Frachtsätze für Getreide etc., Mais und Kleie etc. um je 6 Pfennig für 100 kg.

Ferner ist auf den Seiten 20, 21 und 44 des obgenannten Tarifes der Stationsname „Falls-Gefrees“ in „Falls“ abzuändern.

Wien, am 28. Mai 1903. [562]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 2, 3 und 4.

Beschränkung des Verkehres mit der Station Essen-Nord.

Am 1. Juli 1903 wird die Station Essen-Nord der kgl. Eisenbahn-Direktion Essen für den Freiladeverkehr — mit Ausnahme von Vieh- und Fahrzeugsendungen — geschlossen.

Demgemäss haben die in den Tarifheften 2—4 für die Station Essen-Nord vorgesehenen Frachtsätze mit dem gedachten Zeitpunkte nur Geltung für Eil- und Frachtstückgut, sowie für Wagenladungen der angeschlossenen Werke.

Wien, am 29. Mai 1903. [563]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Gepäcksgutdienstes von und des Eilgutdienstes nach Haltestellen.

Vom 15. Juni 1903 angefangen werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Mai 1903, Z. 19.771/16, versuchsweise bis auf Widerruf in den für den Eilgutdienst nicht eingerichteten Haltestellen im Sinne des § 30 (2) des Betriebsreglements Gegenstände, welche nicht zum Reisebedarfe gerechnet werden und insofern sie nicht nach § 30 (4) dieses Reglements von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind, im Lokalverkehre der österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und auf der von ihr in Betrieb übernommenen Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Leoben-Vordernberger und der Graz-Köflacher Eisenbahn von diesen Haltestellen zur Beförderung als Reisegepäck, ohne dass hierbei dem Absender die Lösung einer Fahrkarte auferlegt wird, zu den tarifmässigen Gebühren für Eilgüter übernommen.

Nach diesen Haltestellen erfolgt die Beförderung der erwähnten Gegenstände als Eigut zu den tarifmässigen Eilgutsätzen.

Zwischen solchen Haltestellen, sowie von und nach jenen Haltestellen, in welchen die Fahrkartenausgabe durch Private oder im Zuge durch die Kondukteure erfolgt, findet eine Beförderung dieser Gegenstände nicht statt.

Auf die Beförderung mit bestimmten Zügen haben die Parteien keinen Anspruch.

Die Haltestellen, in welchen Gepäcksgüter aufgenommen oder Eilgüter unter den unter B angeführten Modalitäten abgegeben werden, sind:

Abtissendorf, Berg, Bivio, Brezovic, Duino-Sistiana, Franzensfeste Mil.-Haltest., Gösting, Gradisca-Sdraussina, Gross-Sonntag, Gutenstein-Streiteben, Kardaun, Katzelsdorf, Klagenfurt-Lend, Küb, Langkampfen, Lembach, Lendorf, Margreid, Markt Paternion, Markt Sachsenburg, Militär-Schwimmschule, Miramare, Opčina, Pflersch, Planina, Presser, Rückersdorf, Rum, Santa Croce, St. Laurenzen, Schlöglmühl, Seebach, Serravalle, Stans bei Schwaz, Steg, Steinfeld im Drautale, Sternthal, Töschling, Volders-Baumkirchen, Zillertal; — Inzersdorf P.H., Unter-Eggendorf; — Hafning; — Gaisfeld, Oisnitz, St. Martin-Welsberg, Wettmannstetten.

A. Verkehr von Haltestellen nach Stationen.

Auf diesen Verkehr finden die Bestimmungen des Abschnittes IV des Betriebsreglements und die einschlägigen Zusatzbestimmungen des gemeinsamen Personentarifes, Teil I, sinngemäss Anwendung mit folgenden Beschränkungen:

1. Die erwähnten Gegenstände werden nur, so weit es die Raumverhältnisse zulassen und die einzelnen Stücke vermöge ihres Gewichtes und ihres Umfanges durch einen Mann leicht gehandhabt werden können, angenommen. Der Absender ist gehalten, bei der Verladung mitzuwirken.

2. Der Absender hat auf dem auf jedes Kollo aufzuklebenden Adresszettel oder auf ein besonderes an das Kollo haltbar zu befestigendes Blech- oder Kartontäfelchen seinen Namen und seine genaue Adresse, sowie Namen und genaue Adresse des Empfängers und die Inhaltsangabe der Sendung zu schreiben.

Adresszettel sind in den Haltestellen, bezw. Nachbarstationen kostenfrei erhältlich.

3. Hinsichtlich der Lieferfrist gelten die Bestimmungen für Eilgüter. Eine Deklaration des Interesses an der Lieferung ist unzulässig.

4. Die Uebernahme zur Beförderung findet nur unter Vorbehalt späterer Abfertigung statt.

5. Eine Entrichtung der Gebühren bei der Aufgabe, sowie eine Belastung der Sendungen mit Nachnahmen nach Eingang oder Barvorschüssen ist unzulässig.

6. Ueber solches in den Haltestellen übergebenes Gepäcksgut wird dem Absender ein Gepäcks-Nachzahlungsschein ausgefolgt.

7. Der Empfänger wird, sofern nicht in der Bestimmungsstation ein bahnseitiger Zustellungsdienst besteht, von der Ankunft der Sendung benachrichtigt.

8. Die Abgabe des Gutes erfolgt innerhalb der für die Auslieferung von Eilgütern vorgeschriebenen Amtsstunden gegen Rückgabe des mit der Empfangsbestätigung versehenen Aviso- und Bezugscheines und gegen Begleichung der aufgelaufenen Gebühren.

B. Verkehr von Stationen nach Haltestellen.

Auf diesen Verkehr finden die Bestimmungen des Abschnittes VIII des Betriebsreglements und die einschlägigen Zusatzbestimmungen des gemeinsamen Gütertarifes, Teil I, Abteilung A, Anwendung mit folgenden Beschränkungen:

1. Die erwähnten Gegenstände werden nur, soweit es die Raumverhältnisse zulassen und die einzelnen Stücke vermöge ihres Gewichtes und ihres Umfanges durch einen Mann leicht gehandhabt werden können, angenommen.

2. Die Abfertigung erfolgt auf Grund von reglementmässig ausgefertigten Eilfrachtbriefen nach den für Eilgüter bestehenden Bestimmungen, jedoch müssen die Gebühren bei der Aufgabe entrichtet werden.

3. Eine Deklaration des Interesses an der Lieferung oder eine Belastung des Gutes mit Nachnahmen nach Eingang oder Barvorschüssen ist unzulässig.

4. Eine Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes findet nur nach Tunlichkeit statt und wird dieses dem Empfänger innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft gegen Abgabe des mit der Empfangsbestätigung versehenen Aviso- und Bezugscheines oder, wenn die Avisierung unterblieben ist, gegen Abgabe des Aufnahmescheines, bezw. Vorweisung einer entsprechenden Legitimation und Empfangsbestätigung auf dem Aviso- und Bezugscheine ausgefolgt.

5. Einem allfälligen Verlangen des Empfängers um Nachwage des Gutes in der Haltestelle kann nicht entsprochen werden.

6. Wird das Gut innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft nicht bezogen, so wird es von der Haltestelle nach jener Station gesendet, welcher die betreffende Haltestelle unterstellt ist und der Adressat durch diese Station von der Ankunft des Gutes benachrichtigt. Parteien, welche nach Ablauf der 24stündigen Frist in der Haltestelle zum Bezuge des Gutes erscheinen, werden daher an die zuständige Station verwiesen.

In diesem Falle werden die für die Beförderung von der Haltestelle nach dieser Station entfallenden Gebühren vom Empfänger nacherhoben.

* * *

Auf Sendungen, welche gemäss § 30 (1) des Betriebsreglements und der im Personentarife, Teil I, enthaltenen Zusatzbestimmung I zu diesem Paragraphen als Reisegepäck anzusehen sind, finden die Bestimmungen dieser Kundmachung keine Anwendung.

Wien, im Mai 1903. [564]

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Aufhebung ermässigter Frachtsätze im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, Abschnitt A.

Mit 1. August 1903 wird die auf Seite 363 des vorbezeichneten Lokalgütertarifes in der Auflage vom 1. Juli 1902 als Anhangspost Nr. 14, bezw. in der Neuauflage vom 1. Juli 1903 als Anhangspost Nr. 15 enthaltene Frachtermässigung für Stammholztransporte aufgehoben und an deren Stelle die in der vorliegenden Nummer des Verordnungs-Blattes für Eisenbahnen und Schiffahrt verlautbarte einschlägige Frachtbegünstigung eingeführt.

Wien, am 3. Juni 1903. [565]

Specialfabriken für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Telephon No 13517. Oesterr. Schutz-Marke. **Asphalt-Act.-Ges. Wien.**
Telegr.-Adr. Asphalton Wien. Bureau: Ebendorferstr.
Ausführungen v. Comprimé u. Coulé in natürl. Asphalt.
Herstellung v. Fahrstrassen, Perrons, Trottoirs, Höfen, Gängen, Terassen, Bedachungen etc.
Säurefester Asphaltbelag in Accumulatorenräumen.

PATENTE
aller Länder erwirkt Ingenieur 732
M. Gelbhaus, beeideter Patentanwalt
Wien, VII. Siebensterngasse 7 (gegenüber dem k. k. Patentamte).

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1415	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Malzkeime, sowie Trebern (Malztrebern), nasse und getrocknete	Gmunden Redl-Zipf Ried oder umgekehrt	Feldmoching	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 10. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 35) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1897	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark 0·71 0·66 0·56		Im Kartierungswege		
				Gmunden Redl-Zipf Ried	Poing					0·64 0·59 0·49				
1416	k. k. österr. Staatsbahnen		Stammholz (nicht bebauen, nicht gerissen und nicht gespalten) aus Pos. H—18 lit. a) der Güterklassifikation	Stationen der im Tarif-Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien, mit Ausnahme der Lokalbahn Dolina-Wygoda *Czernowitz, Dolina, Drohobycz, Jasło, Krościenko, Lemberg, *Ottynia, *Przemyśl, Sądowa-Wisznia, Saybusch-Żywiec, *Stanislau, Starzawa, *Stryj, Volksgarten und *Worochta		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein in Bestellungsrayon der genannten Bestimmungsstationen oder an ein nächst der Station Lemberg-Kleparów befindliches Holzsägewerk adressiert sein und von demselben zum Verschnitte daselbst bezogen werden. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	rücksichtlich des Verkehres nach den in Rubrik 5 mit * bezeichneten Stationen vom 1. August 1903, nach den übrigen daselbst bezeichneten Bestimmungsstationen vom 7. Juni 1903 bis zur Einführung im Tarifwege	Lokaltarif Spezialtarif 2 Für Entfernungen von 1— 10 km 10 h 11— 20 „ 13 h 21— 30 „ 16 h 31— 40 „ 19 h 41— 50 „ 23 h 51— 60 „ 25 h 61— 70 „ 28 h 71— 80 „ 29 h 81— 90 „ 29 h 91—100 „ 29 h 101—110 „ 31 h 111—120 „ 33 h 121—130 „ 35 h 131—140 „ 37 h 141—150 „ 39 h 151—160 „ 41 h 161—170 „ 43 h 171—180 „ 45 h 181—190 „ 46 h 191—200 „ und darüber Ausnahmetarif II		Verschieden	Im Kartierungswege		Mit dem Tage des Inkrafttretens dieser Frachtermässigung wird die Verlautbarung im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 31 vom 14. März 1903, forfl. Nr. 985, gegenstandslos	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1417	k. k. österr. Staatsbahnen		Kohlenabfälle, und zwar Staubkohle, Lösche	Siehe nachstehende Tabelle		Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Siehe nachstehende Tabelle			Im Kattowitzerungswege		

Nach

Heller für 1000 Kilogramm

Von	Beraun			Böheimkirchen			Gojan*)			Hlčitz			Holoubkau			Josefshütte			Kraman			Mösel			Neugedein			Neulengbach		
	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz
Littitz	370	230	140	900	750	150	660	520	140	370	230	140	230	140	90	340	210	130	660	520	140	1290	1140	150	340	210	130	920	770	150
Nürschan	390	250	140	920	770	150	675	520	155	390	250	140	280	170	110	340	210	130	675	520	155	1300	1150	150	310	190	120	940	790	150
Staab	420	270	150	940	790	150	705	560	145	420	270	150	310	190	120	390	250	140	705	560	145	1320	1170	150	280	170	110	950	800	150

Nach

Heller für 1000 Kilogramm

Von	Pottenbrunn			Prinzersdorf			Radotin			Salzburg			Schüttenhofen			Strakonitz			Zartlesdorf			Zditz			Zlin		
	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz	normal	ermässigt	Differenz
Littitz	900	750	150	890	740	150	440	290	150	950	800	150	390	250	140	390	250	140	630	460	170	340	210	130	500	330	170
Nürschan	900	750	150	900	750	150	470	310	160	970	820	150	420	270	150	420	270	150	630	460	170	370	230	140	520	350	170
Staab	920	770	150	920	770	150	500	330	170	980	830	150	440	290	150	440	290	150	660	500	160	390	250	140	550	370	180

*) Nur für jene bei Kraman situierten Etablissements gültig, welche mit der Station Gojau in direkter Schienenverbindung stehen.

Fortlaufende Nummer	1418	1419	1420
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Roheisen	Kalk, gebrannt	Knochen, auch gereinigt und zerkleinert, unentleimt (Knochengries und Knochenschrot)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Amberg	Steinbruch	des Spezialtarifes III
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Hořowitz	Polička	Königsberg a. d. Eger
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	Anfgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief
und gilt in der Zeit	vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif-Teil II, Heft 3 A (Ausnahmetarif Nr. 20 a) des Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Lokaltarif	Tarif-Teil II, Heft 3 A, des Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Dermalen besteht kein direkter Frachtsatz	Besteht kein direkter Frachtsatz	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Mk. 0·68	83 Heller	Mark: 0·49 / 0·65 / 0·96 (oder umgekehrt: Amberg 0·68, Hassfurt 0·95, Heufeld 1·43)
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1421	1422
Die Publikation erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. Betriebsleitung der österr. Staatsbahnen in Czernowitz
und im Namen der	beteiligten Verwaltungen	Bukowinaer Lokalbahnen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, für sämtliche Artikel in Fässern oder in Zisternen- (Reservoir-) Wagen	Bruchsteine und Schotter
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Itzkany | Zuczka	Frassin a. M., Valeputna und Pozoritta
nach	sämtlichen im Ausnahmetarife für Petroleum etc., gültig vom 1. Juni 1900, genannten Empfangsstationen	Czernowitz, Volksgarten und Suczawa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen des in Spalte 8 angeführten Tarifes. Nachweis des Bezuges eines im Vergleiche zu den zu bonifizierenden Transportmengen mindestens ebenso grossen Quantums Rohpetroleum von k. k. Staatsbahnstationen in Galizien innerhalb der Gültigkeitsdauer dieser Begünstigung	Abwage sämtlicher für den Stadtmagistrat in Czernowitz und für das k. k. Strassenärar in Suczawa bestimmten Transporte auf den Geleisewagen in Frassin a. M., Valeputna, resp. Pozoritta.*) Adressierung dieser Transporte an den Stadtmagistrat in Czernowitz oder an einen k. k. Ingenieur in Suczawa. Parteien, welche auf die sub 10 bezeichnete Begünstigung reflektieren, haben eine bezügliche Erklärung bei der k. k. Betriebsleitung in Czernowitz einzureichen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 1. Juni 1903 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Ausnahmetarif für Petroleum etc., gültig vom 1. Juni 1900	Lokalgütertarif, Teil I, Abteilung B
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Wägegeld 120 Heller pro Wagen
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Die ab Krechowice laut Ausnahmetarif für Petroleum etc., gültig vom 1. Juni 1900, entfallenden Frachtsätze nebst einem Zuschlage von 51 Heller | 34 Heller	Wägegeld 60 Heller pro Wagen
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		60 Heller pro Wagen
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Stanislau zu bewirken ist. Gleichzeitig sind die Original-Frachtbriefe über den Rohpetroleumbezug aus Galizien vorzulegen	
Besondere Bemerkungen		*) In den Frachtbriefen muss die Klausel angesetzt werden: „Beantrage babuseltige Gewichtsfeststellung“
1	2	3
2	3	4
3	4	5
4	5	6
5	6	7
6	7	8
7	8	9
8	9	10
9	10	11
10	11	12
11	12	13
12	13	14
13	14	
14		

Fortlaufende Nummer	1423	1424	1425
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	k. k. Staatsbahn-Direktion Prag
Die Publikation erfolgt	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Zement	Ziegel zum Baue eines Zentralmagazins der Baumwollspinnfabriken der Firma Johann Priebsch Erben, Unter-Morchenstern
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Zauchtel	Lobositz A.T.E.*) und St.E.G.	Reichenberg
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Falnek	Gablonz-Brandl	Unter-Morchenstern
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Besorgung des Auf- und Abladens durch den Absender, bezw. Empfänger. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen aus einem mit der Station Lobositz St.E.G. in Schienenverbindung stehenden Unternehmen stammen, für den Bau der Talsperre bei Reichenberg bestimmt und an die Bauunternehmung adressiert sein	Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	vom 5. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1903
Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokalgütertarif	Nordwesthöhmischer Verband, Teil II, Heft 3	Lokaltarif der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	15 Heller	82	24 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	11 Heller	81*)	19 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4 Heller	1	5 Heller
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1904 einzureichen sind	
Besondere Bemerkungen		*) In dem Frachtsatze für Lobositz A.T.E. ist die Ueberstellungsgebühr von Lobositz St.E.G. nach Lobositz A.T.E. bereits inbegriffen	

Fortlaufende Nummer	1	1426	1427	1428
Die Publikation erfolgt	2	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
von der Verwaltung und im Namen der	3	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Holz der Klasse C und des Spezialtarifes 2	Zucker der Pos. Z—8/a der Güterklassifikation im Tarife, Teil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Sarkad	Nagy-Tapolcsány	Jiřitz
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Stadlau und Floridsdorf	Melnik Oe.N.W.B. loko
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	6	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Aufgabe von oder Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg | 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen vom Bahnhofe in Melnik mit Strassenfuhrwerken abgeführt werden. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
	7	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	8	Kartierungsfrachtsätze vom 1. März 1903 für den direkten Verkehr zwischen Wien etc. einerseits und ungarischen Stationen anderseits	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 3. vom 1. März 1903	Lokaltarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	151 Heller	Verschieden	Bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	149 Heller	81 Heller	28 Heller*) | 32 Heller
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	2 Heller		
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13			
Besondere Bemerkungen	14			*) Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Etablissements, welche mit der Station Jiřitz in direkter Schienenverbindung stehen

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)	von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3		4	5			6	7	8		9	10	11	12	13	14
1429	Das Zugeständnis wird gemacht	beteiligten Verwaltungen		Holz zu Grubenzwecken a) der Pos. H—20 a b) „ „ H—20 b der Güterklassifikation im Tarife, Teil I		Dittersdorf k.k.St.B. Hohenstadt St.E.G. Müglitz St.E.G.	Ossegg k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die unter a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife		Es bestehen keine direkten Frachtsätze			Im Kartierungswege		
1430		k. k. österr. Staatsbahnen		Thonwaren der Pos. T—21/b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I		Stein (Station der Lokalbahn Laibach-Stein)		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 5000 kg der genannten Artikel pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Verschieden	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
1431		k. k. österr. Staatsbahnen		Eisenbahnfahrzeuge der Pos. E—12—b, Punkt 2, sowie Räder für Eisenbahnwagen aus der Pos. E—5—g der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Graz S.B.	Jenbach		Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe der genannten Artikel ad a) in Mengen unter 10.000 kg, ad b) von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Die Sendungen müssen zur Ausrüstung der Zillertalbahn bestimmt und an die Bauleitung dieser Bahn in Jenbach adressiert sein. Das Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	vom 8. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Verschieden	a) 221*) Heller b) 174 „	Verschieden	Im Kartierungswege		

*) Insolange sich die Frachtberechnung ad b) nicht billiger stellt.

Fortlaufende Nummer	1432	1433	1434
1			
2 Die Publikation erfolgt	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
3 von der Namen und im der	K. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	
4 für Artikel	Holz bis zu 4 m Länge, zur Erzeugung von Holzdraht	Spiritus (Alkohol, Weingeist), auch denaturierter, der Pos. S—50 a, Fuselöl (Fusel) der Pos. F—27 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Ermässigte Eilgüter, genannt im Tarif Teil I, Abteilung B, Abschnitt A—II—a
5 für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) von	Reifnitz	Brüx (A.T.E.)	Nagy-Czenk
5 für die Transport-strecke (beziehungsweise Route) nach	Görz	Triest	Inzersdorf W.P.B.
6 Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen in Görz bezogen und abgeführt oder in einem vom Empfänger gemieteten Lagerraum eingelagert werden	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in Mengen unter 5000 kg pro Frachtbrief
7 und gilt in der Zeit	vom 8. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 8. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
8 Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Lokaltarife	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 3)	Tarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt A—II—a
9 Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Besteht kein direkter Frachtsatz	Direkter Frachtsatz besteht nicht	232 Heller inkl. ungar. Steuer
10 pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	81 Heller	362 Heller	188 Heller inkl. ungar. Steuer
11 pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			44 Heller
12 Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
13 Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
14 Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1435	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Aetznatron	Inkavac (Station der B.H.St.B.)	T r i e s t	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif für den Bosnisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2	446 Heller	262 Heller	184 Heller	Im Kartierungswege		Für das Umladen der Sendungen in Bosn.-Brod werden 2 Heller pro 100 kg berechnet
			Chromsaures Kali, chromsaures Natron						557 Heller	288 Heller	269 Heller			
			Glaubersalz, Soda, krystallisierte und kalzinierte, Bleichsoda						366 Heller	259 Heller	107 Heller			

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, beziehungsweise Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 62 vom 30. Mai 1903	1409	Südbahn-Gesellschaft	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Malz	Sopron (S. B. und R. Oe. E. E.)	der Schweiz etc.	In der Rubrik 5 soll es anstatt „schweizerisch-südbayerischen" richtig heissen: „schweizerisch-südbadischen"	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
36	Nr. 119 vom 18. Oktober 1902	2038	K. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle aufgeführten Eisenbahnstationen	allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Fiume, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	Mit Gültigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publikation werden die Stationen „Pilsen und Steinkirchen" in die Gruppe A unter: „K. k. österr. Staatsbahnen" einbezogen	
37	Nr. 146 vom 23. Dezember 1902	3355	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Felle und Häute, rohe, gesalzen oder getrocknet, in verschnürten Ballen oder verpackt (Pelzwerk ausgenommen)	Budapest- déli vásut Angyalföld dunap. t. p. u. fövarosi közr. Józsefváros Kelenföld Kiterö Lipotváros nyug. p. u. Barcs oder umgekehrt	Paris-La Villette-Douane und Paris-Reuilly	Mit Gültigkeit vom 15. September 1903 sind die Frachtsätze nur auf: „scharfe Häute von Rindern, Pferden, Kühen und Kälbern, sowie auf rohe Schaffelle ohne Wolle" anwendbar. Die Bezeichnung der Artikel ist dementsprechend abzuändern	

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
30	Nr. 15 vom 5. Februar 1903	641	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Beteiligte Verwaltungen	Zement	Lobositz A.T.E.	Gablonz-Brandl	15. Juli 1903	
						Lobositz St.E.G.	Gablonz-Brandl		

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 64. Wien, 6. Juni 1903. **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Staatseisenbahnrat. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigunge nim Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 14 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. in Wien.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die auf Grund der Beschlüsse der 12. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co. in Wien vom 31. Mai 1900 in den §§ 8 und 49 abgeänderten und mit neuen Formularen Nr. 7, 8 und 9 vervollständigten Statuten dieser Gesellschaft genehmigt.

Wien, am 27. Mai 1903. — Z. 21.804. E.-M.-Z. 25.055.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Wsetin, eventuell von Austy nach Gross-Karlowitz.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Dr. Alfred Reich in Gross-Karlowitz im Vereine mit Theodor Thonet, Rudolf Zahrada, Bürgermeister von Gross-Karlowitz, Eduard Hawerland, Bürgermeister von Neu-Hrosenkau, und Anton Kroupa, Bürgermeister von Howiezy, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Wsetin der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, eventuell von der Station Austy der projektierten Lokalbahn Bilnitz-Brumow—Wsetin über Howiezy, Hallenkau und Neu-Hrosenkau nach Gross-Karlowitz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 18. Mai 1903. E.-M.-Z. 19.867/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von Liebenau nach Böhmisch-Aicha.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Firma F. Schmitt in Böhmisch-Aicha die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Bahn niederer Ordnung von der Station Liebenau der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nach Böhmisch-Aicha im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 19. Mai 1903. E.-M.-Z. 17.525/2.

Staatseisenbahnrat.*)

Am 3. Juni wurde unter dem Vorsitze Seiner Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter von Wittek die diesjährige Frühjahrssession des Staatseisenbahnrates eröffnet.

Zu Beginn der Sitzung hielt Seine Exzellenz der Herr Vorsitzende folgende Ansprache:

„Hochgeehrte Herren!

Indem ich die heutige Sitzung, mit welcher eine neue Funktionsperiode des Staatseisenbahnrates beginnt, für eröffnet erkläre, erlaube ich mir die geehrten Mitglieder dieses hochansehnlichen Vertretungskörpers als hochgeschätzte Mitarbeiter der staatlichen Eisenbahnverwaltung wärmstens und freundlichst zu begrüssen.

Es gereicht mir zur Freude, meine Begrüssung an zahlreiche geehrte Mitglieder richten zu können, welche schon bisher dem Staatseisenbahnrate angehörten und die Beratungen desselben in den vorausgegangenen Sessionen mit bewährter Sachkenntnis in verdienstvoller Weise gefördert haben.

Ich heisse zugleich jene Herren, welche in unserer Mitte heute zum ersten Male erschienen sind, aufs freundlichste willkommen und gebe der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck, dass die neuen Mitglieder im Vereine mit ihren älteren Kollegen sich der ihrer hier harrenden wichtigen Aufgabe mit der gleichen Hingebung und mit jenem Erfolge widmen werden, welcher die Mitwirkung des Staatseisenbahnrates bisher als eine so wertvolle Unterstützung der Staatseisenbahnverwaltung erscheinen liess."

Hierauf gedachte der Vorsitzende der betrübenden Verluste, die der Staatseisenbahnrat seit seiner letzten Sitzung durch das Ableben der hochverdienten Mitglieder — der Herren Dr. Viktor Ritter v. Rainer, Thomas Schadeloock und Oskar Wolf — erlitten hat, und besprach in dem den Dahingeschiedenen gewidmeten Nachrufe ihr hervorragendes Wirken in den von ihnen vorzugsweise vertretenen fachlichen Belangen. Die Versammlung ehrte das Andenken der Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Seine Exzellenz der Herr Eisenbahnminister brachte sonach ein Schreiben des Mitgliedes Dr. Russ zur Verlesung, in welchem dieser in seiner Eigenschaft als Obmann des vom Staatseisenbahnrate in der Herbstsession 1902 zum Studium der Frage der Verstaatlichung der Südbahn gewählten Spezialkomitees mitteilte, dass das genannte Komitee sich mit Rücksicht auf die inzwischen von der Gesellschaft im Vereine mit den Prioritätenbesitzern eingeleitete Sanierungsaktion ausserstande sah, in das Studium der Angelegenheit einzutreten und hierüber Bericht zu erstatten.

Hierauf wurde zur Wahl der drei ständigen Ausschüsse des Staatseisenbahnrates geschritten, welche über Vorschlag des Mitgliedes kaiserlichen Rates v. Boschan per acclamationem erfolgte und bei welcher gewählt wurden:

I. In den Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten die Herren: Baczewski, Bloch, von Boschan, Graf Caboga, Camus, Epstein, Escher, Dr. Exner, Ganahl, Dr. Grienberger, Ritter v. Gorayski, Gregor, Hribar, Kubr, Graf Lamberg, Freiherr v. Mersi, Freiherr von Mustatza, Dr. Freiherr v. Offermann, Dr. Russ, Skibiński, Ritter v. Struszkiewicz, Türk, Ritter v. Vuković, Walz, Wirth.

II. In den Ausschuss für Fahrordnungs-Angelegenheiten die Herren: Adler, Ritter v. Bockenheimer, Christ, Gesselle, Heimrich, Holče, Ritter v. Hornbostel, Houdek, Jenewein, Kaftan, Kürner, Ritter v. Lindheim, Luxardo, Dr. Mayreder, Mauroner, Morpurgo, Dr. Nimhin, Dr. Nitsche, Rhomberg, Riedl v. Riedenstein, Rohrer, Dr. Seifert, Tomasi, Tscharre, Ritter v. Widmann.

III. In den Ausschuss für kommerzielle und Tarifangelegenheiten die Herren: Ritter v. Basevi, Ritter v. Biedermann, Bondy, Briess, Dr. Caspaar, Dr. Chiari, Cofler, Dattner, Deutsch, Gröger, Günther, Ritter v. Gutmann, Ritter v. Hahn, Hamburger, Hüttemann, Dr. Karmiński, Lemach, Dr. Licht, Luckmann, Neuber, Dr. Pilat, von Pirko, Rathausky, Dr. Freiherr v. Raymond, Reutter, Dr. Ritter v. Roessler, Russmann, Dr. Seidler, Ullmann, v. Webern, Wolfbauer, Welponer.

Nachdem noch das Spezialkomitee für die Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr neu gewählt worden war (zu Mitgliedern die Herren Baczewski, v. Boschan, Briess, Deutsch, Kaftan, Luckmann und Dr. Pilat, zu Ersatzmännern die Herren Ritter von Gutmann, Ritter v. Lindheim, Freiherr v. Mersi und Wolfbauer), wurde der vom Mitgliede Dr. Licht eingebrachte Dringlichkeitsantrag, betreffend die Ergreifung tarifarischer Massnahmen zur Unterstützung der österreichischen Mühlenindustrie gegenüber der ungarischen Konkurrenz, nach angenommener Dringlichkeit dem Ausschusse für kommerzielle und Tarifangelegenheiten zur Vorberatung zugewiesen.

Hierauf schloss Seine Exzellenz der Herr Eisenbahnminister die Sitzung mit der Einladung an die Ausschüsse, sich sofort zu konstituieren und die ihnen zugewiesenen Beratungsgegenstände in Verhandlung zu nehmen.

*) Das Protokoll wird seinerzeit zur Veröffentlichung gelangen.

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf. (Verzeichnis der offenen Objekte, welche mit Geländern versehen werden.) Das vom niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamte vorgelegte Verzeichnis jener offenen Objekte der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf, welche mit Geländern versehen werden sollen, wurde vom k. k. Eisenbahnministerium vollständig befunden und genehmigt. [E.-M.-Z. 18.193.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Innsbruck: Wiederaufnahme der direkten Personen- und Gepäcksabfertigung mit Kesselfall-Alpenhaus.) Am 1. Juni ist für die Dauer der diesjährigen Saison, das ist für die Zeit vom 1. Juni bis inklusive 30. September, die regelmässige Beförderung von Personen und Reisegepäck mittels Strassenfuhrwerk zwischen Zell am See und Kesselfall-Alpenhaus wieder aufgenommen worden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 29. April 1903, Z. 25.998, der Direktion der „Union", Beociner Zementfabriks- und Kohlengewerkschafts-Kommanditgesellschaft in Budapest, für

a) eine von der Station Pétervárad (Peterwardein) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über Kamenicza und weiterhin längs dem rechten Donauufer mit Berührung der Donau-Dampfschiffahrts-Station Kamenicza über die Gemarknng der Gemeinde Beocin bis zu den Zementkalksteinbrüchen und den Fabriken der gleichnamigen Zement-Gewerkschaft im Bereiche des Fruskagore-Gebirgsstockes,

b) eine von der zukünftigen Station Kamenicza der Liuia a) abzweigende, im Bereiche des Komitates Szerem (Syrmien) über die Gemarkung der Gemeinde Cserevicz und weiterhin im Novoselski-Talzuge bis zu den gesellschaftlichen Kohlenbergbaurevieren im Bereiche der Gemarkung der Gemeinde Novoselski

führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 11. Mai 1903, Z. 28.390, der Budapester Eisenbahnbau-Unternehmung Franz Réthey und Hermann Pállós (Pollak) für eine von der Station Debreczen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehende und diese im Bereiche des Komitates Szabolcs über Sámson, Pap-Tamási, Nyir-Adouy und die Gemarkung der Gemeinde Szanád in der Station Nyir-Bátos mit der Linie Nyiregyháza — Nyir-Bátos — Mátészalka verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 11. Mai 1903, Z. 30.003, der Direktion der Eisenbahn Györ (Raab)-Sopron (Oedenburg)-Ebenfurth für eine von der Hauptstation Sopron ausgehende, über Balf, Kopháza, Nagy-Czenk (Zinkendorf), Német-Keresztur, Küllö, Alsó-Péterfa, Hasfalva, Nyék (Komitat Sopron) und dann

a) entweder über Haracsony, Lakfalva, Lakompak, Veperd, Szentmárton, Sopron-Ujlak, Nemestelek, Csáva, Felsö-Pulya und Alsó-Pulya, oder

b) als Variante der Linie a) über Udvárd, Pervány, Franko, Borsmonostor, Alsó-László und die Gemarkung der Gemeinde Kéthely,

und zwar in beiden Fällen bis Köszeg (Güns) im Anschlusse an die Linie Szombathely (Steinamanger)—Köszeg führende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 17. Mai 1903, Z. 16.989, dem Géza Egyesy in Sopron und Konsorten für nachfolgend bezeichnetes schmalspuriges Lokalbahnnetz mit elektrischem Betriebe, und zwar für:

a) eine von der Stadt Moson (Wieselburg) ausgehende, bis zur Station Moson-Szt. János der Linie Pozsony-Ujváros (Pressburg-Neustadt) — Moson-Szt. János—Moson-Szolnok — Sopron (Oedenburg) der Transdanubischen Eisenbahnen,

b) eine von einem geeigneten Punkte der Linie a) ausgehende, bis zur Station Moson-Szolnok der vorbenannten Linie der Transdanubischen Eisenbahnen führende,

c) eine von der Station Moson-Magyar-Óvár der Hauptlinie Budapest — Moson-Magyar-Óvár — Bruck a. d. L. (—Wien) ausgehende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Halászi und weiterhin über Rajka, Halászi und Révfalu in der Station Györ (Raab) mit der Eisenbahn Györ—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth verbindende Linie auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 17. Mai 1903, Z. 23.712, dem Gutsbesitzer Manhardt Hajos in Budapest für eine von der Station Gödöllö der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, über die Gemarkung von Gödöllö und weiterhin über Oerhegy bis Szada (Komitat Pest-Pilis-Solt-Kis-Kun) führende normalspurige Strassen-, eventuell Lokalbahn mit elektrischem Betriebe auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Fahrbetriebsmittelvermehrung im Monate April 1903.) Der Stand an Fahrbetriebsmitteln hat im Monate April 1903 folgende Vermehrung erfahren: An Lokomotiven wurden 5 Stück von der Staatsmaschinenfabrik abgeliefert, von denen 3 Stück für den Dienst auf Sekundärbahnen, 2 Stück für den Lastzugsdienst auf den Hauptlinien bestimmt sind. Durch diese Neueinlieferung erhöhte sich der Gesamtbestand an Lokomotiven auf 2624 Stück. Es wurden ferner 11 Stück zweiachsige Personenwagen I./II. Klasse mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, Dampfheizungs- und elektrischer Beleuchtungseinrichtung ausgerüstet und mit Seitengang versehen, sowie 5 Stück zweiachsige Personenwagen III. Klasse mit je 50 Stück Sitzplätzen, ebenfalls mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse ausgerüstet, zur Ablieferung gebracht, wodurch sich der Gesamtbestand an zur Personenbeförderung geeigneten Wagen auf 7305 Stück erhöhte. Schliesslich wurden 10 Stück vierachsige, mit zwei Truckgestellen versehene, 15 t Tragfähigkeit besitzende Möbeltransportwagen ohne Bremse, 93 Stück zweiachsige Obsttransportwagen mit je 10 t Tragfähigkeit, versehen mit Hand- und Westinghouse-Schnellbremse, Hardy-Bremsleitung und Dampfheizungsleitung, ferner 53 Stück zweiachsige hochbordige, mit einstellbaren Brems-Lenkachsen ausgestattete, 15 t Tragfähigkeit besitzende offene Lastwagen abgeliefert, von welch letzteren 41 Stück ohne Bremse und 12 Stück mit Bremse versehen waren. Durch diese Neueinlieferungen erhöhte sich der Gesamtbestand an Lastwagen auf 64.631 Stück, worunter 300 Stück sogenannte „ablösbare" Leihwagen mit inbegriffen sind.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen und Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Begünstigungen im Personenverkehre zwischen Stationen der beiderseitigen Netze.) Einer zwischen den Direktionen der kgl. Ungarischen Staatsbahneu und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn getroffenen Vereinbarung zufolge wird die im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bezüglich der über Kassa und Ruttka erfolgenden Fahrten bestehende Begünstigung, wonach höchstens die Fahrgebühren der XVI. Zone zu zahlen sind, fernerhin teilweise auch bei den über die Uebergangsstation Zsolna erfolgenden Fahrten angewendet, indem vom genannten Tage an im Verkehre der Stationen der Linien Poprád-Felka—Zsolna—Zwardon der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Linie Budapest—Galánta, ferner den Linien Párkány-Nána—Balassa-Gyarmat, beziehungsweise Léva, und Ersekujvár—Nagy-Bélicz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen anderseits als höchste Fahrgebühr ebenfalls nur die Fahrgebühren der XVI. Zone zu entrichten sind.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates April folgende Bahnstrecken eröffnet:

Am 1. April die 2·56 km lange Strecke Isenburg—Neu-Isenburg im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion zu Mainz mit den Stationen Isenburg und Neu-Isenburg für den öffentlichen Verkehr; die Station Isenburg wurde gleichzeitig für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen, ist aber für den übrigen Verkehr im seitherigen Umfange bestehen geblieben; die Station Neu-Isenburg dient dem unbeschränkten Eil- und Frachtgutverkehre sowohl in Einzelstück- als Wagenladungen, sowie dem Verkehre für lebende Tiere und Fahrzeuge; Sprengstoffe sind zugelassen; Eil- und Frachtstückgüter werden nur noch in Neu-Isenburg aufgeliefert und auf diese Station abgefertigt; die 5·87 km lange Nebenbahnstrecke Lorsch-Heppenheim a. d. B. im Bezirke der kgl. preussischen und grossherzogl. hessischen Eisenbahn-Direktion zu Mainz für den allgemeinen Verkehr; dieselbe verbindet die Hauptbahnen von Darmstadt nach Heidelberg und von Worms nach Bensheim, an denen ihre Endstationen liegen; neue Stationen sind nicht zur Eröffnung gekommen;

am 2. April die von der Station Ruwer abzweigende, ab Trier 30 km lange Teilstrecke (Trier) Ruwer—Leiwen der vollspurigen rechten Moseluferbahn Trier—Bullay für den öffentlichen Verkehr; diese Bahn befindet sich im Betriebe der westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln;

am 3. April die 27·1 km lange meterspurige Nebenbahn Diedenhofen-Beauregard—Mondorf (Bad) der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Berlin mit den Stationen Diedenhofen (Luxemburger Tor), Beauregard, St. Franz, Scheuern, Schloss St. Maric, Garsch, Kechingen, Kattenhofen, Sentzich, Fixem, Faulbach, Rodemachern, Püttlingen und Mondorf (Bad) für den Gesamtverkehr;

am 18. April die 25 km lange vollspurige Nebenbahnteilstrecke Gütersloh-Hövelshof, Fortsetzung der Teutoburger Waldeisenbahn Ibbenbüren-Gütersloh mit den

Stationen Varensell, Verl, Kaunitz und Hövelhof T.W.E. (Gemeinschaftsstation) für den Gesamtverkehr, der nur für den Personen- und Wagenladungsverkehr eingerichteten Haltestelle Sundern und der nur dem Wagenladungsverkehre dienenden Haltestelle Bornholte; die neue Strecke schliesst in Gütersloh T.W.E. an die Stammlinie Ibbenbüren—Lengerich—Gütersloh und in Gütersloh Staatsbahnhof und Hövelhof an die Preussischen Staatsbahnen an; die obere Betriebsleitung erfolgt durch die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Berlin; der Schriftwechsel über die Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten ist dagegen an die Betriebsleitung der Teutoburger Waldeisenbahn in Gütersloh zu richten;

am 20. April die 21·5 km lange Reststrecke Loburg Bahnhof—Gommern der Kleinbahnen des Kreises Jerichow I mit der Station Gommern und den Haltestellen Loburg, Klepps, Kalitz, Brietzke, Ladeburg, Leitzkau, Cressow und Daunigkow (sämtlich für den Gesamtverkehr eingerichtet), sowie der Personenhaltestelle Gommern; diese Kleinbahn hat 75 cm Spurweite und schliesst in Gommern an die Hauptbahn von Magdeburg nach Zerbst und in Loburg an die Nebenbahn Loburg-Magdeburg, sowie an die übrigen Kleinbahnstrecken des Kreises Jerichow I an;

ferner am 25. April die vollspurige Nebeneisenbahn Ahaus-Enscheide mit den Stationen Ahaus, Wessum, Alsätte. Brockheurne und Enschede A.E. für den Personen-, Güter- und Gepäcksverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren; ausgeschlossen ist: auf der Station Wessum die Beförderung von Stückgutsendungen und die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen, sowie die Beförderung von Pferden und Vieh, insoweit die Ver- und Entladung nicht mittels einer bewegbaren Ladebrücke erfolgen kann; auf der Station Alsätte die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Pferden in Stallungswagen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, sowie von Sprengstoffen; für diese Nebeneisenbahn haben die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 Gültigkeit.

Italien. (Kündigung der Betriebsverträge über die italienischen Eisenbahnnetze.) Der „B. B.-Ztg." zufolge wurden die Betriebsverträge zwischen der Regierung und den drei grossen Eisenbahngesellschaften zum 30. Juni 1905 gegenseitig gekündigt. Die hierüber ausgestellten Schriftstücke sind gleichlautend; da aber bisher nur die Mittelmeerbahn die Kündigungsvollmacht von den Aktionären erhielt, behalten sich die Südbahn und die sizilianischen Eisenbahnen vor, diese Schriftstücke so rasch wie möglich einzuholen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 3. bis 9. Juni 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

3. Juni, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A),
Dampfer „Metcovich", Kapitän G. Radoslovich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

4. „ *) um 8 Uhr früh (Eildampfer nach Cattaro),
Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,† Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

5. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro),
Dampfer „Sultan", Kapitän M. Braticevich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

6. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B),
Dampfer „Almissa", Kapitän G. Porzia,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Ziarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Puntschie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

9. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Leda", Kapitän G. Berguglian,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

† Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

3. Juni, Dampfer „Almissa", Kapitän G. Porzia, zu Mittag.
4. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mistrorigo } um
8. „ Dampfer „Venus", Kapitän D. Mistrorigo } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

4. Juni, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

4. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A),
Dampfer „Hungaria", Kapitän L. Ivancich,
mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineholi, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

7. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A),
Dampfer „Espero", Kapitän D. Mandich,
mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräus, Smyrna, Cesmè, Chios und Vathy.

9. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Galicia", Kapitän L. de Stabile,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel, Kustendjè, Sulina, Varna, Galatz und Braila. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

11. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien)
Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gutmann,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

12. Juni, um 4 Uhr nachmittags (Triest—Bombay—Calcutta),
Dampfer „Austria", Kapitän R. Colledani,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Rangoon und Calcutta.

25. „ um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Persia", Kapitän P. Craglietto,
[von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. Juni, Dampfer „Cleopatra", Kapitän M. Dabcevich,
[von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai und Durban.

Persischer Golf.

15. Juni, (circa) Dampfer „Urano", Kapitän S. Tomanovich,
mit Berührung von Port Said, Suez, Aden und Bassorah.

Brasilien.

20. Juni, Dampfer „Orion", Kapitän E. Tarabocchia,
mit Berührung von Fiume,*) Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest und Fiume und umgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. Mai d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der Kapitän der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest Anton Martinolich den königlich preussischen Kronen-Orden vierter Klasse,

der Bahn- und Distriktsarzt Dr. Josef Rischner in Schlackenwerth den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden dritter Klasse,

der Hafenkapitän der Europäischen Donau-Kommission in Sulina Karl Suhor das Ritterkreuz des königlich rumänischen Ordens der Krone von Rumänien,

der Ingenieur erster Klasse der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Adolf Müller in Wien und der Lloyd-Schiffsoffizier erster Klasse Nikolaus Ivancich in Triest den fürstlich bulgarischen nationalen Zivil-Verdienst-Orden fünfter Klasse, letzterer nebstdem die fürstlich bulgarische Silberne Medaile mit der Krone für geleistete Dienste,

der Merkantil-Leutnant beim Schiffahrts-Inspektorate der Lloyd-Agentie in Konstantinopel Franz Radivo die kaiserlich ottomanische Rettungs-Medaille

annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verkehr mit Oesterreich.

Einbeziehung der Station Mastig (S.N.D.V.B.) in den Ausnahmetarif 12 des Tarifheftes 2 zum Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 wird in den Ausnahmetarif Nr. 12 (für Baumwolle, rohe etc.) des obenbezeichneten Tarifheftes die Station Mastig der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn unter Aufrechthaltung der für diesen Ausnahmetarif bestehenden Bestimmungen mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach und von	Eigentumsbahn	Bremen (Hauptbhf.) Bremen (Freibezirk)	Brake (Oldenburg) Bremerhafen (Freihafen und Zollinlandsbhf., sowie Inlandshafen) Geestemünde (Freihafen und Zollinlandsbhf., sowie Fischereihafen) Nordenham und Nordenham Fischereihafen	Altona Hamburg B. Hamburg-Sternschanze Hamburg H. Harburg U.E. △ Lübeck Wilhelmsburg	Stettin (Grabow a. O. + Vulkan-Bredow Züllchow T Pommerensdorf	Swinemünde	Warnemünde
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
Mastig	S.N.D.V.B.	275	293	257	198	219	234

Wien, am 3. Juni 1903. [566]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarifhefte 2 und des Nachtrages III zum Tarifhefte 4.

Mit 20. Juni 1903 treten zum Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Verbandstarife vom 1. November 1901 der Nachtrag IV zum Hefte 2 und der Nachtrag III zum Hefte 4 in Kraft.

Exemplare erliegen bei der unterzeichneten Direktion und in der Station Reichenberg zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von Mk. 0·05, respektive 6 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 2. Juni 1903. [567]

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Abänderung von Fahrpreisen und Gepäckssätzen.

Die im Verordnungs-Blatte vom 16. Mai 1903, Nr. 56, Seite 1386, unter Post [501] verlautbarten Abänderungen treten nicht mit 1. Juli 1903, sondern erst mit 10. Juli 1903 in Wirksamkeit.

Wien, am 29. Mai 1903. [568]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr.

(Verkehr mit Ungarn.)

Berichtigung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc. vom 1. Mai 1903.

Auf Seite 24 der deutsch-französischen und auf Seite 22 der deutsch-ungarischen Ausgabe des obenbezeichneten Tarifes ist bei Györ, Station der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, das Zeichen ††) zu streichen.

Wien, am 2. Juni 1903. [569]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lagergeldfreie Frist für vom Empfänger aus den Eisenbahnwagen auszuladende Güter.

Für den Bereich der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen wird bis auf weiteres, abweichend von den Bestimmungen des mit 1. April 1903 in Wirksamkeit getretenen Tarifes, Teil I, Abteilung A, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen (Zusatzbestimmungen IX zu § 68 Betr.-Regl., I und IV zu § 69 Betr.-Regl.) die Einlagerung der zufolge reglementarischer oder tarifarischer Bestimmungen vom Empfänger abzuladenden Güter in die Bahnlagerräume und Bahnlagerplätze gestattet, und finden diesfalls die in Abteilung B

des genannten Tarifes, Teil I, Abschnitt H—XI—b), vorgesehenen Bestimmungen über die Berechnung der lagergeldfreien Zeit und des Lagergeldes mit der Massgabe Anwendung, dass in die lagergeldfreie Zeit die Zeit bis zur erfolgten Ausladung eingerechnet wird. Hierdurch werden die Bestimmungen über Wagenstandgeld (Tarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt H—XII—b), nicht berührt.

Wien, am 4. Juni 1903. [570]

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 15. Juni 1903 gelangen im Verkehre zwischen Bregenz—Bruck a. d. M., Graz—Bischofshofen, Gröbming, Jenbach, Innsbruck, Kitzbühel, Liezen, Lend-Gastein, Oeblarn, Radstadt, Salzburg, Schladming, Stainach-Irdning und Zell a. See; Innsbruck—Bruck a. d. M.; Laibach—Innsbruck; Salzburg—Bruck a. d. M., sowie von Bruck a. d. M. nach Salzburg, von Graz nach Jenbach, von Innsbruck nach Graz und von Salzburg nach Bruck a. d. M. direkte Fahrpreise zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Ausgabestationen zum Aushange kommenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 4. Juni 1903. [571]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

(Anhang zu den Tarifen, Teil II.)

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Juli 1903 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1903 gültigen „Anhange zu den Tarifen, Teil II“ in Kraft.

Derselbe enthält eine Ergänzung der Postnummern 42, bezw. 43 für Glas der Pos. G—11 mit Frachtsätzen bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg ab Bleistadt B.E.B. nach diversen galizischen Stationen und eine Abänderung der Frachtsätze der Postnummer 66 (Holztönnchen zur Russenverpackung).

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 20 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 2. Juni 1903. [572]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Auflassung von Sonder-Personenzügen.

Die für den Verkehr an Sonn- und Feiertagen vom 1. Mai bis Ende September 1903 vorgesehenen Sonder-Personenzüge

Nr. 45, Abf. Wien 6 U. 32 M. früh, Ank. Prerau 12 U. 11 M. nachm.;
Nr. 46, Abf. Prerau 4 U. 18 M. nachm., Ank. Wien 9 U. 20 M. nachts;
Nr. 1045, Abf. Olmütz 2 U. nachm., Ank. Sternberg 2 U. 25 M. nachm.;
Nr. 1046, Abf. Sternberg 2 U. 43 M. nachm., Ank. Olmütz 3 U. 7 M. nachm.;
Nr. 1145, Abf. Prerau 12 U. 31 M. nachm., Ank. Olmütz 1 U. 6 M. nachm., und
Nr. 1146, Abf. Olmütz 3 U. 12 M. nachm., Ank. Prerau 3 U. 44 M. nachm.,

werden wegen geringer Frequenz aufgelassen und am 11. Juni 1903 das letzte Mal verkehren.

Wien, am 3. Juni 1903. [573]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. (Herabsetzung der Tarife.) Einer Meldung der „B. B.-Ztg.“ zufolge hat der kgl. Eisenbahnkommissär mit Schreiben vom 15. Mai 1903 die Direktion der genannten Bahn aufgefordert, auf wiederholtes Ansuchen der Verkehrsinteressenten die Tarife herabzusetzen; insbesondere wird mit Nachdruck die Herabsetzung der Abfertigungsgebühren und die Vermehrung der direkten, auf normaler Grundlage zu berechnenden Frachtsätze gefordert. Von den Verkehrsinteressenten der Breslau-Warschauer Eisenbahn sei, so führt das Schreiben aus, seit langem und so auch in der Petition vom 5. April 1903 an das Herrenhaus lebhafte Klage über die Höhe der Gütertarife dieser Bahn geführt. Der Eisenbahnkommissär erachte die Klage insofern für begründet, als die Breslau-Warschauer Eisenbahn trotz ihrer Länge von nur 56 km die Abfertigungsgebühren der Preussischen Staatseisenbahnen für Entfernungen über 100 km und damit, abgesehen von der Stationsverbindung Oels-Wilhelmsbrück, in doppelter Höhe der Staatshahnsätze erhebe, als sie ferner direkte Tarifsätze mit den Preussischen Staatsbahnen, insbesondere für die Artikel des Rohstofftarifes, in ganz unzureichender Weise eingeführt habe. „Dieses Schreiben wird“, so schreiht die „B. B.-Ztg.“ weiter, „voraussichtlich die Veranlassung sein, dass diejenigen Aktionäre, die immer noch gegen die Verstaatlichung der Bahn waren, nunmehr gleichfalls zu der Ueberzeugung gelangen werden, dass in Anbetracht der obwaltenden Umstände es für die Aktionäre und Stammprioritätenbesitzer das klügste ist, das hekannte Offert anzunehmen. Insbesondere wird der Inhalt des erwähnten Briefes den letzteren klar vor Augen führen, dass nach Durchführung der geforderten Tarifermässigung u. s. w. die Rentabilität ihrer Prioritätsaktien einen starken Rückgang erfahren muss.“ [Z. d. V. D. E.-V.]

Magdeburg-Halle-Bayerischer Verbandsgüterverkehr. (Aenderung.) Die auf die Verwendung der Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht an Stelle verlangter Wagen mit 10 t und mehr Ladegewicht bezüglichen Vorschriften im Abschnitte II B (zu §§ 7 bis 9 der allgemeinen Tarifvorschriften) auf Seite 10 unter 2 a des Tarifes werden vom 1. Juli 1903 ab aufgehoben.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Rückvergütungen.) Nach den Bestimmungen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen müssen Sendungen an Dienststellen dieser Verwaltung, die auf Stationen der Sächsischen Staatshahn aufgegehen werden, auf der dem Versandorte nächsten preussischen Station abgeliefert werden. Preussische Stationen in diesem Sinne sind auch die Stationen, in denen preussische und sächsische Linien aneinander anschliessen. Die Sächsische Staatshahn wird vom 1. Juni 1903 an für solche Sendungen den Unterschied zwischen der von ihr bezogenen Fracht und demjenigen Betrage erstatten, der ihr im direkten Verkehre zwischen der Versandstation und der wirklichen Bestimmungsstation über die im Frachtbriefe genannte Bestimmungsstation zufliesst. Ergiht sich kein solcher Unterschied oder wird die im Frachtbriefe genannte Bestimmungsstation iu direkten Verkehre zwischen der Versandstation und der wirklichen Bestimmungsstation nicht herührt, so kann keine Erstattung erfolgen. Der Erstattungsbetrag ist im einzelnen Falle durch Vermittlung der Versandstation bei dem Verkehrsbureau der Sächsischen Staatseisenhahnen in Dresden zu erfragen. Die Erstattung ist binnen drei Monaten nach der Aufgabe der Sendung gegen Vorlegung eines Duplikat-Frachtbriefes hei dem genannten Verkehrsbureau nachzusuchen. Es bleibt vorbehalten, zu verlangen, dass die wirkliche Bestimmungsstatiou durch ein Zeugnis der zuständigen preussischen Dienststelle nachgewiesen wird. Die Erstattung erfolgt an den Versender, gleichviel, ob die Sendung in Frankatur oder Frachtüberweisung abgefertigt worden ist. Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Klarschlag und rohen Bruchsteinen an Dienststellen der kgl. preussischen Staatseisenhahnverwaltung vom 3. Dezember 1902 wird hierdurch nicht berührt.

Ostdeutsch - Westdeutscher Güterverkehr. (Tarif-Nachtrag VIII.) Am 1. Juni 1903 erschien der Nachtrag VIII zum Tarife für den Ostdeutsch-Westdeutschen Güterverkehr. Derselbe enthält u. a. Aenderungen in den zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Entfernungen für die Stationen Krombach und Lohmar des Direktionsbezirkes Elberfeld, Born (Eifel) des Direktionsbezirkes Köln, Ponten-Besseringen des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken, Katharinenflur und Thorn Uferbahn des Direktionsbezirkes Bromberg, Bischofswalde, Falkenhorst und Wussow des Direktionsbezirkes Danzig, Popiollen des Direktionsbezirkes Königsberg, Reinerz und Strickerhäuser des Direktionsbezirkes Breslau, sowie Bobelwitz des Direktionsbezirkes Posen, einen Ausnahmetarif 1a für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer, Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 (Giessereiroheisen) für die Stationen Brebach des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken, Bromberg, Mocker i. Westpr. und Thorn des Direktionsbezirkes Bromberg, Culm, Danzig (sämtliche Bahnhöfe), Dirschau, Elbing, Graudenz, Köslin, Lauenburg i. Pm., Marienwerder, Mühle Schönau, Neustettin und Pr.-Stargard des Direktionsbezirkes Danzig, sowie Pr.-Holland des Direktionsbezirkes Königsberg, Frachtsätze der Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II für die Stationen Barmen-Loh des Direktionsbezirkes Elberfeld, Meiderich des Direktionsbezirkes Essen und Kalscheuren des Direktionsbezirkes Köln, einen Ausnahmetarif 15 für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr nach dem Zollauslande, einen Ausnahmetarif 30 für den Uebergangsverkehr mit der Kleinbahn Dt.-Krone—Virchow, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die am 1. April aus den Direktionsbezirken Berlin, beziehungsweise Halle in den Direktionsbezirk Posen übergegangenen Stationen Briesen (Mark), Coschen, Finkenheerd, Frankfurt a. d. O., Fürstenberg a. d. O, Guben, Jacobsdorf i. d. M., Jessnitz (Lausitz), Kerkwitz, Neuzelle, Peitz Ost, Pillgram, Wellmitz und Ziltendorf.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Juli 1903.

Der Nachtrag kann von den beteiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigung für Ausstellungsgegenstände.) Die Bestimmungen der Kundmachung 2 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes finden im inneren Verkehre der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen u. a. auf folgende Ausstellungen Anwendung:

1. die Ausstellung für Gärungsgewerbe zur Zeit des internationalen Kongresses für angewandte Chemie in Berlin
   29. Mai bis 7. Juni 1903;
2. die deutsche Städteausstellung in Dresden
   1. Juni bis 30. September 1903;
3. die land- und forstwirtschaftliche Ausstellung in Eger
   11. bis 15. Juni 1903;
4. die Frühjahrs-Kunstausstellung in Graz
   Mitte April bis Mitte Juni 1903;
5. die internationale Ausstellung von Hunden aller Rassen in Hannover
   6. und 7. Juni 1903;
6. die allgemeine Spezialausstellung von Dachshunden in München
   21. Mai 1903
   (die gleiche Vergünstigung wird auf sämtlichen deutschen Bahnen gewährt);
7. die Kunstausstellung des Vereines bildender Künstler „Sezession“ in München
   1. Juni bis 31. Oktober 1903;
8. die Kunstausstellung in Salzburg
   15. Juni bis 1. Oktober 1903;
9. die Kunstausstellung in Venedig
   26. April bis 15. Oktober 1903.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verband. (Einführung von Nachträgen.) Die laut Bekanntmachung im Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 50 vom 2. Mai 1903 am 1. Juni 1903 in Kraft tretenden Nachträge IV zum Tarifhefte 2 und III zum Tarifhefte 4 enthalten auch Entfernungen und Frachtsätze für Station Horchheim a. Rh., die in den Bezirk Frankfurt a. M. übergegangen und im Tarifhefte 1 zu streichen ist, sowie die Aufnahme der Stationen Brebach (Direktionsbezirk Saarbrücken), Lucka i. S.-A. und Muldenhütten (S. Stb.) in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen. Die Stationen Lucka i. S.-A. und Muldenhütten werden gleichzeitig in den Ausnahmetarif 8 des Tarifheftes 1 einbezogen. Die Entfernungen und Frachtsätze zwischen Station Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und den in jener Bekanntmachung bezeichneten westlichen Stationen bleiben noch bis zum 14. Juni 1903 bestehen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901. (Tarifnachtrag III.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1903 kam der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält u. a.:

1. Die Einbeziehung der badischen Stationen Kleinkems und Thalhaus.
2. Berichtigungen.

Die Frachtsätze der Station Thalhaus treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.

Gütertarif für den Niederländischen Verkehr mit den Preussisch-Bayerischen und Sächsisch-Bayerischen Grenzstationen vom 1. Jänner 1903. (Aenderung.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 sind auf Seite 6 unter B 2 „Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg u. s. w.“ die Absätze unter a) „der Absender kann u. s. w.“ bis „überweisen“ zu streichen.

Hiernach erhalten die bisherigen Vorschriften unter b) und c) die Bezeichnung a) und b).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (Einführung von Tarifnachträgen.) Am 1. Juni 1903 gelangen die Nachträge II zum Teile II des Gütertarifes vom 1. August 1901 und zum Tarifhefte 4 (Verkehr Baden-Reichsbahn) vom 1. September 1901 zur Einführung. Die Nachträge enthalten neben verschiedenen, bereits im Verfügungswege durchgeführten Tarifänderungen u. a. eine Ergänzung des Teiles II dahin, dass die in den besonderen Tarifvorschriften unter B 2 a vorgesehenen Bestimmungen über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg für den Verbandsverkehr allgemein gelten.

Der Nachtrag zum Tarifhefte 4 enthält neue Entfernungen für die Stationen Aspach, Diekirch und Michelau der Reichseisenbahnen, sowie für die Stationen Kleinkems, Neckarbischofsheim Hauptbahn transit und Thalhaus der Badischen Staatseisenbahnen. Ausserdem sind darin die bisher im Südwestdeutschen Tarifhefte 3 enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für die badischen Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn: Friedrichsfeld M.-N.-B., Grosssachsen-Heddesheim, Hemsbach, Ladenburg, Laudenbach M.-N.-B. und Weinheim Hauptbahnhof übernommen und neue Stationsfrachtsätze für den Verkehr mit Basel Bad. Bahn loko und Basel Reichsbahn, sowie Basel-St. Johann vorgesehen.

Soweit im Verkehre mit Ladenburg in einzelnen Stationsverbindungen die Tarifentfernungen um 1 km und in dem Stationstarife für Basel Bad. Bahn loko die Frachtsätze um 1 bis 3 Pfg. für 100 kg erhöht worden sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1903 in Kraft.

Sächsisch-Schweizerische Gütertarife, Teil II, Heft 1, vom 1. August 1899. (Ergänzung.) Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 an treten für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) jeder Art in Wagenladungen von 10.000 kg oder für dieses Gewicht pro Wagen und Frachbrief zablend, u. a. nachstebende Ausnahmetaxen in Kraft:

Von Rositz nach	Centimes für 100 kg
Buchs (Rheintal)	213
Romanshorn	206
Rorschach	206
St. Margrethen	196

Diese Ausnahmetaxen sind nur anwendbar auf Sendungen nach der Schweiz, welche ausweislich der Zollpapiere nach der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt sind und nicht in das Gebiet des Deutschen Reiches zurückkehren.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V). (Einbeziehung der Station Ortrand.) Vom 25. Mai 1903 ab wurde Ortrand (Direktionsbezirk Halle) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Berlin - Stettin - Schlesischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 25. Mai 1903 wurden die Stationen Brieg und Neisse als Versandstationen in die Ausnahmetarife E und E 2 aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Russischer Eisenbahn-Gütertarif. (Tarifierung für Natalrinde [Aloerinde].) Mit Gültigkeit vom 24. Mai a. St./ 6. Juni n. St. 1903 gelangte für die Beförderung von Natalrinde (Aloerinde) die gleiche Tarifierung wie für Mimosarinde, das ist bei Aufgabe als Stückgut die III. Normalklasse, und bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen die Differentiale Nr. 8 zur Anwendung. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Artikeltarif für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. auf den russischen Eisenbahnen. (Tarifierung für Artikel der III. Kategorie als Stückgut.) Mit Gültigkeit vom 17./30. Mai a./n. St. 1903 gelangte für die Artikel der III. Kategorie der Warennomenklatur des Artikeltarifes für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. auf den russischen Eisenbahnen bei Aufgabe als Stückgut die Differentiale Nr. 18 zur Anwendung. [„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Nachtrag XXV zum Hefte 1 vom Teile II.) Am 1. Juni 1903 trat der Nachtrag XXV zum Hefte 1 vom Teile II des Deutsch-Belgischen Gütertarifes vom 1. August 1891 in Kraft.

Er enthält u. a. Aufnahme der Stationen Bleicherode, Salzdetfurth und Wittmar in die allgemeinen Tarifklassen und in die Ausnahmetarife 1 bis 4, der Station Dissen-Rothenfelde in die Ausnahmetarife 8 und 9, der Stationen Algermissen, Bleicherode, Fallersleben, Gerstungen, Salzdetfurth und Wittmar in den Ausnahmetarif 12, Frachtsätze desselben Ausnahmetarifes für die Stationen Overpelt (Usines) und Wychmael-Beverloo, sowie Aenderung von Stationsnamen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

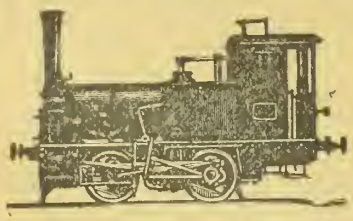
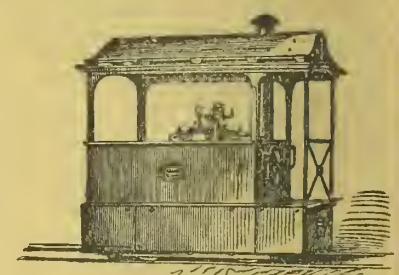
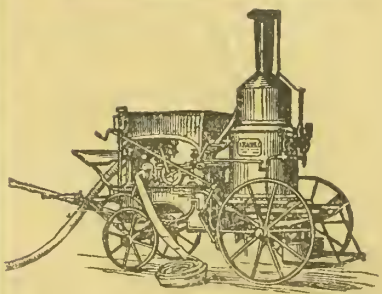
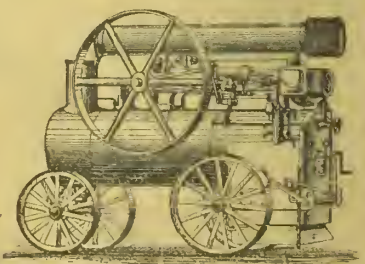
Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Rummelsburg Rangierbahnhof.) Am 1. Juni 1903 wurde die Station Rummelsburg Rangierbahnhof des Direktionsbezirkes Berlin als Versandstation in die Eisenausnahmetarife aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,
wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: Kohlenfritz, Wien, XX/1.

Waschmaschinen
werden deswegen von Hausfrauen nicht gern in den Haushalt eingeführt, weil die Ansicht vertreten ist, dass die Wäsche bei Maschinenarbeit schonungslos behandelt werde. Bei Verwendung von Johns „Volldampf"-Waschmaschine ist das Gegenteil der Fall. Hier wird die Wäsche unter Einwirkung des Dampfes und des Seifensudes durch zwangloses Durcheinanderfallen der einzelnen Wäschestücke gereinigt, daher bei grösster Schonung der Wäsche bedeutende Ersparnis an Zeit, Wäsche- und Feuerungsmaterial. 729
J. A. John, Wien, IV/1,
Frankenberggasse 8, I/92. — Telephon 3623.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten
Fabrik: VI 2, Hirschengasse 25
Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.
Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.
Illustrirte Kataloge frei. 736

Locomotiv-Fabrik KRAUSS & Comp.
Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.
711

Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,
LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.
Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.


Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.

Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1436	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Chamottesteine, nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert, nicht glasiert und nicht verpackt	Ober-Bris	Wall.-Meseritsch (für Wsetin)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarife	Besteht kein direkter Frachtsatz	149 Heller		Im Kartierungswege		
1437	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal	Trass und Tuffstein	Reichenberg trs.	Gablonz-Brandl	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. Die Sendungen müssen für die Talsperrenbauten bei Friedrichswald bestimmt sein und dorthin mittels Strassenfuhrwerkes oder elektrischer Strassenbahn zugeführt werden. Ueber die Erfüllung dieser letzteren Bedingungen ist die Bestätigung der Station Gablonz-Brandl auf den bezüglichen Frachtbriefen einzuholen. Im Falle, als derartige Sendungen auch von Reichenberg mittels Strassenfuhrwerkes zu den bezeichneten Bauten zugeführt werden sollten, erlischt das Ansprnchsrecht auf die Begünstigung für alle per Bahn nach Gablonz-Brandl beförderten Sendungen. Das Abladen hat der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif		5 Heller von den bis Gablonz-Brandl zur Anwendung gelangenden direkten Frachtsätzen ab den Stationen Kraft, Plaidt und Brohl	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1904 der k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag vorzulegen sind	

Fortlaufende Nummer	1438	1439
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Oesterr. Nordwestbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
beteiligten Verwaltungen		
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5, A des in Rubrik 8 genannten Tarifes	Kohlen, mineralische
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Rosochatetz	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanhabnhof Ostrau bis znr Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, hezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlicben Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Elnmündung der Micbalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, ferner Station Mähr.-Ostran
nach	Dresden-Elbkai / Schönpriesen-Umscblag / Laube, Tetschen/Bodenbacb-Landnngsplatz nnd Anssig-Landnngsplatz	Siebenbrunn-Leopoldsdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Bezablnng der Fracbt für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtnngsquantnms von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlnng der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendnngen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Einhaltnng der einscblägigen tarifmässigen Bestimmungen
und gilt in der Zeit	14 Tage nach erfolgter Pnblikation bis auf Widerrnf, längstens bis Ende Dezember 1903	vom 1. Juli 1903 bis Ende Juni 1904
Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Elbe-Umscblagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Ansnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Böhmisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr vom 1. April 1898
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		906 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gehühr)	84 Pfennig / 54 Pfennig / 59 Pfennig	846 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)
pro 100 kg: Nacblass vom bestehenden Frachtsatze (Gehühr)		60 Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)
Art der Durchführung	Im Kartiernngswege	Im Rückvergütnngswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Dnplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablanf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Fracbtdoknmente werden nicht znrückgestellt
Besondere Bemerkungen	In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Langholz 6 Pfennig, im übrigen 10 Pfennig für 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbacb-Landnngsplatz nnd Schönpriesen-Umschlag, bei Aussig-Landungsplatz obne Unterscbied 9·5 Pfennig für 100 kg	Der nebenbezifferte Frachtnachlass wird aus dem Gebührenanteile der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1440	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. österr. Staatsbahnen	Malzkeime der Pos. M—8 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Olmütz (K.F.N.B.)	Barzdorf (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf weiteres, längstens aber bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband, bezw. Lokaltarife	Heller	Heller	Heller	Im Kartierungswege		
				Olmütz (k.k.St.B.)					84	76	8			
									90	76	14			
			Soda, krystallisierte, der Pos. S—44 a)	Hruschau (K.F.N.B.)	Jauernig (k.k.St.B.)	Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Bestehen keine direkten Frachtsätze		84				
				Olmütz (K.F.N.B.)						84				
				Olmütz (k.k.St.B.)										
									137	128	9			
1441	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), Zaggeln	Altkladno (B.E.B.)	Bous (kgl. Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Frachtbriefe müssen die Vorschrift enthalten: „Zur Umkartierung in Kladno“	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 9, vom 1. Februar 1898		Altkladno—Kladno 14 Heller Kladno—Bous 191 Pfennig		Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, hahnamtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904 an die General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn	
				Altkladno—Bous 185 Pfennig										
				14 Heller und 6 Pfennig										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1442	Eisenbahn Wien-Aspang zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Mineralkohle	Grünbach-Klans	Maria-Lanzendorf Station	Gesamtverfrachtung von zusammen mindestens 500 Tonnen im Jahre 1903. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 7. Mai 1903 bis Ende Dezember 1903	Gemeinschafts-Gütertarif vom 27. August 1900	44 Heller	36 Heller	8 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904. Die vorgelegten Dokumente sind von der Partei in ein Verzeichnis einzutragen. Die erforderliche Drucksorte kann durch die Station M.-Lanzendorf unentgeltlich bezogen werden	
				Unter-Hößlein					40 Heller	32 Heller	8 Heller			
				über Feuerwerksanstalt Sollenau										

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

717 Centrale: Wien, X/1, Gudrunstrasse 11.

Felten & Guilleaume
Fabrik elektrischer Kabel, Stahl- nnd Kupferwerke
Actien = Gesellschaft.

Fabriken in Wien, Bruck a. d. Mur und Diemlach (Steiermark).

Eisen- und Stahlwerke:
Stabeisen, Stabstahl, Rollenbandeisen.
Eisen- und Stahldrähte blank, verzinkt, verzinnt, verknpfert. Drahtstifte, Nägel, Nieten.
Stacheldraht in allen Sorten, speciell Simplex-Stacheldraht.
Barrièrendrähte mit höchster Festigkeit.
Telegraphen- und **Telephondrähte**
Maschinen-Drahtgeflechte.
Hufstollen. **Packschlösser.**

Drahtseilfabrik:
Förder-, Brems- nnd Seilbahnseile.
Aufzugs- und Transmissionsseile aus Ia Flusseisen-, Holzkohleneisen- oder Pat.-Gussstahldraht, blank oder verzinkt.
SCHIFFSSEILE.
Tragseile für Luftbahnen in Spiral-Construction, in Patent verschlossener Construction.
Specialität:
Aufzugseile für **Personen-Aufzüge** in gewöhnlicher rundlitziger nnd in Patent flachlitziger Construction.

Kabelfabrik:
Knpfer- und Bronzedrähte, blank u. verzinnt.
Trolley-Draht.
Installations-Leitungen aller Art.
Telegraphenkabel mit Gummi-, Guttapercha- und Okonit-Adern mit verschiedenen Armirungen.
Telephonkabel mit Papierisolation und Lufträumen.
Bleikabel mit imprägnirter Faser- und Papierisolation mit einem, zwei und drei Leitern, concentrisch und verseilt, für Hoch- und Niederspannungsnetze, Gleichstrom, Wechselstrom, Drehstrom.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses
Schelhammer & Schattera
Gegründet 1832.
697

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 65. **Wien, 9. Juni 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Jahresbericht der Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen über ihre Tätigkeit im Jahre 1902. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigunge uim Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Drahtseil- oder Zahnradbahn von Barcola bei Triest zu einem geeigneten Punkte der projektierten Staatsbahnlinie Görz—Triest bei Bovedo.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Baron Dionys Craigher in Triest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Drahtseil- oder Zahnradbahn von Barcola bei Triest zu einem geeigneten Punkte der projektierten Staatsbahnlinie Görz—Triest bei Bovedo im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 22. Mai 1903. E.-M.-Z. 17.330/2.

Jahresbericht der Kommission für die Kanalisierung des Moldau- und Elbeflusses in Böhmen über ihre Tätigkeit im Jahre 1902.

Im abgelaufenen sechsten Jahre haben die Arbeiten der Moldau-Elbe-Kanalisierungs-Kommission unter Inanspruchnahme eines grösseren Betrages der ihr zur Verfügung stehenden Kredite einen lebhaften Fortschritt genommen. Die eigentlichen Bauarbeiten erstreckten sich auf die Staustufe bei Troja, welche fertiggestellt und dem Verkehre übergeben wurde, jene bei Miřowitz, deren Vollendung im Jahre 1903 zu gewärtigen steht, und den Lateralkanal Wraňan-Hořin.

Ueber diese Arbeiten und die fernere Tätigkeit der Kommission ist dem von ihr veröffentlichten sechsten Jahresberichte nachstehendes zu entnehmen:

Staustufe Nr. I bei Troja. In den ersten Monaten des Berichtsjahres wurde mit den Vollendungsarbeiten an der Flossschleuse begonnen, welche, durch das milde Wetter begünstigt, bereits am 28. Februar ihren Abschluss fanden. Die Flossschleuse in Troja unterscheidet sich von jenen in Klecan und Libschitz durch ihre grössere Länge und eine rationellere Verteilung des Gefälles.

Nach Abschluss der übrigen Arbeiten an der Staustufe in Troja wurde am 9. Juni zur ersten Aufstellung des Nadelwehres geschritten. Der volle Stau wurde am 11. Juni erreicht, und hierauf die Anlage vor der Betriebseröffnung in allen Teilen untersucht und ausprobiert. Die Füllungsdauer der Kammerschleuse betrug 4 Minuten, das Entleeren 3 Minuten 45 Sekunden. Die Zugschleuse war in 11 Minuten gefüllt und in 11 Minuten 10 Sekunden entleert. Bei gefüllter Zugschleuse und geöffnetem Obertore bedurfte ein Remorkör mit einem Frachtkahne zur Durchschleusung nach stromabwärts 20 Minuten.

Bei der Flossschleuse wurde die durchfliessende Wassermenge mit 25 m^3 pro Sekunde ermittelt; die Durchschleusungsdauer betrug 2 Minuten 22 Sekunden. Durch die horizontale Lage des Abschussbodens bei der Einfahrt in die Flossschleuse wird eine plötzliche Senkung des Oberwasserspiegels, welche sich in Klecan und Libschitz einstellt, vermieden und durch die besondere Anordnung des Gefälles, vereint mit einer stufenartigen Ausbildung der einzelnen Gefällsabschnitte, eine Herabminderung der Durchschleusungs-Geschwindigkeit erreicht.

Eine unwillkommene Gelegenheit bot am 19. Juni Anlass, die rationelle Einrichtung des Nadelwehres zu erproben. An diesem Tage wurde nämlich ein höherer Wasserstand angekündigt, so dass zum Freimachen des

kaum aufgestellten Wehres geschritten werden musste. Die Arbeit begann erst um 3 Uhr nachmittags; trotzdem waren bis $8^1/_2$ Uhr abends sämtliche Wehrnadeln beseitigt und die Wehrböcke im Schiffsdurchlasse niedergelegt. Das Niederlegen der Wehrböcke in dem 40 m weiten Schiffsdurchlasse erfolgte ohne Benützung der Winde nur durch einfaches Umkippen derselben ins Wasser in 20 Minuten.

Die feierliche Eröffnung der Staustufe Troja fand am 16. Juni statt.

Staustufe Nr. II in Klecan und Nr. III in Libschitz. Diese beiden Staustufen standen im Berichtsjahre bereits im Betriebe. In das Jahr 1902 fällt der Abschluss der Kollaudierung der Staustufe Libschitz, mit welcher im Spätherbste des Jahres 1901 begonnen worden war.

Die Bauauslagen der Staustufe Libschitz beziffern sich auf K 2,135.599·67. Gegenüber der genehmigten Bausumme von K 2,187.668·44 ergibt sich somit ein Ersparnis von K 52.068·77 oder 2·4 Prozent. Von dem gesamten Aufwande für die Herstellung der Anlage, der K 2,329.440·01 beträgt, entfallen neben den erwähnten eigentlichen Bauauslagen auf die technischen Vorarbeiten K 12.991·38, auf Grundeinlösungen K 88.568·90, auf Einlösung von Gebäuden und verschiedene Entschädigungen K 31.243·20, auf den Bau des Wehr- und Schleusenmeistergehöftes, sowie die Baulichkeiten für die Gehilfen K 45.029·18, auf die Ausrüstung der Staustufe K 6141·18, auf die telephonische Verbindung K 4464, auf verschiedene Bauausgaben K 4152·42 und auf die Erhaltung der Staustufe bis zur Kollaudierung K 1250·08.

Staustufe Nr. IV bei Mířowitz. Die Bauperiode 1902 war für den Fortschritt der Arbeiten an dieser Staustufe äusserst günstig. Den schwierigsten Teil der Arbeiten bildete der Rücken des Wehres mit den beiden Flusspfeilern III und IV der mit dieser Staustufe kombinierten Strassenbrücke. Vor Beginn dieser Arbeiten musste die Schiffahrt zuerst gegen das rechte Ufer verlegt werden. Die Fundierung der Brückenpfeiler und der dazwischen liegenden Teile des Wehrrückens erfolgte in drei sukzessive vom linken gegen das rechte Ufer fortschreitenden Abteilungen.

Gleichzeitig wurden auch die Arbeiten an den übrigen Teilen der Stauanlage fortgesetzt. Die Mauer- und Montierungsarbeiten an den Schleusen waren am 8. Oktober beendet.

Eine besondere Vorkehrung wurde bei den Mířowitzer Schleusen getroffen, damit die vom strömenden Wasser während der Schleusenfüllung in die Umlaufkanäle mitgerissene Luft noch vor den Schützenschächten entweichen könne. Zu diesem Behufe kamen im Gewölbescheitel der Umläufe kleine Luftkanäle zur Ausführung, mittels welcher der vom Umlaufkanale eingeschlossene Raum mit der äusseren Luft in Verbindung gesetzt wird.

Von der Brücke wurde im abgelaufenen Jahre das erste, 62 m weite, und das fünfte, 16 m weite, Feld montiert.

Ausser den angeführten Bauten gelangten im Jahre 1902 bei der Mířowitzer Staustufe noch verschiedene Nebenarbeiten zur Durchführung, unter anderen der Landungsplatz am rechten Ufer gegenüber Mühlhausen.

Staustufe Nr. V bei Wraňan mit dem Lateralkanale Wraňan-Hořin. Auf Grund der im Jahre 1901 verfassten Projekte wurde im Berichtsjahre mit den Arbeiten an dieser Staustufe begonnen. Nach dem Detailprojekte zweigt der Lateralkanal am linken Ufer der Moldau bei Flusskilometer 234 ab. Durch einen Teilungsdamm getrennt, schliesst sich demselben rechtsseitig das Nadelwehr an, welches zwei Oeffnungen aufweist, eine linksseitige mit einer Lichtweite von 40·10 m und den Schiffsdurchlass von 60·1 m Lichtweite auf der rechten Seite. Beide Wehröffnungen werden durch Nadeln geschlossen, welche sich an die Nadellehne der Wehrböcke stützen. Neben dem Schiffsdurchlasse liegt die Kammerschleuse für den Lokalverkehr. Diese hat in den beiden Häuptern eine Lichtbreite von 8 m und erhält eine nutzbare Länge von 60 m, so dass es möglich sein wird, auch jene kleineren Elbkähne durchzuschleusen, die eventuell unter Vermeidung des Kanales die freie Flussstrecke zwischen Wraňan und Melnik benützen sollten.

Gegen das rechte Ufer, an die Kammerschleuse anschliessend, ist die Flossschleuse situiert. Die Einfahrt zu derselben ist durch eine 55 m lange Mauer von der Zufahrt zur Kammerschleuse getrennt.

Der Schiffahrtskanal am linken Ufer erhält zum Schutze gegen Hochwässer einen Sicherheitsverschluss von 12 m lichter Weite, bestehend aus zwei gegeneinander gekehrten Stemmtoren. Das Kanalprofil ist derart gewählt, dass der Kanal durchwegs eine Tiefe von 2·5 m erhalten wird. Die Spiegelbreite wird 28·4 m betragen, der Kanal somit doppelschiffig angelegt. In km 3·5 und 5·9 erweitert sich der Kanal und bildet bei Lužec und Vrbno zwei Verladehäfen, welche zugleich als Wendeplätze für die Schiffe dienen werden. Ausserdem beginnt in km 8 eine Erbreiterung des ganzen Kanalprofiles, so dass die Sohle desselben bei den Kammerschleusen die Breite von 40 m erhält.

Hierdurch wird ein hinreichender Wasservorrat für den Schleusenbetrieb und auch ein Vorhafen für die auf die Schleusung wartenden Schiffe gewonnen. Der ganze Kanal erhält beiderseits Treidelwege von 3 m Breite. Die Strassen und Wege übersetzen den Kanal mit sieben Brücken in der Lichtweite von 24 m; eine achte Brücke überführt die Lokalbahn Jenšovic-Lužec über den Kanal. Das allgemeine Gefälle des Terrains, in welches der Kanal eingeschnitten ist, erfordert es, dass alle Gräben und Wasserläufe, welche am linken Kanalufer gelegen sind, auf die rechte Seite überführt werden, was in km 1·2/3, 2·5/6, 5·4/5 und 7·0/1 mittels Dücker bewerkstelligt wird. Ausserdem wird der mit dem Namen „Hořiner Bach“ bezeichnete Flussarm, der aus dem Moldauflusse nächst Vrbno gespeist wird, direkt am Oberhaupte der Hořiner Schleusenanlage in einem Betonkanale von 1·8 m Höhe, 1·2 m Breite und 345 m Länge unterführt.

Die Hořiner Schleusenanlage in km 9 besteht aus zwei nebeneinander gekuppelten Schleusen mit 8·9 m Gefälle. Die Bewegung der Tore, der Schützen in den Umlaufkanälen und der vier Spille, welche zum Hereinziehen und Herausschaffen der Schiffe aus den Schleusen dienen, wird unter Verwendung eines elektrischen Stromes von 220 Volt Spannung erfolgen, welcher in einer an der Trennungsmauer der Schleusen in der Nähe der Unterhäupter situierten Zentrale erzeugt wird. Dort gelangt eine Spiralturbine von 31 effektiven Pferdestärken zur Aufstellung, welche aus dem Oberkanale durch eine in der Trennungsmauer eingebettete Rohrleitung mit Betriebswasser versorgt wird.

Die elektrische Zentrale erhält auch eine Akkumulatorenbatterie zur Speisung der Beleuchtungsanlage.

Nach dem Detailkostenüberschlage beziffert sich der gesamte Aufwand für den Lateralkanal auf Kronen 6,500.000, wovon K 2,131.260 auf die Erdbewegung, K 2,910.640 auf sämtliche Bauherstellungen, K 750.100 auf die Eisenkonstruktionen, K 62.000 auf Wehr- und Schleusenmeistergehöfte und K 645.000 auf Grundeinlösungen entfallen.

Mit den Bauarbeiten wurde teils von Wraňan abwärts gegen Lužec, teils von Hořin aufwärts gegen Wrbno begonnen. Im Laufe des Jahres 1902 wurden unter anderen ausgeführt: Die Unterdückerung des Hořiner Baches, der Aushub und die Betonierung der Hořiner Schleusen mit einem Teile der Schleusenmauern, ferner das Schleusenmeistergebäude in Hořin. An dem Schiffahrtskanale sind die Baggerungen von Wraňan abwärts bis km 2·7 fortgeschritten; ausserdem wurde die Teilungsmauer zwischen dem Kanaleinlaufe und dem Flusse in der Länge von 354 m samt dem linken Landpfeiler und einem 11 m langen Teile des linken Nadelwehrfeldes fundiert und das Wehrmeistergebäude errichtet.

Schliesslich wäre noch zu erwähnen, dass in der mit der Staustufe in Wraňan zusammenhängenden Frage der Anlage von Schutzdämmen entlang der unteren Moldau ein Kompromiss zwischen der Kommission und den an diesen Schutzdämmen interessierten Gemeinden zustande gebracht wurde.

Für die nächsten, bereits an der konventionellen Elbe gelegenen Staustufen Nr. VI bei Unter-Beřkowitz und Nr. VII bei Wegstädtl stehen die Detailprojekte in Ausarbeitung. Die Inangriffnahme des Baues dieser zwei Staustufen wird im laufenden Jahre erfolgen. Der Stau im Wehrprofil bei Beřkowitz beträgt 1·95 m, der Niveauunterschied, welcher in den Schleusen überwunden wird, 2·7 m; die Stauhöhe bei Wegstädtl beträgt 2·18 m, das Gefälle 2·8 m.

Was die Schiffbarmachung der Moldau innerhalb Prags anbelangt, war die Tätigkeit der Kommission im abgelaufenen Jahre noch auf die Ausarbeitung der Detailprojekte beschränkt.

Wegen der Ausgestaltung des Holeschowitzer Hafens fand im Monate März 1902 die Begehungskommission statt, nach welcher das von der Firma Reiter & Štěpán ausgearbeitete Projekt unter Erteilung des Baukonsenses an die Kanalisierungskommission genehmigt wurde.

Aus der Geldgebarung der Kommission im Jahre 1902 ergibt sich folgendes: Das Aktivsaldo mit Ende 1901 betrug K 3,730.203·05, die reellen Einnahmen im Jahre 1902 K 2,063.316·69 und die durchlaufenden Einnahmen K 625.650·46. Die Einnahmen beziffern sich daher zusammen mit K 6,419.170·20, welchem Betrage K 234.873·55 Regieauslagen und K 3,202.442·89 Bauauslagen, ferner K 673.271·11 durchlaufende Auslagen, zusammen also an Ausgaben Kronen 4,110.587·55 gegenüberstehen. Hieraus ergibt sich mit Ende des Jahres 1902 ein Aktivsaldo von K 2,308.582·65. Unter Einbeziehung dieses Saldos zu den im laufenden Jahre fälligen Staats- und Landesbeiträgen, sowie den übrigen Einnahmen der Kommission bewertet der Jahresbericht den für das Jahr 1903 verfügbaren Geldbestand mit K 13,411.111·64.

Nach den Aufzeichnungen, welche die Kommission über den Betrieb der fertigen Staustufen geführt hat, waren die Wehre in Klecan und Libschitz durch 164 Tage, das Wehr von Troja durch 158 Tage aufgestellt.

In Podbaba (Troja) wurden im ganzen 1880 Fahrzeuge durchschleust, und zwar 961 talwärts und 919 bergwärts, darunter 1350 Dampfschiffe, 413 Schleppkähne und Steinzillen, 104 Pontons und kleinere Fahrzeuge und 13 Flösse. In Klecan wurden durchschleust 853 Fahrzeuge talwärts, 729 bergwärts, im ganzen 1582 Fahrzeuge, darunter 851 Dampfschiffe, 572 Schleppkähne und Steinzillen, 118 Pontons und kleinere Fahrzeuge, 8 Bagger, 27 Flösse und 6 Benzinboote. Die Durchschleusung bei Libschitz betrug 988 Fahrzeuge talwärts, 1020 bergwärts, zusammen 2008 Fahrzeuge, darunter 310 Dampfschiffe, 1550 Schleppkähne und Steinzillen, 113 Pontons und kleinere Fahrzeuge, 7 Bagger und 28 Flösse.

Aus dem Angeführten ist zu entnehmen, dass in Podbaba durchschnittlich täglich 10 Schleusungen mit 12 bis 13 Fahrzeugen, in Klecan 9 mit 9 bis 10 Fahrzeugen und in Libschitz 11 mit 12 Fahrzeugen stattfanden.

Die Flossremorkage, welche von der Kanalisierungskommission im abgelaufenen Jahre vorschussweise übernommen worden war, begann in den Haltungen Klecan und Libschitz am 2. Juni, in der Haltung Troja am 11. Juni und wurde mit einer dreitägigen Unterbrechung in der Zeit vom 20. bis 23. Juni, in welcher die Wehre wegen Hochwasser niedergelegt werden mussten, bis Mitte November fortgesetzt.

Geschleppt wurden durch die erste Haltung 291·05, durch die erste und zweite Haltung 14.619·90 und durch alle drei Haltungen 185.256·14 Festmeter. Der grösste Flossverkehr ergab sich am 25. Juni mit 21 Doppelflössen und 5994 Festmetern, am 12. Juni mit 18 Doppelflössen und 5023 Festmetern, am 26. Juni mit 17 Doppelflössen und 4169 Festmetern, am 18. Juni mit 14 Doppelflössen und 3252 Festmetern und am 8. Juni mit 12 Doppelflössen und 3217 Festmetern. Der Schleppdienst wurde durch die „Internationale Transportgesellschaft Beck, Brock & Cie." mit zwei Schraubendampfern von 170 und 200 HP besorgt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 230. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. Juni brachten die Abgeordneten Dr. Schoepfer und Genossen einen Antrag ein, betreffend die Gewährung eines Staatsdarlehens für die Zillertalbahn.

In derselben Sitzung interpellierten den Herrn Eisenbahnminister:

1. die Abgeordneten Kaftan nnd Genossen, betreffend den Bezug von Braunkohle für die k. k. Staatsbahnen;
2. die Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend die Aenderung der Dienstzeit der Wächter auf der Staatsbahnstrecke St. Pölten—Amstetten.

In der Sitzung des Ausgleichsausschusses des Abgeordnetenhauses vom 4. Juni machte, anlässlich der Verhandlungen über Artikel XXI des Zoll- und Handelsbündnisses (Viehverkehr) Regierungsvertreter Ministerialrat Dr. Max Freiherr v. Buschman folgende Mitteilungen:

Das Eisenbahnministerium beschäftigt sich bereits seit längerer Zeit infolge von Petitionen der Krakauer Kammer und anderer Korporationen mit der Reform der Borstenviehtarife, welche Reform sich in der Richtung des vom Abg. Binder gestellten Resolutionsantrages bewegen soll.

Anlangend den Stückguttarif, sind Erhebungen im Zuge, in welcher Weise die Tarifierung der Schweine nach dem Effektivgewichte durchführbar wäre. In dieser Beziehung sind schon in

der nächsten Zeit die abschliessenden Aeusserungen der Staatsbahn-Direktionen zu gewärtigen, insbesondere in der Richtung, in welchem Umfange die Anschaffung von hierzu notwendigen, eigens konstruierten Wägemitteln erforderlich ist.

Nach Einlangung dieser Aeusserungen wird das zur Durchführung dieser Massnahmen erforderliche Einvernehmen mit den übrigen Bahnverwaltungen sofort eingeleitet werden.

Was die Wagenladungstarife betrifft, welche nach Quadratmetern erstellt sind, so haben die gepflogenen Erhebungen nachstehendes Ergebnis gehabt: Zunächst wird der allgemeine auf den Staatsbahnlinien in Geltung befindliche Wagenladungstarif ab 1. Juli eine Verbilligung auf grössere Distanzen erfahren, und zwar durch Herabsetzung des Einheitssatzes auf Entfernungen über 300 km. Ferner sollen in Uebereinstimmung mit dem Antrage des Abg. Binder für den Transport von den östlichen Staatsbahnlinien in der Richtung nach Westen in den betreffenden direkten Tarifen noch weiters ermässigte Frachtsätze zur Einrechnung gelangen. Ueber das Ausmass dieser ermässigten Tarifsätze werden die Erhebungen in der nächsten Zeit zum Abschlusse kommen. Nach deren endgültiger Festsetzung wird sodann unverweilt an die Umarbeitung der in Frage kommenden direkten Tarife gegangen werden.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekte, und zwar:

1. für die eingeleisige Linie Nr. 75 „von der Wenzelsgasse durch die Klosterneuburgerstrasse und über die Brigittenauerlände bis zur Jubiläumsbrücke", ferner
2. für die eingeleisige Anfangsteilstrecke „von der Wittelsbachstrasse durch die Schüttelstrasse bis zur Kaiser Josefsbrücke über den Donaukanal" der Linie Nr. 60 „von der Valeriestrasse durch die Kaiser Josefsbrücken-Allee über die Kaiser Josefsbrücke durch die Schlachthausgasse, die Landstrasse-Hauptstrasse und über den Landstrasser Gürtel bis zur Fasangasse", wobei die konzessionsmässige Linienführung in der Valeriestrasse und der Kaiser Josefsbrücken-Allee durch jene in der Schüttelstrasse ersetzt erscheint:

Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung, sowie rücksichtlich der Linie ad 1 der Enteignungsverhandlung.) Die vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojekte für die obig angeführten Strecken wurden vom k. k. Eisenbahnministerium geprüft und bei Berücksichtigung mehrerer Bemerkungen betreffs der Teilstrecke ad 2 im allgemeinen entsprechend befunden. Gleichzeitig erging an die k. k. Statthalterei unter Uebermittlung der vorgelegten Operate der Auftrag, bezüglich der gegenständlichen Linien die Trassenrevision und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlungen anschliessend an dieselben die Stationskommission und politische Begehung, sowie rücksichtlich der Linie ad 1 auch die Enteignungsverhandlung vorzunehmen, wobei die k. k. Statthalterei ermächtigt wurde, für die ganzen begangenen Projekte, beziehungsweise für einzelne Teilstrecken derselben, bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an die Gemeinde Wien zu erteilen. [E.-M.-Z. 12.114.]

— (Geleiseanlage in der Wagenhalle „B" am Betriebsbahnhofe Grinzing: Betriebsbewilligung.) Der vom Magistrate der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegte Lageplan für die Geleiseanlage in der Wagenhalle „B" am Betriebsbahnhofe Grinzing der Wiener elektrischen Strassenbahnen samt den Zufahrtsgeleisen wurden der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen zur Amtshandlung mit der Ermächtigung übermittelt, im Falle eines anstandslosen Befundes den Baukonsens für die gedachten Anlagen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums zu erteilen. [E.-M.-Z. 22.236.]

Elektrische Lokalbahn Tabor-Bechin. (Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat unterm 8. Mai 1903 die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der elektrischen Lokalbahn Tabor-Bechin in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Bahn im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 20.745.]

Lokalbahn Janów - Jaworów. (Typenpläne für die Eisenkonstruktionen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die vom Verwaltungsrate der Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów vorgelegten Typenpläne für die Eisenkonstruktionen der Brücken mit Fahrbahn „oben" in km 38·68 (Lichtweite 2·0 m), in km 39·92 (Lichtweite 3·0 m), km 38·94 und 41·093 (Lichtweite 4·0 m) und km 44·80 (Lichtweite 6·0 m) der Lokalbahn Janów-Jaworów unter Vorschreibung besonderer Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 19.134.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende des Monates April 1903.) Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen ergibt mit Schluss des Monates April 1903 folgendes Bild:

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund)	
		im Baue am 1. April 1903	verbleiben im Baue am 1. Mai 1903
A. Hauptbahnen:			
I. Neubauten:			
Lemberg—Sambor—galizisch-ungarische Grenze:			
A. Teilstrecke Lemberg—Sambor .	76·8	—	—
1. Einfahrt in die Station Lemberg km 0·0—3·076	—	3·1	3·1
2. km 3·076—10·821	—	7·7	7·7
3. km 10·821—76·054 (Sambor) . .	—	66·0	66·0
B. Teilstrecke Sambor—galizisch-ungarische Grenze	92·0	92·0	92·0
Tauernbahn:			
Teilstrecke Schwarzach - St. Veit—Gastein km 0·780—30·371	29·7	29·7	29·7
Karawanken- und Wocheiner Bahn .	—	—	—
Pyhrnbahn	—	—	—
II. Erweiterungsbauten:			
a) auf im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen:			
Erweiterung der Station Salzburg (Rangierbahnhof und Verbindungsgeleise)	—	—	—
Umbau des Bahnhofes in Lemberg .	—	—	—
Linie Wien—Eger:			
Zweites Geleise in der Strecke Ziersdorf—Sigmundsherberg	26·3	26·3	17·7
Werkstättenbahnhof in Pilsen . . .	—	—	—
Linie Pilsen—Dux:			
Zweites Geleise in der Strecke Postelberg—Obernitz	17·2	17·2	17·2
Linie Prag-Pilsen:			
Zweites Geleise in der Strecke Königshof—Zditz	7·2	7·2	7·2
Linie Gmünd-Prag:			
Zweites Geleise in der Strecke Čerčan—Ričan	20·9	20·9	20·9
b) auf Privatbahnen:			
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:			
Linie Brünn—Pardubitz:			
Stationserweiterung Böhm.-Trübau	—	—	—
Buschtěhrader Eisenbahn:			
Linie Prag—Komotau:			
Zweites Geleise in der Strecke Milostin - Kounowa — Satkau-Teschnitz	9·3	9·3	9·3
Summe der Hauptbahnen . .	279·4	279·4	270·8

Bezeichnung der Strecke	Länge der Projektslinie in Kilometern	Hiervon in km (rund)	
		im Baue am 1. April 1903	verbleiben im Baue am 1. Mai 1903.
B. Lokal- und Kleinbahnen:			
Neubauten:			
Spalato-Sinj	40·0	40·0	40·0
Waidhofen a. d. Thaya-Zlabings	27·0	27·0	27·0
Jičin-Turnau	30·1	30·1	30·1
Neumarkt-Suchahora	21·3	—	21·3
Kaadner Lokalbahnen:			
Strecke Kaaden—Willomitz	19·7	19·7	19·7
Tabor-Bechin	23·7	23·7	23·7
Swětla-Ledeč-Kaców	47·5	47·5	47·5
Stammersdorf-Auersthal	21·9	21·9	—
Böhm.-Leipa—Steinschönau	22·1	22·1	22·1
Gänserndorf-Gaunersdorf	22·5	22·5	22·5
Schweissing-Haid	15·0	15·0	15·0
Piła—Jaworzno:			
Verlängerung der Linie bis Jaworzno-Stadt	3·8	3·8	3·8
Przeworsk-Bachorz	43·8	43·8	43·8
Mendelbahn	4·4	—	—
a) Seilstrecke	—	2·4	2·4
b) Adhäsionsstrecke	—	2·0	2·0
Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	11·4	11·4	11·4
Grobelno — Rohitsch - Sauerbrunn— Landesgrenze	35·0	35·0	35·0
Janow-Jaworów	31·3	—	31·3
Elektrische Strassenbahnen in Graz	1·0	1·0	1·0
Wiener elektrische Strassenbahnen	6·2	6·2	6·2
Summe der Lokal- und Kleinbahnen	427·7	375·1	405·8

Es sind sonach durch den Baubeginn der Lokalbahn Neumarkt-Suchahora 21·3 km und der Lokalbahn Janow-Jaworów 31·3 km, somit 52·6 km Lokalbahnlinien zugewachsen, dagegen durch die Bauvollendung der Legung des zweiten Geleises in der Strecke Ziersdorf—Limberg—Maissau der Linie Wien—Eger der k. k. Staatsbahnen, welches am 4. April 1903 eröffnet wurde, 8·6 km Hauptbahnen und 21·9 km Lokalbahnlinien durch die am 26. April 1903 erfolgte Eröffnung der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates April 1903 an Hauptbahnlinien 270·8 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 405·8 km in Bauausführung. Hervorzuheben wäre noch, dass der Sohlstollenvortrieb bis zum 30. April 1903 beim Tauerntunnel Nordseite 626·0 m und fertige Tunnelmauerung 32·0 m (gegen 612 m im Vormonate) und Südseite 454·6 m (gegen 445·8 m im Vormonate); dann beim Karawankentunnel Nordseite 1694·4 m und fertige Tunnelmauerung 647·0 m (gegen 1526·2 m und 531 m im Vormonate) und Südseite 1441·8 m und fertige Tunnelmauerung 760·0 m (gegen 1339·8 m und 622 m im Vormonate); ferner beim Wocheinertunnel Nordseite 1902·1 m und fertige Tunnelmauerung 1384·0 m (gegen 1834 m und 1279 m im Vormonate) und Südseite 1604·7 m und fertige Tunnelmauerung 531·0 m (gegen 1483·7 m und 464 m im Vormonate) und beim Bossrucktunnel der Pyhrnbahn Nordseite 984·8 m und fertige Tunnelmauerung 16·0 m (gegen 941 m im Vormonate) und Südseite 639·3 m und fertige Tunnelmauerung 20·0 m (gegen 603·5 m im Vormonate). Die Installationsbauten sind beim Karawanken- und Wocheinertunnel fertig und werden beim Tauern- und Bossrucktunnel fortgesetzt.

Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn). (Genehmigung der Unterbaunormalien.) Die vom Konzessionär Hugo Ritter v. Heider vorgelegten Unterbaunormalien für die Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn) wurden vom k. k. Eisenbahnministerium unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 21.860.]

Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel. (Baukonsenserteilung für die Hochbauanlagen.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat den Baukonsens für die Hochbaupläne der Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel unter den im Eisenbahnministerial-Erlasse vom 27. März 1903, Z. 4444, enthaltenen Bedingungen im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt. [E.-M.-Z. 22.352.]

Lokalbahn Sudoměř-Altpaka. (Variantenprojekte für die Teilstrecken km 0·8829 bis km 2·200, km 7·4 bis km 23·3 und km 58·542 bis km 59·767: Anberaumung der Stationskommission und politischen Begehung mit Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen, mit vorausgehender Trassenrevision für die Variante km 7·4 bis km 23·3.) Die k. k. Statthalterei Prag hat rücksichtlich der vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Variantenprojekte für die Teilstrecken km 0·8829 bis km 2·200, km 7·4 bis km 23·3 und km 58·542 bis km 59·767 der Lokalbahn Sudoměř-Altpaka die Trassenrevision bezüglich des Projektes der Variante km 7·4 bis km 23·3, ferner die Stationskommission und politische Begehung einschliesslich der Enteignungsverhandlung und der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen für sämtlich angeführte Variantenprojekte für den 22. Juni 1903 und folgende Tage anberaumt. [E.-M.-Z. 24.810.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Abänderung des Namens der Station Schönstein.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Abänderung des Namens der Station Schönstein der Lokalbahn Cilli - Wöllan in „Schönstein - Bad Topolschitz" genehmigt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Lokalbahn Mähr.-Weisskirchen—Krasna—Wsetin.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Lokalbahn Mähr.-Weisskirchen—Krasna—Wsetin von 25 auf 30 km pro Stunde unter der Voraussetzung genehmigt, dass mehrere näher bezeichnete Massnahmen zur Ausführung gelangen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Auflassung des Verladebahnhofes Korhánköz.) Die bisher auch als Verladebahnhof für Güter in Wagenladungen eingerichtet gewesene Haltestelle Korhánköz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Kecskemét-Korhánköz-Fülöpszállás wurde als Verladebahnhof aufgelassen und bleibt weiterhin nur als Haltestelle für den Verkehr von Personen und Reisegepäck bestehen.

— (Verlängerung der Gültigkeitsdauer zusammenstellbarer Fahrscheinhefte etc.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass vom 1. Juni 1903 an im allgemeinen kombinierbaren Rundreiseverkehre nachfolgende Neuerungen in Kraft getreten sind, und zwar: 1. Die Gültigkeitsdauer der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte für Reisen von mehr als 3000 km wird auf 90 Tage ausgedehnt. 2. Die Fahrt kann gegen Meldung beim Stationschef mit sämtlichen zusammenstellbaren Fahrscheinen in jeder beliebigen Unterwegsstation einmal, und ausserdem mit den über Budapest hinaus gültigen Fahrscheinen auch in Budapest während der Gültigkeitsdauer für beliebige Zeit unterbrochen werden. 3. Von dem obbezeichneten Zeitpunkte angefangen werden zusammenstellbare Fahrscheine nicht nur für die Linien sämtlicher französischen, sondern auch für die Linien sämtlicher italienischen Bahnen zusammengestellt, beziehungsweise ausgegeben. [„Közlöny."]

Kgl. ungarisches Handelsministerium. (Eisenbahn-Frachtbriefe.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat in Abänderung einer früheren Verordnung, die obligatorische Benützung der gestempelten Eisenbahn - Frachtbriefe betreffend, folgendes verfügt: Der Preis der Frachtbriefe beträgt: für Eil- und Frachtgut nebst Duplikat im internationalen Verkehre pro 1000 Stück K 24, pro 100 Stück K 2·40, einzeln 3 h; für Eilgut und Duplikat im österreichisch-ungarischen Verkehre pro 1000 Stück K 13·60, pro 100 Stück K 1·36, einzeln 2 h; für Lastgut und Duplikat im österreichisch-ungarischen Verkehre pro 1000 Stück K 9·70, pro 100 Stück 97 h, einzeln 1 h. Der Umtausch der Blankette kann durch Aufzahlung erfolgen. Diese Verfügung tritt am 1. August 1903 in Kraft. [„Közlöny."]

— (Importverbot für Weinreben und gebrauchte Weinpflöcke.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat über Ersuchen des Ackerbauministers an sämtliche Verkehrsanstalten Ungarns einen Zirkularerlass gerichtet, in welchem er den Import von Reben und gebrauchten Weinpflöcken aus Bosnien-

Herzegowina, Oesterreich und dem übrigen Auslande verbietet. Dieses Verbot erstreckt sich auch auf Kroatien und Slavonien. Der Erlass zählt eine Reihe von Munizipien auf, in deren Gebiet Weinreben und gebrauchte Weinpflöcke nur mit einer Spezialerlaubnis des Ministeis eingeführt werden dürfen.

Lokaleisenbahnen Körös (Krizevac) - Belovár und Belovár-Veröcze (Verovitica)-Barcs. (Fusionierung.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart den Wortlaut der Konzessionsurkunde zugunsten der Fusionierung der beiden Lokaleisenbahnen Körös - Belovár und Belovár - Veröcze - Barcs. Im Bereiche der Komitate Belovár (Kroatien) und Veröcze (Ungarn) führend, wird durch dieselben die Hauptlinie Budapest—Gyékényes—Körös—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit den Linien Barcs—Eszék und Barcs—Somogy-Szobb des Staatsbetriebes, sowie mit der Südbahnlinie Wien—) Wr. Neustadt—Nagy-Kanizsa—Barcs verbunden. Das Aktienkapital beträgt K 8,092.400, für Fahrbetiiebsmittel-Investitionen sind K 500.100 vorgesehen.

Lokaleisenbahn Töketerebes-Varanno. (Stationen.) Auf der jüngst dem Betriebe übergebenen Lokaleisenbahn wurden folgende Stationen, Verladebabnhöfe und Haltestellen eröffnet:

1. Gólszécs, Station für den Gesamtverkehr;
2. Kincses, Verladebahnhof für Wagenladungsgüter;
3. Parno, Haltestelle für den Persouen- und Gepäcksverkehr;
4. Széczpolyanka, Haltestelle und Wasserstation;
5. Szacsur, Verladebahnhof für Wagenladungsgüter;
6. Varanno, Station für den Gesamtverkehr und Maschinenstation.

Die für den Gesamtverkehr eingerichtete Ausgangsstation Töketerebes wurde entsprechend erweitert.

Ausland.

Deutsches Reich. (Teilweise Einfübrung der IV. Wagenklasse auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.) Vom 2. Juni ab wird auf einzelnen Strecken der genannten Bahnen im Anschlusse an das preussisch-hessische Netz die IV. Wagenklasse eingeführt werden. Von den reichsländischen Strecken Strassburg—Saargemünd, Saarburg—Saargemünd, Metz — Saarbrücken, Metz — Diedenhofen — Sierck laufen die Wagenzüge meistens nach den anschliessenden preussischen Strecken durch. Zur Zeit müssen daher die Wagen IV. Klasse, die auf den preussischen Strecken laufen, auf den Uebergangsstationen ein- oder ausgesetzt werden. Feruer müsseu die Reisenden, die in IV. Klasse von preussischen Stationen kommen oder in dieser Klasse dorthin weiter fahren wollen, auf den Uebergangsstationen umsteigen, neue Fahrkarten lösen, für neue Gepäcksabfertigung sorgen und dergleichen mehr. Es ist daher die Anordnung getroffen, dass die einmal in den Zügen befindlichen Wagen IV. Klasse nach und von den Reichsbahnstrecken weiter geführt werden. Die IV. Klasse wird in diesen Zügen auch dem örtlichen Verkehre auf den Reichseisenbahnen dienen, und zwar unter Erhebung des Satzes von 2 Pfennig für das Kilometer.

Schweiz. (Arbeiterfahrkarten auf den Bundesbahnen.) Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hat die Generaldirektion ermächtigt, die bisher nur in der Ostschweiz üblichen sogenannten „Arbeiterbillets" beizubebalten, bezw. auf das ganze Netz der Bundesbahnen auszudehnen, und zwar ungefähr mit der bei der ehemaligen Nordostbahn üblichen Ermässigung, die höchstens 25 Prozent der gewöhnlichen, jetzt billiger gewordenen Hin- und Rückfahrtaxen betragen wird. [„Z. d. V. D. E.-V".]

Verschiedene Mitteilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 25. April dem öffentlichen Verkebre übergebene 26·750 km lange Strecke Hódmezö-Vásárhely—Makó-Ujváros — im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen — ist den Vereinsbahnstrecken zugerecbnet worden.

— (Verzeicbnis gleichnamiger Eisenbahnstationen.) Den Vereinsverwaltungen ist mit Rundschreiben vom 9. Mai, Nr. III 276, der Entwurf des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung zur Prüfung u. s. w. übersandt worden. Die geprüften, bezw. berichtigten Entwürfe sind spätestens bis zum 15. Juni zurückzusenden.

Verlosungen.

Am 15. April:

Ungarische Südost-Lokalbahn. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4proz. Prioritäten vom Jahre 1886 (Rückzahlung ab 1. September).

Niederösterreichische Waldviertelbahn. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Dezeuber).

Südbahn-Gesellschaft. 3proz. Prioritäten der Serien A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V, Z (Rückzahlung ab 1. Juli), der Serie X (Rückzahlung ab 1. Oktober).

Dividenden.

Bozen-Meraner Bahn. Ab 18. Mai für die Aktie K 14·—, für den Genussschein K 4·—.

Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn. Coupon pro 1. Juli der Prioritätsaktie K 10·—.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Ab 22. Mai K 127·—.

Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn. Für die Aktie K 58·—, für den Genussschein K 38·—.

Prag-Duxer Eisenbahn. Ab 1. Juni für die Prioritätsaktie K 12·—, tür die Stammaktie K 8·—.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Coupon pro 1. Juli K 40·—.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Coupon pro 1. Juli K 9·—.

Oesterr. Nordwestbahn. Coupon pro 1. Juli für die Stammaktie K 9·—, für die Aktie lit. B K 21.—, für den Genussschein lit. B K 1·—.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd. Ab 1. Juli K 21·—.

Welser Lokalbahn. Ab 1. Juli K 3·—.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. Ab 1. Juli für die Stammaktie K 10·—, ab 1. Juli für die Prioritätsaktie K 6·—.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Coupon pro 1. Juni K 32·—.

Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.). Für die Prioritätsaktie K 18·—, für die Stammaktie K 1·—.

Allgemeine österreicbische Transportgesellschaft. Ab 3. Juni K 5·—.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszow). Für die Prioritätsaktie K 18·—, für die Stammaktie K 1·50.

Triester Tramway-Gesellschaft. Ab 1. Juli K 12·—.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Coupon pro 1. Juli für die Aktie Frcs. 15·50, für den Genussschein Frcs. 3·—.

Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen. Frcs. 16·—.

Generalversammlungen.

Im Monate Juni:

9. (Wien.) Gailtalbahn Arnoldstein-Hermagor.
9. (Wien.) Lokalbahn Wodňan-Moldautbein.
9. (Wien.) Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt.
9. (Wr. Neustadt.) Aktiengesellschaft der Schneebergbahn.
10. (Wien.) Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.
10. (Brüx.) Brüxer Strassenbahn- uud Elektrizitäts-Gesellschaft.
12. (Wien.) Friauler Eisenbahn-Gesellschaft.
15. (Wien.) Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz.
15. (Wien.) Lokalbahn Wodňan-Prachatitz.
15. (Wien.) Lokalbahn Strakonitz-Winterberg.
16. (Czernowitz.) Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft.
17. (Wien.) Lokalbahn Cblumetz-Königstadtl.
18 (Linz.) Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr.
19. (Wien.) Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding.
19. (Wien.) Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf.
19. (Wien.) Reicbenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.
19. (Wien.) Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft.
20. (Wien.) Lokalbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz.
20. (Lemberg.) Ostgalizische Lokalbahuen.
24. (Wien.) Lokalbahn Deutschbrod-Saar.
25. (Budapest.) Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
30. (Wien.) Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
30. (Budapest.) Barcs-Pakraczer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 gelangen von Prag K.F.J.B. nach Bad Reichenhall über Budweis—Gaisbach-Wartberg — Linz—Salzburg kombinierte Fahrkarten für die einfache Fahrt (Prag—Salzburg Schnellzug, Salzburg—Bad Reichenhall Personenzug) zum Preise von Mk. 42·90 in I. Klasse, Mk. 26·40 in II. Klasse und Mk. 14·— in III. Klasse, sowie Gepäckstaxen für je 10 kg von Mk. 1·41 zur Einführung.

Wien, am 5. Juni 1903. [574]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Lokalbahn. Steyrtalbahn. Attersee-, Hallstättersee-, Mondsee- und Traunsee-Dampfschiffahrt.

Einführung neuer direkter Fahrpreise.

Mit 15. Juni 1903 gelangen von den Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn nach Wien, Linz und Prag kombinierte Fahrpreise I. und II. Klasse einfache Fahrt zur Einführung.

Wien, am 2. Juni 1903. [575]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. August 1899.

Frachtsätze für Zucker.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 treten folgende Frachtsätze für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) jeder Art bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief in Wirksamkeit:

Nach	Von Rositz (Sachsen-Altenburg) Centimes für 100 kg
Au (Rheintal)	204
Buchs (Rheintal)	213
St. Margrethen	196

Diese Frachtsätze sind nur anwendbar auf Sendungen nach der Schweiz, welche ausweislich der Zollpapiere dahin bestimmt sind und nicht in das Gebiet des Deutschen Reiches zurückkehren.

Wien, am 4. Juni 1903. [576]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der Frachtsätze für Mannheim Industriehafen.

Die Frachtsätze der Station Mannheim Industriehafen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen gelten nunmehr ohne Beschränkung für den Umschlagsverkehr, sofern die Sendungen im Frachtbriefe als Umschlagsgut bezeichnet sind.

Soweit indessen die Frachtsätze der Station Mannheim Bad. B. niedriger sind als jene für Mannheim Industriehafen, gelten für den Umschlagsverkehr in Wagenladungen, d. i. für Sendungen, die vom Schiffe auf die Eisenbahn oder umgekehrt, oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — mit oder ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden, ab 1. Juli 1903 die Frachtsätze der Station Mannheim Bad. B. auch für Mannheim Industriehafen.

Die Berechnung dieser ermässigten Frachtsätze erfolgt jedoch nur dann, wenn die Stationsbezeichnung im Frachtbriefe auf „Mannheim Industriehafen transit" lautet, oder wenn das Gut im Frachtbriefe ausdrücklich als „Umschlagsgut" bezeichnet ist.

Der Eisenbahn-Verwaltung steht das Recht zu, die Kontrolle über den erfolgten Umschlag auszuüben.

Wien, am 4. Juni 1903. [577]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft anderseits.

Neuauflage des Tarifes.

Am 1. Juli 1903 tritt an Stelle des vom 1. Jänner 1899 gültigen Tarifes für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft (Schmalspurbahn) anderseits eine Neuauflage dieses Tarifes in Kraft.

Exemplare derselben sind bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 30 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. Juni 1903. [578]

K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft.

Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen.

Abfertigung von Tierbegleitern.

Die im Lokalgütertarife, Teil II, gültig vom 15. März 1896 auf Seite 7 unter B 1 enthaltenen speziellen Bestimmungen für Tierbegleiter werden hiermit aufgehoben und sind zu streichen.

Sarajevo, am 5. Juni 1903. [579]

Direktion der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen
namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife, Teil II, Heft 3.

Mit 1. Juli 1903 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1903 gültigen Tarife, Teil II, Heft 3, in Kraft.

Derselbe enthält eine Ergänzung und Abänderung des Tarifes 2 für Hornvieh und Borstenvieh und des Tarifes 4 für Maschinen, landwirtschaftliche etc.

Exemplare des Nachtrages sind bei den beteiligten Stationen zum Preise von 60 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 2. Juni 1903. [580]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen.

Ausgabe von Ferienkarten.

Auf den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und den mitverwalteten Privateisenbahnen werden vom 17. Juli 1903 an Ferienkarten in Gestalt von Monatskarten und Monatsnebenkarten zur Fahrt in I., II. oder III. Klasse ausgegeben, deren Geltungsdauer von da an beginnt und am 16. August 1903 Mitternacht erlischt. Das Nähere ist aus den Schalteranschlägen auf den Stationen ersichtlich.

Dresden, am 4. Juni 1903. [581]

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Deutschland. (Ständige Tarifkommission.) Am 23./24. Juni 1903 findet in Freudenstadt die 80. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen u. a. folgende Beratungsgegenstände:

1. Ergänzung der Zusatzbestimmung IV zu § 58 der Verkehrsordnung (Verpackung von Einstreupulver zu Düngezwecken);
2. Tarifierung von Holzkistchen und alter Watte;
3. Aufnahme von Terpeutinöl in das Verzeichnis der Kesselwagengüter;
4. Zulassung von Käse zur Beförderung in Privatgüterwagen;
5. Aenderung der Position „Marmormehl" des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter;
6. Aenderung der Position „Felle und Häute" des Spezialtarifes I;
7. Aufnahme von Flusssäure in den Spezialtarif I;
8. Aufnahme von Maniokaknollen in den Spezialtarif I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter;
9. Tarifierung von Rohbenzin;
10. Anfnahme von Flaschenhülsen aus Packpappe in die Spezialtarife I und II;
11. Ergänzung der Position „Leimleder" des Spezialtarifes II;
12. Tarifierung verschiedener Artikel, als Lithoponeweiss, Abstossfett (Gerberei-Abfallfett), Abfall-Chromoxydhydrat, Abfälle von Wirkwaren (Trikotagen), krystallisiertes Barythydrat und Bleiglanz;
13. Aufnahme von gedörrten, nicht zu Speisezwecken bestimmten Kartoffeln in den Spezialtarif III;
14. Frachtberechnung für Abfälle von neuen Zeugstoffen;
15. Tarifierung von Schamottewaren und Retorten aus Ton;
16. Aufnahme von Teerkoks in den Spezialtarif III;
17. Aenderung der Positionen „Tonwaren" der Spezialtarife II und III;
18. Versetzung von gemeinem Töpfergeschirr und Steinzeug in den Spezialtarif II;
19. Tarifierung von Zucker und Melasse. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Notstandstarife.) Auf eine Eingabe um Einführung eines Notstandstarifes für Saatgetreide, die von dem landwirtschaftlichen Vereine in Königsberg i. Pr. an die dortige Landwirtschaftskammer gerichtet und dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten durch den Minister für Landwirtschaft zugegangen ist, hat kürzlich, wie der „Berl. Akt." meldet, der erstgenannte Minister der Landwirtschaftskammer in Königsberg i. Pr. die Mitteilung zukommen lassen, dass die Gewährung von sogenannten Notstandstarifen für einzelne von Missernten heimgesuchte Landesteile nach den Erfahrungen der letzten Jahre zu vielen Unzuträglichkeiten bei ihrer Anwendung, aber auch zu vielen Berufungen geführt hat, da es nicht möglich sei, das Geltungsgebiet derartiger Tarife und ihre Anwendungsbedingungen so festzusetzen, dass sie allen aus gleicher Ursache Notleidenden, aber auch nur diesen, zugute kommen. In Uebereinstimmung mit den beteiligten Ressortministern werde daher künftig von der Gewährung von Notstandstarifen wegen ungünstiger Ernten in einzelnen Landesteilen überhaupt Abstand genommen werden, und es können solche nur noch dann eingerichtet werdeu, wenn es sich um ganz aussergewöhnliche Unglücksfälle, wie Ueberschwemmungen u. s. w., handelt, bei denen die Feststellung der einzelnen davon Betroffenen keine Schwierigkeiten bietet, oder wenn allgemeiue Landeskalamitäten in Frage kommen. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Teil II, vom 1. Jänner 1899. (Einbeziehung der Station St. Ingbert.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1903 wurde die Station St. Ingbert der Pfälzischen Eisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 5 für Eichenholzextrakt einbezogen:

km		Pfg. für 100 kg
614	Passau Donaulände trs. — St. Ingbert...	285
496	Regensburg Donaulände trs. — St. Ingbert...	247
571	Deggendorf Donaulände trs. — St. Ingbert...	277

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehre nach den Bleihütten- und Hochofenstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Jänner 1903. (Einbeziehung neuer Stationen.) Vom 1. Juni 1903 ab wurden die Stationen Diedenhofen, Düben, Menden, Saalhausen, Sötenich und Untersteinach-Stadtsteinach in deu obgenannten Ausnahmetarif als Versandstationen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die amtlichen Auskunftsstellen.

Oberschlesisch - Nordwestdeutsch - Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. (Einbeziehung der Haltestelle Rückersdorf-Oppelhain.) Vom 1. Juni 1903 ab wurde die zwischen den Stationen Hohenleipisch und Rückersdorf gelegene Haltestelle Rückersdorf-Oppelhain des Direktionsbezirkes Halle in den obeubezeichneten Tarif einbezogen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz und Posen). (Tarif-Nachtrag II.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wurde zum Ausnahmetarif vom 1. Jänner 1901 ein Nachtrag II eingeführt. Er enthält ermässigte Frachtsätze von Karsten-Centrumgrube nnd Paulusgrube, neue Frachtsätze von Castellengogrube, Preussengrube und Boerschacht, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Die Ermässigungen für Paulusgrube treten erst zu einem später bekannt zu machenden Zeitpunkte in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von Mk. 0·35 bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1443	k. k. österr. Staatsbahnen	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Packpapier, folgendes, Strohpapier, Schrenzpapier, Holzstoffpapier, Speltpapier, Zuckerpapier, Hülsenpapier, Bastpapier, auch die aus diesen Papieren gefertigten Düten; farbiges Tapetenpapier aus ungebleichten Rohstoffen, sowie Dachdeckpapier	Zartlesdorf	Asch B.St.B. Asch Stadt	Bei Aufgabe a) in Mengen unter 5000 kg b) von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 3 A des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899 Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 347 Heller b) 224 „ c) 210 „	a) 345 Heller b) 220 „ c) 206 „		Im Kartierungswege		
1444	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Spiritus	Znaim Oe.N.W.B.	Bregenz transit Buchs (Rheintal) transit Lindau transit St. Margrethen transit Aarau Basel S.B.B. und Bad. B. Basel-St. Johann Burgdorf Delémont (Delsberg) Romanshorn	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 10. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil V, Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1889 Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Centimes 321 321 321 326 438 396 511 460 351			Im Kartierungswege		Die Station Znaim rangiert in die gleiche Reexpeditionsgruppe wie Iglau (Stadt)
1445	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Porzellan in Rahmen, Verschlägen, Kisten, Harassen, Körben oder Tonnen, sowie Isolatoren aus Porzellan verpackt	Merkelsgrün	Verriéres transit für Sendungen nach Iran Genf (Genève) transit: 2. für Sendungen nach Port-Bou Genf (Genève) transit: 1. für Sendungen nach Grenoble	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif-Teil I, Abteilung A und auf Grund der allgemeinen Tarifvorschriften, enthalten im Tarif-Teil I, Abteilung B des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif des Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehres vom 1. Dezember 1894 Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 46·30 b) 34·20	ad 2. a) 52·30 b) 40·20 ad 1. a) 59·30 b) 43·80 Francs für 1000 kg				Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1446	k. k. österr. Staatsbahnen	Bukowinaer Lokalbahnen	Kalk der Pos. K—4 der Güterklassifikation zum Dünger	Czudin	Karapczin a. S.	1. Die Aufgabe der Sendungen muss als Frachtgut unter Erfüllung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen erfolgen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Die betreffenden Sendungen müssen in Oesterreich zur Düngung Verwendung finden, und muss der Inhaltbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz „zur Verwendung in Oesterreich als Düngemittel" schon bei der Aufgabe beigefügt sein. 3. Der Empfänger ist auf Vorhalten der Bahnverwaltung verpflichtet, die Verwendung der bezogenen Sendungen als Düngemittel in Oesterreich durch Vorlage der Bücher oder sonstigen Belege, oder durch eine auf seine Kosten vorzunehmende Revision derselben nachzuweisen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	Heller	Heller	Heller	im Kartierungswege		Die Vorlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 5 vom 10. Jänner 1903, Post 411, findet auf den in dieser Publikation aufgeführten Transportartikel keine Anwendung	
					Karapczin a. S.				16	11	5			
					Ropcze				18	12	6			
					Storożinetz				22	13	9			
					Panka				25	15	10			
					Tisowetz				26	16	10			
					Komarestie-Słobodzia				28	16	12			
					Beckow				29	17	12			
					Żadowa				31	18	13			
					Lukawetz a. S.				34	20	14			
1447	k. k. österr. Staatsbahnen		Stiegenstufen aus Pos. S—55 c) der Güterklassifikation	Friedeberg	Jägerndorf	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903		Lokaltarif	Heller	Heller	Heller	im Kartierungswege			
									72	66	6			
			Kleie aus Pos. M—4 der Güterklassifikation	Jägerndorf	Barzdorf				70	41	29			
				Jägerndorf	Jauernig				74	49	25			
				Sandhübel	Jauernig				44	39	5			
			Kaolin aus Pos. E—18 a) der Güterklassifikation	Stadt Weidenau	Ziegenhals				42	29	13			

Fortlaufende Nummer	1448	1449	1450
Die Publikation erfolgt von der	k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Kleinbahn Łupków-Cisna / Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Eisenbahnschwellen	Holzkohle	Presslinge, Rückstände von der Arachiden-, Leinsamen-, Ricinus- und Sesamöl-Fabrikation, auch zerkleinert (Mehl); Reisfutterstoffe, und zwar Reisbülsen, Reisfuttermehl und Reiskleie
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	den Stationen der Kleinbahn Łupków-Cisna / Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	Spišić-Bukovica (Station der Körös-Belovár-Veröcze-Barcser Lokalbahn	Triest
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Neu-Łupków transit / Borki wielkie transit	Triest	Neustrachitz (B.E.B.) / Milostin-Kounowa (B.E.B.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Eisenbahnschwellen müssen zum Baue der Lokalbahn Przeworsk-Bachórz bestimmt sein und mit auf die Bauleitung dieser Lokalbahn als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Beförderung gelangen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Anf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif	Tarif für den Ungarisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 3)
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschieden	119 Heller	Direkte Frachtsätze bestehen nicht
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	8 Heller	101 Heller	204 / 207 / Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Verschieden	18 Heller	
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens 31. März 1904 der k. k. Staatsbahn-Direktion in Lemberg vorzuliegen sind		
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1451	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken a) der Position H—20/a } der Güterklassifikation im Tarife, Teil I b) „ „ H—20/b }	Siehe Tabelle		Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die in der Tabelle unter a) angeführten Frachtsätze gelangen nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Anhang zu den Tarifen, Teil II des Oesterr. Eisenbahnverbandes	Verschieden	Siehe Tabelle		Im Kartierungswege		Ausser den nebenstehenden Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung

Von	Nach					
	Duby B.E.B.		Kladno B.E.B.		Smečna-Steruberg B.E.B.	
	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze in Hellern für 100 kg					
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:						
Holubitz	—	—	—	—	126	132
Kuuowitz-Lonczka	—	—	136	141	139	144
Sternberg	—	—	114	118	117	121
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:						
Blauda	—	—	105	106	108	109
Deutsch-Liehau	—	—	112	114	115	117
Heilendorf	—	—	105	106	108	109
Kornitz	—	—	110	111	113	114
Mähr. Neustadt	—	—	118	119	121	122
Mähr. Schönberg	—	—	108	109	111	112
Mähr. Trübau	—	—	102	103	105	106
Märzdorf	—	—	112	114	115	117
Petersdorf-Ullersdorf	—	—	108	109	111	112
Sternberg	—	—	114	118	117	121
Türnan	—	—	107	108	110	111
Zöptau	—	—	112	114	115	117
Stationen der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:						
Adamsthal	—	—	102	103	105	10
Blansko	—	—	102	103	105	106
Brünu	—	—	102	103	105	106
Brüsau-Brünulitz	—	—	93	94	96	97
Bndigsdorf	—	—	89	90	92	93
Gurein	—	—	120	121	123	124
Hocbstein	—	—	89	90	92	93
Hohenstadt	—	—	93	94	96	97
Holubitz	—	—	—	—	126	132
Königsfeld	—	—	112	113	115	116
Lettowitz	—	—	93	94	96	97
Lukawetz	93	94	95	96	98	99
Olmütz	—	—	102	103	105	106
Raitz	—	—	102	103	105	106
Rěčkowitz	—	—	114	115	117	118
Sichelsdorf	—	—	89	90	92	93
Triebitz	—	—	84	85	87	88
Tischnowitz	—	—	127	128	130	131
Zinsendorf	—	—	118	119	121	122

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1452	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Holz des Spezialtarifes 2	Tetschitz St.E.G.	Lieben Oe.N.W.B. Lieben St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Heller 124 120	Heller 119 109	Heller 5 11	Im Kartierungswege		
1453	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen	Rohzucker	Rositz-Seslawek	Pečck	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1902	91 Heller	79 Heller	12 Heller	Im Kartierungswege		
1454	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Zündhölzchen	Krasna K.F.N.B.	Eger B.E.B. und k.k.St.B. Karlsbad B.E.B. Leitmeritz Oe.N.W.B. Teplitz A.T.E.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteben keine direkten Frachtsätze	Heller 489 489 395 427		Im Kartierungswege		
1455	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Thon, lose oder in Säcken verpackt, der Tarifposition T—17, lit. a	Brüsan-Brünnlitz	Segen-Gottes	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	60 Heller	51 Heller	9 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1456	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Kalk, gebrannt, und Dungkalk	Hrabačow (k.k.St.B.)	Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn:	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Bad Bělohrad					37				
					Dobřenitz-Syrowatka					55				
					Falgendorf-Widach					31				
					Gross-Wossek					55				
					Liebstadtl					32				
					Nimburg					58				
					Senil					36				
					Trnau					47				
			Dungkalk		Alt-Paka					27				
					Jičin					48				
					Königgrätz					54				
					Neubydschow					49				
					Nenpaka					29				
					Tannwald-Schumburg					48				
					Wostroměř					39				
1457	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Güter der Klasse I	Troppau k.k.St.B. und K.F.K.B.	Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn:	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarif bestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller		Im Kartierungswege		
					Brüx					564				
					Holtschitz-Seestadtl					578				
					Komotau					588				
					Udwitz-Görkan					587				
					Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn:									
					Dallwitz					660				
					Kaaden-Brunnersdorf					611				
					Klösterle					620				
					Komotau					588				
					Priesen					606				
					Saaz					590				
					Schlackenwerth					649				
					Schmiedeberg					599				
					Trnowan					585				
					Tschernowitz					605				
					Wickwitz					642				
					Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:									
					Brnch					552				
					Eisenberg					576				
					Görkau					588				
					Lichtenstadt					682				
					Neudek					665				
					Podersam					629				
					Postelberg					600				
				oder umgekehrt										

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1458	Oesterr. Nordwestbahn	beteiligten Bahnen	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquetts als Frachtgut	Schwadowitz-Eipel	Böhm.-Brod Lieben St.E.G. Prag St.E.G.	Einhaltung der bestimmungen der zitierten Tarife	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife der beteiligten Bahnen	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Heller für 1000 kg 880 600 600		Im Kartierungswege		
1459	Oesterr. Nordwestbahn		Steine des Spezialtarifes 3	Kolin	Libnowes	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oesterr. Nordwestbahn vom 1. Jänner 1898	13 Heller	11 Heller	2 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Bezirksausschuss in Königstadtl als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1904	Die Steine müssen zur Beschotterung von Bezirksstrassen bestimmt sein

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
31	Nr. 8 vom 17. Jänner 1903	508	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich angeführt	Hornvieh in Wagenladungen	Urfahr	Bregenz Buchs etc.	15. Juli 1903	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
38	Nr. 119 vom 18. Oktober 1902	2038	K. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmische Nordbahn-Gesellschaft, Buschtěhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn-Gesellschaft	Malz bei Aufgabe als Frachtgut	den in der Tabelle aufgeführten Eisenbahnstationen	allen ausländischen Stationen, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit (nach diesen vier Stationen jedoch nur bei Weitersendung nach dem Auslande), sowie nach Triest, Finme, Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder Rosawitz-Hafen, sofern die Malzsendungen in diesen Umschlagsstationen mit der Eisenbahn anlangen und ab denselben nach ausländischen Plätzen mittels Schiff weitergesendet werden	Der Text der Rubrik 13 wird mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1903 wie folgt ergänzt: „Bezüglich jener Frachtdokumente, deren Vorlage nicht rechtzeitig in dem auf das betreffende Quartal folgenden Monate bewirkt werden kann, wird gestattet, dass diese Dokumente gleichzeitig mit den Dokumenten des nächstfolgenden Quartales eingereicht werden können“	
39	Nr. 2 vom 3. Jänner 1903	170	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht näher bezeichnet	Obst, frisches und getrocknetes der Pos. O—1—a/1 und b) der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Gleisdorf Lassnitz Sebersdorf St. Ruprecht a. d. Raab Studenzen-Fladnitz Weiz	Budapest-központi vásárcsarnok	Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 ist in die Rubrik 14 der Publikation folgende Bestimmung aufzunehmen: Diese Frachtsätze werden nur für solche Sendungen angewendet, welche unter der Adresse: „N. N., behördlicher Vermittler, Budapest-központi vásárcsarnok“ oder auf den Namen oder die Firma eines ständigen Pächters einer Verkaufsstelle in „Budapest-központi vásárcsarnok“ adressiert sind. Als ständige Pächter gelten nur jene, welche in der Markthalle eine Verkaufsstelle mindestens auf die Dauer eines Monates nachweisbar gemietet haben. Gleichzeitig ist in der Rubrik 5 die Stationsbezeichnung St. Ruprecht a. d. Raab auf „St. Ruprecht a. d. Raab“ abzuändern		
40	Nr. 47 vom 25. April 1903	1225	K. k. österr. Staatsbahnen	Nicht namentlich aufgeführt	Obst, getrocknetes, aller Art, ferner Pflaumenmus (Powidl, Lequar)	Sabacz (k.U.St.B.)	Frankfurt a/M. Hafen Gustavsburg trs. Mainz Hafen Kastel Hafen Mannheim trs. Ludwigshafen a. Rh. trs.	Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 werden die Frachtsätze wie folgt abgeändert: von Mark 4·79 — auf Mark 4·64 von Mark 4·86 — auf Mark 4·71 von Mark 4·87 — auf Mark 4·72 von Mark 4·88 — auf Mark 4·73	
41	Nr. 3 vom 6. Jänner 1903	227	K. k. österr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—9 der Güterklassifikation und Lebensmittel aller Art	Stationen der Dalmatiner Staatsbahnen	Knin	Bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1903 ist in der 6. Rubrik nach: „Als Empfänger ist im Frachtbriefe das Pfarramt in Kievo“ einzuschalten: „oder die Gemeindevertretung in Orlaj“	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 66. **Wien, 11. Juni 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Staatseisenbahnrat. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Personal-Nachrichten. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Staatseisenbahnrat.*)

Am 5. Juni fand unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers die zweite Plenarsitzung der diesjährigen Frühjahrssession des Staatseisenbahnrates statt.

Zu Beginn der Sitzung teilte Se. Exzellenz der Herr Vorsitzende mit, dass sich die drei ständigen Ausschüsse des Staatseisenbahnrates und das wiedergewählte Spezialkomitee für die Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr folgendermassen konstituiert haben:

Der Ausschuss für allgemeine Angelegenheiten wählte: zum Obmanne Herrn Dr. Viktor Wilhelm Russ, zum Obmann-Stellvertreter Herrn Hofrat Ladislaus Ritter v. Struszkiewicz, zum Referenten Herrn kaiserlichen Rat Wilhelm v. Boschan.

Der Ausschuss für Fahrordnungs-Angelegenheiten wählte: zum Obmanne Herrn Viktor Riedl v. Riedenstein, zum Obmann-Stellvertreter Herrn Josef Houdek, zum Referenten Herrn Alfred Ritter v. Lindheim.

Der Ausschuss für kommerzielle und Tarifangelegenheiten wählte: zum Obmanne Herrn Hofrat Samuel Ritter v. Hahn, zum Obmann-Stellvertreter Herrn Gottlieb Bondy, zu Referenten die Herren kaiserlichen Rat Alfred Deutsch und Hofrat Dr. Thaddäus Pilat.

Das wiedergewählte Spezialkomitee für die Revision des Internationalen Frachten-Uebereinkommens wählte: zum Obmanne Herrn kaiserlichen Rat Wilhelm v. Boschan, zum Obmann-Stellvertreter Herrn Wilhelm Briess und zum Referenten Herrn kaiserlichen Rat Alfred Deutsch.

Hierauf wurde zur Tagesordnung übergegangen und erstattete zunächst kaiserlicher Rat v. Boschan namens des Ausschusses für allgemeine Angelegenheiten das Referat.

Von den hier behandelten Gegenständen verdient besondere Hervorhebung der Antrag des Mitgliedes Dr. Exner, betreffend die Errichtung eines technischen Studienbureaus für sämtliche österreichische Eisenbahnen. Der Antrag wurde über Vorschlag des Referenten in nachstehender Fassung zum Beschlusse erhoben:

„Das Eisenbahnministerium wird ersucht, die Errichtung eines Studienbureaus für sämtliche österreichischen Eisenbahnen in Erwägung zu ziehen und das Ergebnis dieser Erwägungen dem Staatseisenbahnrate in der nächsten Herbstsession mitzuteilen.“

Der sodann zur Behandlung gelangte Antrag des Mitgliedes Ivan Hribar, betreffend die baldige Inangriffnahme des Umbaues des Südbahnhofes in Laibach, fand nach eingehender Begründung durch den Antragsteller, auf dessen Ausführungen namens der Regierung Sektionschef Staně erwiderte, gleichfalls die Zustimmung der Versammlung.

Nachdem noch der Antrag des Mitgliedes Kaftan, mit welchem das Eisenbahnministerium ersucht wird, auf den unverzüglichen Umbau des Aufnahmsgebäudes in Pardubitz Einfluss zu nehmen, angenommen worden war, wurde zu den Fahrordnungs-Angelegenheiten übergegangen.

Namens des hierfür eingesetzten Ausschusses referierte Mitglied Ritter v. Lindheim, welcher vorerst die vom Eisenbahnministerium zur Verfügung gestellten Daten über Zugsverspätungen und Unfälle auf den k. k. Staatsbahnen zur Kenntnis der Versammlung brachte. Aus diesen Daten ergibt sich, dass im Jahre 1902 sowohl bezüglich der Zugsverspätungen, als auch der Unfälle eine namhafte Abnahme zu verzeichnen ist.

Nachdem sodann die einschlägigen „Mitteilungen“ des Eisenbahnministeriums, sowie die Grundzüge für die Winterfahrordnung 1903/04 der im Staatsbetriebe stehenden Bahnlinien seitens der Versammlung zur Kenntnis genommen worden waren, referierte Mitglied

*) Das Protokoll wird seinerzeit zur Veröffentlichung gelangen.

Ritter v. Lindheim über die in Fahrordnungs-Angelegenheiten eingebrachten Initiativanträge der einzelnen Mitglieder.

Zu einer äusserst lebhaften und längere Zeit in Anspruch nehmenden Debatte gab Anlass der Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy auf Herstellung direkter Schnellzugsverbindungen zwischen Böhmen einerseits und Oesterreichisch-Schlesien, Galizien, die Bukowina und Russland anderseits.

Nachdem dieser Antrag, welchem umfangreiche Tabellen und Studien beigegeben waren, durch den Referenten eine eingehende Würdigung erfahren hatte, ergriff der Antragsteller zur Begründung seines Antrages das Wort, indem er hierbei insbesondere die Bedeutung seiner Anregung für den Reiseverkehr von Russland nach den böhmischen Bädern, sowie für die Belebung der Handelsbeziehungen zwischen Oesterreich und Russland hervorhob.

Nachdem seitens des Regierungsvertreters Ministerialrates Pascher ausgeführt worden war, dass zwischen Böhmen und Galizien (Prag, Karlsbad und Podwołoczyska) bereits eine direkte Zugsverbindung mit durchgehenden Wagen nach beiden Richtungen verkehre, eine weitere Ausgestaltung dieses Verkehres jedoch auf grosse Schwierigkeiten sowohl in finanzieller, als auch in fahrplantechnischer Hinsicht stosse und die Mitglieder Kaftan und Briess sich für die Annahme des Antrages Bondy ausgesprochen hatten, wurde derselbe von der Versammlung nach einem Schlussworte des Referenten, welcher darauf hinwies, dass das Eisenbahnministerium bisher der fraglichen Reiseroute sein unausgesetztes Augenmerk zugewendet habe, und daher auch zu hoffen sei, dass die dem Antrage Bondy zugrunde liegenden Bestrebungen auch fernerhin die Förderung der obersten Eisenbahn-Verwaltungsstelle finden werden, der Regierung zur Würdigung abgetreten.

Desgleichen wurde der Antrag des Mitgliedes Ivan Hribar auf Einstellung von Restaurationswagen bei den Tagesschnellzügen der Linie Wien—Triest — eine Frage, mit deren Studium nach den im Ausschusse gegebenen Aufklärungen auch die Südbahnverwaltung selbst sich beschäftigt — dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Nach Erledigung der Fahrordnungs-Angelegenheiten referierte das Mitglied Dattner über die den Personen- und Gepäcksverkehr betreffenden Mitteilungen und Anträge, sowie über einige den Güterverkehr betreffende Angelegenheiten.

Von letzteren verdient besondere Hervorhebung der Bericht des in der Herbstsession 1902 gewählten Spezialkomitees zur Redigierung der Grundzüge für die vom Eisenbahnministerium in Aussicht genommenen abgeänderten „Vorschriften in Ansehung der Berechnung der Wagenstandgelder, beziehungsweise der Ladefristen für Wagen auf den an die österreichischen Staatsbahnen anschliessenden Industriegeleisen".

Bei Besprechung der genannten Vorschriften, durch welche insbesondere den vielfach geäusserten Wünschen der Industriegeleise-Inhaber wegen geringerer Kürzung der Ladefristen bei Wagenmangel, sowie wegen Verlängerung der Ladefristen um in dieselbe fallende Sonn- oder Festtage Rechnung getragen werden soll, erklärte das Mitglied Günther, dass er sich mit den vom Spezialkomitee im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium redigierten Vorschriften nicht vollkommen einverstanden erklären könne und daher erforderlichenfalls auf diese Vorschriften in einer der nächsten Sessionen des Staatseisenbahnrates wieder zurückkommen müsste.

Diesen Ausführungen traten die Mitglieder Deutsch und Briess entgegen, welch letzterer dem Wunsche Ausdruck gab, es sollten die vom Spezialkomitee redigierten Vorschriften durch das Plenum zum Beschlusse erhoben werden, damit das Eisenbahnministerium ehetunlichst in die Lage komme, auf die österreichischen Privatbahnen wegen Uebernahme der mehrerwähnten Vorschriften Einfluss zu nehmen.

Des weiteren ergriffen bei Behandlung der Ladevorschriften das Wort die Mitglieder Riedl v. Riedenstein, Baczewski, sowie der Ersatzmann Załoziecki, welche übereinstimmend das Ersuchen stellten, es hätte für jene Industrie-Etablissements, welche unter steueramtlicher Kontrolle arbeiten, die Anrechnung von Wagenstandgeldern für jene Stunden zu entfallen, in denen nach den bezüglichen gesetzlichen Normen von seiten der Finanzbehörde die Ladearbeit nicht gestattet ist.

Im weiteren Laufe der Debatte ergriff seitens der Regierung der Ministerialrat Dr. Röll das Wort, indem er die weitgehenden Zugeständnisse hervorhob, welche die vorliegenden Vorschriften gegenüber dem ursprünglichen Entwurfe derselben aufweisen, und erklärte der genannte Regierungsvertreter, dass das Eisenbahnministerium weitere Konzessionen aus finanziellen Rücksichten, sowie wegen der hieraus zu gewärtigenden ungünstigen Rückwirkung auf den Wagenumlauf nicht in Aussicht nehmen könne.

Nachdem noch eine Reihe von Mitgliedern zum Gegenstande Stellung genommen hatte, wurden die Anträge des Spezialkomitees samt zwei Resolutionen, betreffend die Befreiung der Industriegeleise-Inhaber von Wagenstandgeldern bei Verzögerungen der Zollmanipulation, beziehungsweise das Ruhen der Ladefristen für jene Stunden, während welcher eine steueramtliche Abfertigung gesetzlich nicht gestattet ist, zum Beschlusse erhoben.

Hierauf wurde zur Behandlung des Antrages der Mitglieder Gregor und Freiherr v. Mustatza, betreffend die Ausgestaltung des Stückgutverkehres nach Art des Postpaketverkehres, übergegangen. Der Antrag fand durch die im Ausschusse abgegebene Erklärung des Regierungsvertreters Ministerialrates Dr. Röll seine Erledigung, wonach beim Eisenbahnministerium bereits Studien wegen allgemeiner Einführung eines vereinfachten Abfertigungsverfahrens für Stückgüter anhängig sind.

Sodann wurde die Sitzung unterbrochen.

* * *

In der Nachmittagssitzung wurde in der Beratung über die den Güterverkehr betreffenden Mitteilungen und Initiativanträge fortgefahren. Hinsichtlich dieser Gegenstände referierte das Mitglied kaiserlicher Rat Deutsch, welcher nach Erledigung der einschlägigen Mitteilungen zunächst den „Beschlüssen des Subkomitees des Staatseisenbahnrates für die Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr" eine eingehende Besprechung widmete.

Die bezeichneten Beschlüsse wurden sodann en bloc angenommen.

Die sohin vorgenommene Wahl von Delegierten des Staatseisenbahnrates zur Mitwirkung bei den Verhandlungen über die Revision der Güterklassifikation der Artikelgruppen „Papier und Pappe“, sowie „Holz“ ergab das Resultat, dass für die erstgenannte Artikelgruppe zu Delegierten die Mitglieder Lemach und Rathausky, für die Artikelgruppe „Holz“ die Mitglieder Dattner, Ullmann und Wirth gewählt wurden.

Eine längere Diskussion entspann sich bei der Beratung des Antrages der Mitglieder Gregor und Freiherrn v. Mustatza:

„Das Eisenbahnministerium wird ersucht, auf den nordöstlichen Linien der k. k. Staatsbahnen und den Bukowinaer Lokalbahnen für den Transport von roh vorgerichteten Buchenbrettchen bis 1·25 m Länge und 25 bis 30 mm Stärke nach Deutschland den Ausnahmetarif II einzuräumen.“

An der Diskussion, welche auf das Gebiet der Förderung des Holzexportes durch Tarifmassnahmen im allgemeinen hinübergriff, beteiligten sich die Mitglieder Ullmann und Dattner.

Der Antrag gelangte schliesslich in der Form zur Annahme, dass das Eisenbahnministerium ersucht wird, die angestrebte Tarifermässigung für sämtliche Linien der k. k. Staatsbahnen zu gewähren.

Der sodann in Beratung gezogene Antrag des Mitgliedes Ivan Hribar, betreffend Gewährung entsprechender Tarifermässigungen zugunsten der krainischen Mühlenindustrie, um derselben die Konkurrenz mit den ungarischen Mühlen nach Istrien und Dalmatien zu erleichtern, wurde durch den Antragsteller in ausführlicher Rede begründet und hierauf in der vom Referenten vorgeschlagenen Fassung zum Beschlusse erhoben.

Schliesslich besprach der Referent den Dringlichkeitsantrag des Mitgliedes Dr. Licht auf Einführung tarifarischer Massnahmen zum Schutze und zur Hebung der österreichischen Mühlenindustrie. Zu diesem Antrage ergriff ausserdem das Mitglied Briess das Wort, indem er ausführte, dass durch tarifarische Massnahmen allein die Verhältnisse der österreichischen Mühlenindustrie nicht gebessert werden könnten. Der Antrag fand in der nachstehenden, vom Referenten vorgeschlagenen Fassung die Billigung des Staatseisenbahnrates:

„Das Eisenbahnministerium wird ersucht, im Einvernehmen mit dem Handelsministerium Massnahmen zu treffen, welche geeignet wären, die ungünstigen Verhältnisse der österreichischen Mühlenindustrie zu verbessern, wobei sowie bisher den divergierenden Interessen der verschiedenen in Frage kommenden Gebiete tunlichst Rechnung zu tragen wäre.“

Nach Erledigung der Tagesordnung gab Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister seiner besonderen Befriedigung darüber Ausdruck, dass der Staatseisenbahnrat auch in seiner neuen Zusammensetzung seine Eignung erwiesen habe, in verhältnismässig kurzer Zeit eine Reihe wichtiger, zum Teil recht verwickelter Fragen einer gedeihlichen fachlichen Erörterung und fördernden Schlussfassung zuzuführen. Zu diesem Erfolge haben übrigens, wie stets, die Herren Referenten, die mit grosser Sachkenntnis und hingebungsvollem Eifer ihre schwierige Aufgabe gelöst haben, in besonders dankenswerter Weise mitgewirkt. Seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung werde grosser Wert darauf gelegt, durch den unmittelbaren Kontakt mit den Kreisen der Landwirtschaft, der Industrie und des Handels, wie er durch den Staatseisenbahnrat gewährleistet erscheine, die Verwaltung in engster Fühlung mit den Bedürfnissen und Bestrebungen dieser Kreise zu erhalten, und sei aus diesem Zusammenwirken auch diesmal eine Anzahl dankenswerter Anregungen hervorgegangen, deren sorgsame eingehende Erwägung die Staatseisenbahn-Verwaltung sich zur Pflicht machen werde.

Hierauf sprach namens des Staatseisenbahnrates das Mitglied Bondy Sr. Exzellenz dem Herrn Vorsitzenden den Dank für die freundlichen Worte der Anerkennung, sowie für die umsichtige, unparteische und entgegenkommende Leitung der Verhandlung aus. Ferner dankte das genannte Mitglied dem Herrn Minister dafür, dass derselbe jederzeit bemüht sei, für die Durchführung der Beschlüsse des Staatseisenbahnrates, mögen dieselben auch auf Schwierigkeiten stossen, nach Möglichkeit Sorge zu tragen, und schloss mit dem vom lebhaften Beifalle der Versammlung begleiteten Wunsche, es möge Sr. Exzellenz noch viele Jahre gegönnt sein, an der Spitze des österreichischen Eisenbahnwesens zu stehen und namentlich die für die nächste Zeit in Aussicht stehenden bedeutenden und schwierigen Fragen einer gedeihlichen Lösung zuzuführen.

Mit dem Danke für diese freundliche Kundgebung schloss hierauf Se. Exzellenz der Herr Eisenbahnminister die Versammlung.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Im Falle der Tötung eines Menschen infolge eines Eisenbahnunfalles steht nicht nur den im § 1327 a. b. G.-B. genannten Personen, sondern überhaupt jenen ein Ersatzanspruch zu, welche durch den Tod des Verletzten Schaden erlitten haben.

(Beschluss vom 18. April 1903, Z. 3853.)

Am 3. Februar 1902 wurde der Sohn Eduard der Helene Sch. nächst der Bahnstation M. von einem Zuge überfahren und getötet.

Helene Sch. brachte wider die Eisenbahn-Gesellschaft, in deren Betrieb sich der Unfall ereignet hatte, eine Klage auf Bezahlung der Begräbniskosten und entsprechender Alimente ein, welche in erster Instanz durch das k. k. Handelsgericht in Wien kostenpflichtig mit folgender Begründung abgewiesen wurde:

„Was zunächst die Frage nach der Haftungspflicht anbelangt, so ist es nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, zweifellos, dass die den Betrieb führende Bahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes verantwortlich ist.

Bei der meritorischen Entscheidung ging das Gericht von der Erwägung aus, dass das zitierte Gesetz als spezielle Norm strenge auszulegen ist. In demselben sind nun bloss die §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. bezogen und im § 1327 a. b. G.-B. sind die im Falle des Todes anspruchsberechtigten Personen genau bezeichnet, indem der zitierte Paragraph bestimmt, dass ‚der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getöteten das, was ihnen entgangen ist, ersetzt werden muss‘.

Hierbei ist zu bemerken, dass die Schadenersatzansprüche bei Verletzungen am Körper und bei Tötungen, welche durch solche Verletzungen verursacht werden,

auch nach bürgerlichem Gesetze in den §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. besonders geregelt sind, und dass es daher schon nach dem bürgerlichen Gesetze unzulässig erscheint, in diesen Fällen eine weitergehende Haftung aus den allgemeinen Bestimmungen des § 1295 a. b. G.-B. abzuleiten.

Da nun die Klägerin als Mutter des Getöteten nicht zu jenen Personen zählt, welchen ein Ersatzanspruch im Sinne des § 1327 a. b. G.-B. zusteht, und gegenüber der speziellen Norm des § 1327 a. b. G.-B. eine derselben widersprechende Ausdehnung auf die Mutter des Getöteten im Hinblicke auf die Interpretationsregel des § 6 a. b. G.-B. unstatthaft ist, eine Rechtsanschauung, die zahlreichen oberstgerichtlichen Entscheidungen zugrunde liegt, war das Klagebegehren abzuweisen."

Das k. k. Oberlandesgericht in Wien wies die Berufung der Klägerin mit folgender Begründung ab:

„Es muss in Uebereinstimmung mit den erstgerichtlichen Entscheidungsgründen daran festgehalten werden, dass das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, den Eisenbahnunternehmungen für durch Ereignungen im Verkehre verursachte Schäden eine Haftung auferlegt, die strenger ist als jene, welche sie nach bürgerlichem Rechte treffen würde, dass somit das zitierte Gesetz singuläres Recht und daher strikte auszulegen ist.

Wenn daher § 1 des zitierten Gesetzes bestimmt, dass die Ersatzleistung der haftpflichtigen Eisenbahnunternehmungen ‚nach Massgabe der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B.' einzutreten hat, so darf auch der Hinweis auf diese Gesetzesstelle keine extensive Ausdehnung erfahren, und kann daher ein Ersatzanspruch der Hinterbliebenen des Getöteten nur auf Grund des § 1327 a. b. G.-B. erhoben, aber nicht auf die im § 1295 a. b. G.-B. enthaltene allgemeine Bestimmung über den Schadenersatz gestützt werden.

Letzteres ist umsoweniger zulässig, als sich die gesetzliche Vorschrift des § 1327 a. b. G.-B., dass, falls aus einer körperlichen Verletzung der Tod erfolgt, der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getöteten das, was ihnen dadurch entgangen ist, ersetzt werden muss, als Ausnahme von der Regel des § 1295 a. b. G.-B., dass jedermann berechtigt ist, von dem Beschädiger den Ersatz des Schadens, welchen dieser ihm zugefügt hat, zu fordern, darstellt.

Nach Anschauung des Berufungsgerichtes muss die Vorschrift des § 1327 a. b. G.-B., da sie selbst hinwiederum eine Ausnahme von einer allgemeinen Regel bildet, auch strenge ausgelegt werden. Daraus folgt aber, dass der Kreis der darin als anspruchsberechtigt bezeichneten Personen nicht erweitert und mithin der obschon mittellosen Mutter ein Anspruch auf den Ersatz dessen, was ihr durch den Tod ihres Sohnes entgangen ist, nicht zuerkannt werden kann.

Es war daher das erstgerichtliche Urteil zu bestätigen."

Der Oberste Gerichtshof fasste als Revisionsgericht unterm 18. April 1903, Z. 3853, den Beschluss, das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuweisen.

Dieser Beschluss wurde folgendermassen begründet:

„Zweck des Haftpflichtgesetzes ist, der Bevölkerung einen erhöhten Schutz der körperlichen Integrität gegen die mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren durch Erleichterung in der Geltendmachung von Ersatzforderungen zu gewähren.

Der Grund des Bedürfnisses der Aenderung der bestehenden Gesetzgebung lag darin, dass das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch dem Verletzten nicht genügenden Schutz gewährte, da ihm die Verpflichtung zur Nachweisung eines Verschuldens der Eisenbahnunternehmung oblag. Das Haftpflichtgesetz sollte dem dadurch abhelfen, dass die Vermutung statuiert wurde, dass die Beschädigung durch ein Verschulden der Unternehmung oder ihrer Angestellten eingetreten sei. Dagegen enthält das Haftpflichtgesetz keine Bestimmung darüber, wem der Ersatz gebühre, die Beziehung der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. hat nur die Bedeutung, worin der zu leistende Ersatz zu bestehen hat, nicht aber auch, wer den Ersatzanspruch zu stellen berechtigt ist. Es gelten daher hierfür die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, vermöge welcher gemäss § 1295 a. b. G.-B. jedermann berechtigt ist, von dem Beschädiger Ersatz des aus dessen Verschulden zugefügten Schadens zu verlangen. Demgemäss steht im Falle, als durch die Verletzung der Tod eines Menschen eintritt, nicht nur den im § 1327 a. b. G.-B. genannten Personen, sondern überhaupt jenen ein Ersatzanspruch zu, welche durch den Tod des Verletzten Schaden erlitten haben.

Da nach § 154 a. b. G.-B. die Kinder verpflichtet sind, ihre Eltern, wenn sie in Dürftigkeit verfallen, anständig zu erhalten, so ist der Ersatzanspruch der Klägerin, wenn sie die Voraussetzungen des § 154 a. b. G.-B. nachzuweisen vermag, gesetzlich begründet.

Es kann nicht behauptet werden, dass eine Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes nicht statthaft ist, weil es ein Ausnahmsgesetz ist, denn es ist, wie bereits oben hervorgehoben wurde, nur bezüglich der Beweisfrage, nicht aber auch in Hinsicht der Ersatzpflicht eine Ausnahme statuiert worden.

Nach diesen Erörterungen war die Beurteilung der Sache durch das Berufungsgericht eine rechtsirrtümliche."

Die Zurückweisung zur neuerlichen Verhandlung erfolgte in Rücksicht auf das Fehlen der zur meritorischen Entscheidung nötigen Feststellungen.

[E.-M.-Z. 24.402 ex 1903.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung

a) der Teilstrecken der Linie Konz. Nr. 47 und 55 der Konzessionsurkunde R.-G.-Bl. Nr. 58 ex 1899 und der Teilstrecke der Linie Nr. 2 der Konzessionsurkunde R.-G.-Bl. Nr. 150 ex 1902 [Verkehrslinie Westbahnstrasse — Neubaugürtel — Felberstrasse], und

b) der Teilstrecke der Linie Konz. Nr. 50 [„Linzerstrasse" von der Johnstrasse zur Lützowstrasse].)

Das von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung der obig angeführten Teilstrecken der Wiener elektrischen Strassenbahnen wurde unter Zustimmung zu den von der Kommission getroffenen Bestimmungen vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 13.078.]

Normalspurige Lokalbahn Marburg-Wies. (Generelles Projekt: Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Graz beauftragt, rücksichtlich des von den Konzessionswerbern vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Marburg, eventuell einem anderen Punkte der Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft nach Wies zum Anschlusse

an die gleichnamige Station der Graz-Köflacher Bahn, im Sinne der §§ 10 bis 14 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. der Verordnung dieses Ministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. Bei der anzuberaumenden Amtshandlung werden auch die Frage des Anschlusses der Projektslinie an die Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft und die damit im Zusammenhange stehenden alternativen Trassenführungen in der Anfangsstrecke bis km 6·7/8 zu erörtern und wird von der Kommission ein bestimmter Antrag über die zu wählende Art und Weise des Anschlusses zu erstatten sein. [E.-M.-Z. 19.087.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung des Gepäcksgutdienstes von und des Eilgutdienstes nach den nachbezeichneten Haltestellen.) Ab 15. Juni werden in den für den Eilgutdienst nicht eingerichteten Haltestellen Abtissendorf, Berg, Bivio, Bregovic, Duino-Sistiana, Franzensfeste Mil.-Haltest., Gösting, Gradisca-Straussina, Gross-Sonntag, Gntenstein-Streiteben, Kardaun, Katzelsdorf, Klagenfurt-Lend, Küb, Langkampfen, Lembach, Lendorf, Margreid, Markt Paternion, Markt Sachsenburg, Militär-Schwimmschule, Miramare, Opčina, Pflersch, Planina, Pressen, Rückersdorf, Rum, Santa Croce, St. Lorenzen, Schlöglmühl, Seebach, Serravalle, Stans bei Schwaz, Steg, Steinfeld im Drautale, Sternthal, Töschling, Volders-Baumkirchen, Zillertal; Inzersdorf P. H., Unter-Eggendorf; Hafning; Gaisfeld, Oisnitz, St. Martin-Welsberg und Wettmannsstetten versuchsweise bis auf Widerruf im Sinne des § 30 des Betriebsreglements Gegenstände, welche nicht zum Reisebedarfe gerechnet werden — insofern sie nicht von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind — im Lokalverkehre der österreichischen Linien der Südbahn-Gesellschaft und der von ihr in Betrieb übernommenen Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, der Leoben-Vordernberger nnd der Graz-Köflacher Eisenbahn zur Beförderung als Reisegepäck zu den tarifmässigen Gebühren für Eilgüter übernommen, ohne dass hierbei dem Absender die Lösung einer Fahrkarte auferlegt wird. Nach diesen Haltestellen erfolgt die Beförderung der erwähnten Gegenstände als Eilgut zu den tarifmässigen Eilgutsätzen. Zwischen solchen Haltestellen, sowie von und nach jenen Haltestellen, in welchen die Fahrkartenausgabe durch Private oder im Zuge durch die Kondukteure erfolgt, findet eine Beförderung dieser Gegenstände nicht statt. Auf die Beförderung mit bestimmten Zügen haben die Parteien keinen Anspruch. (Vgl. Vrdgs.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 63 vom 4. Juni, Seite 1493).

Ausland.

Preussen. (Veröffentlichung von Gesetzen, betreffend die Staats- und Privateisenbahnen.) Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht das Gesetz über die Bildung eines Ausgleichsfonds für die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung, sowie neuerdings die Gesetze, betreffend die Erwerbung der Privatbahnen durch den preussischen Staat und über die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.

— (Versuche mit einer elektrischen Steuerung der Luftdruckbremse auf den Staatseisenbahnen.) Auf den preussischen Staatseisenbahnen finden derzeit Versuche mit einer elektrischen Steuerung der Luftdruckbremse statt. Die Steuerung soll ein Versagen der Bremse ausschliessen und ein sofortiges Anhalten des Zuges ermöglichen.

— (Erlässe des Eisenbahnministers, betreffend die Konzession von Kleinbahnen und die Regelung des Verdingungswesens.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten ordnet in einem an die Regierungspräsidenten gerichteten Erlasse an, für die Konzession von Kleinbahnen den Ausschluss gewisser Gegenstände von der Beförderung nach den Grundsätzen der Eisenbahn-Verkehrsordnung zur Bedingung zu machen. Ferner hat der Minister den Entwurf eines Erlasses, betreffend die Regelung des Verdingungswesens, verschiedenen wirtschaftlichen Korporationen zur Begutachtung übermitteln lassen.

Schweiz. (Eröffnung der Linie Reichenau—Ilanz.) Am 1. Juni 1903 wurde die einen Bestandteil der Rätischen Bahn bildende, 20 km lange, schmalspurige Linie Reichenau—Ilanz mit den Stationen Reichenau-Tamins, Trins, Versam-Safim, Valendas-Sagens, Kästris und Ilanz, welche sämtliche für den Personen-, Gepäcks-, Güter- und Tierverkehr eingerichtet sind, dem öffentlichen Verkehre übergeben.

England. (Einführung des elektrischen Betriebes auf der Mersey-Eisenbahn.) Auf der 8 km langen Mersey-Eisenbahn, welche die beiden Städte Liverpool und Birkenhead verbindet, ist — wie das „Zentralbl. d. Bauverw." mitteilt — anfangs Mai der elektrische Betrieb eingeführt worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer ist am 16. April 1903 mit 65 Passagieren und 2793 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 20 Tonnen nach Fiume und 845 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 4 der Eillinie Triest—Bombay von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Bombay 2,729.291 kg (wovon 20.350 kg für Fiume und 853.126 kg für das Ausland), Malabar 20.505 kg, Aden 10.505 kg und Port Said 32.785 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,847.698.

— (Ankunft des Dampfers „Austria" von Kobe.) Dieser Dampfer ist am 16. April 1903 mit 19 Passagieren nnd 6708 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 25 Tonnen nach Fiume und 1546 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 15 der Kobe-Linie von Kobe in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Kobe 54.900 kg (wovon 25.000 kg Kupfer für Fiume), Yokohama 101.650 kg, Hongkong 5235 kg, Kanton 3500 kg Quassia, Shanghai 1840 kg Häute, Penang 15.180 kg Pfeffer, Singapore 213.580 kg, Rangoon 2,322.000 (wovon 324.000 kg für das Ausland), Malabar 53.745 kg (wovon 23.801 kg für das Ausland), Colombo 63.183 kg Kokosöl, Bombay 3,305.668 kg (wovon 867.220 kg für das Ausland), Karachi 466.385 kg Baumwolle (wovon 318.755 kg für das Ausland), Aden 97.233 kg (wovon 11.928 kg für das Ausland) und Suez 3742 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 4,517.530.

Verschiedene Mitteilungen.

Lokalbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz. (Generalversammlung.) Am 9. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsratspräsidenten Geheimen Rates Markgrafen Alexander Pallavicini und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim die diesjährige (7.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Mährisch-Budwitz—Jamnitz statt. Bei derselben waren 14 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 230 Aktien mit 23 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich die Betriebseinnahmen auf K 103.632·04 (gegen K 106.687·91), die verschiedenen Einnahmen auf K 4528·71 (K 4600·96), die Gesamteinnahmen sohin auf K 108.160·75 (K 111.248·87), während sich die Betriebsausgaben mit K 64.444·42 (72.683·16), die sozietären Auslagen mit K 4164·42 (K 2956·13), die Gesamtausgaben demnach mit K 68.609·08 (K 75.639·29) bezifferten. Der Jahresertrag betrug daher K 39.551·67 (K 35.609·58). Da das Annuitätenerfordernis der Prioritätsanleihe (wie im Vorjahre) sich mit K 48.294·29 bezifferte, wurde die Staatsgarantie mit dem Betrage von K 8742·62 (K 12.486·71) = 18·10 Prozent (26·27 Prozent) in Anspruch genommen. Der Betriebskoeffizient betrug 63·43 Prozent (gegen 67·99 Prozent). Eine Dividende an die Aktionäre konnte nach vorstehendem mangels eines Reingewinnes nicht zur Ausschüttung gelangen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Der bisherige Revisionsausschuss wurde wiedergewählt. [E.-M.-Z. 23.162.]

Salzkammergut-Lokalbahn. (Generalversammlung.) Am 30. April fand in Salzburg unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Viktor Krüzner und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Regierungsrates Johann Stöckl die diesjährige (13.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft statt. Bei derselben waren 13 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 23.705 Stück Prioritätsaktien und 4692 Stück

Stammaktien mit zusammen 1135 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre auf der Linie Ischl—Salzburg 329.545 (gegen 298.516) Personen, auf der Schafbergbahn 18.401 (gegen 17.495) Personen, beim Dampfschiffbetriebe auf dem Wolfgangsee 87.335 (gegen 74.699) Personen befördert. Der Güterverkehr bewegte sich auf der gleichen Höhe wie im Vorjahre. — Die Gesamteinnahmen stellten sich auf K 635.180 (+ K 16.582), die Gesamtausgaben auf K 364.208 (+ K 13.340). Der Reingewinn bezifferte sich mit K 246.000 (+ K 530). Die Generalversammlung genehmigte den Rechnungsabschluss und beschloss, vom obigen Reingewinne K 4920 dem Reservefonds, K 7380 dem Erneuerungsfonds zuzuweisen, eine Dividende von 2·45 Prozent an die Prioritätsaktien zu verteilen und K 1029 auf neue Rechnung vorzutragen. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Major Max Reinhard in München und Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Hermann v. Vilas in Salzburg wurden wiedergewählt. In der konstituierenden Verwaltungsratssitzung wurde Direktor Viktor Krüzner neuerlich zum Präsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 22.641.]

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. (Generalversammlung.) Am 28. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Vizepräsidenten des Aufsichtsrates Ingenieur Heinrich Schmid und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Karl Freiherrn Rumler v. Aichenwehr die diesjährige (15.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. statt. Bei derselben waren 16 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 15.587 Stück Aktien mit 627 Stimmen vertraten. — Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre auf der nördlichen Linie 1,764.179 Personen, 18.349 Stück Gepäck und 5900 t Güter, auf der südlichen Linie aber 1,949.418 Personen, 6528 Gepäcksstücke und 67 t Güter befördert. Die Betriebseinnahmen stellten sich auf K 887.349 (+ K 4585), wovon K 472.818 (— K 8937) auf die nördliche Linie und K 414.531 (+ K 13.523) auf die südliche Linie entfielen. Die Betriebsausgaben bezifferten sich mit K 654.587 (— K 4679), der Betriebsüberschuss mit K 232.762 (+ K 9264). Einschliesslich des Vortrages per K 5274 und der Zinsen per K 203 standen K 238.239 zur Verfügung der Generalversammlung. Die Generalversammlung beschloss, aus diesem Betrage K 4000 zur Aktienamortisation zu verwenden, K 4685 dem Betriebs-Reservefonds und K 35.000 dem Erneuerungsfonds zuzuweisen, an die Prioritätsaktien und auf die Einzahlungen auf neue Prioritätsaktien eine Dividende (bezw. Zinsen) von $4^1/_2$ Prozent, an die Stammaktien eine Dividende von $^1/_4$ Prozent = 1 K zu verteilen und den Rest per K 5554 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurde genehmigt und dem Gesellschaftsvorstande das Absolutorium erteilt. Die erfolgte Uebernahme des Betriebes der niederösterreichischen Landesbahn Stammersdorf-Auersthal wurde genehmigt. Das ausscheidende Aufsichtsratsmitglied Kommerzienrat Georg Krauss wurde wiedergewählt und an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Georg Käss Anton Käss in den Aufsichtsrat entsendet. In der nachfolgenden konstituierenden Aufsichtsratssitzung wurde Georg Krauss zum Vorsitzenden und Heinrich Schmid zu dessen Stellvertreter wiedergewählt. [E.-M.-Z. 24.981.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 14. Mai fand in Prag im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Statthaltereirates Adolf Stitzenberger und unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten JUDr. Josef Tragy die diesjährige (50.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Buschtěhrader Eisenbahn statt. Bei derselben waren 42 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 9562 Stück Aktien und Genussscheine lit. A mit 1167 Stimmen und 29.461 Stück Aktien lit. B mit 1125 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte wurden bei dem Unternehmen lit. A 1,262.900 (+ 117) Personen, 2477 t (— 112 t) Reisegepäck, 15.809 t (— 84 t) Eilgüter und 2,879.895 t (minus 202.713 t) Frachtgüter befördert. Die Einnahmen stellten sich bei dem Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre auf K 1,359.944 (— K 6286), aus dem Güterverkehre auf K 6,773.316 (— K 278·761), die verschiedenen Einnahmen betrugen K 387.645 (— K 5314), sohin die Gesamteinnahmen K 8,520.904 (— K 290.361). Die gesamten Betriebsausgaben des Unternehmens lit. A bezifferten sich mit K 5,133.365 (minus K 149.833), so dass ein Betriebsüberschuss von K 3,387.539 (— K 140.529) resultierte. Der Betriebskoeffizient berechnet sich bei diesem Unternehmen mit 44·13 Prozent gegen 43·87 Prozent im Vorjahre. Bei dem Unternehmen lit. B wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 2,160.284 (+ 24.612) Personen, 6606 t (+ 211 t) Reisegepäck, 17.100 t (— 280 t) Eilgüter und 5,006.830 t (— 79.358 t) Frachtgüter befördert. Vereinnahmt wurden bei dem Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre K 2,028.846 (+ K 18.930), aus dem Güterverkehre K 12,781.175 (— K 318.377), an verschiedenen Einnahmen K 454.744 (minus K 33.777), sohin insgesamt K 15,264.765 (— K 333.215). Da sich die Gesamtausgaben für dieses Unternehmen mit K 8,166.038 (— K 354.759) bezifferten, resultierte ein Betriebsüberschuss von K 7,098.727 (+ K 21.544). Der Betriebskoeffizient berechnet sich bei dem Unternehmen lit. B mit 37·04 Prozent gegen 38·25 Prozent im Vorjahre. Das Erträgnis des Unternehmens lit. A setzte sich zusammen aus dem Bahnbetriebsüberschusse pro K 3,387.539, dem halben Betriebsüberschusse des Kohlenwerkes pro K 239.916, den Aktivzinsen pro K 85.499, zusammen sohin K 3,712.954 (— K 308.460). Nach Abzug des Prioritätenerfordernisses pro K 1,916.507 verblieben als Reinertrag des Unternehmens lit. A K 1,796.446 (— K 317.963). Das Erträgnis des Unternehmens lit. B berechnete sich aus dem Bahnbetriebsüberschusse per K 7,098.727, dem halben Betriebsüberschusse des Kohlenwerkes pro K 239.916, den Aktivzinsen pro K 223.139, zusammen K 7,561.783 (— K 181.060). Nach Abzug des Prioritätenerfordernisses pro K 3,216.992 verbleiben für das Unternehmen lit. B als Reinertrag K 4,344.791 (— K 201.467). Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Ferner wurde beschlossen, dem Reservefonds des Unternehmens lit. B K 173.792 zuzuführen, K 54.000 dem Verwaltungsrate als Tantieme zuzuweisen, eine Dividende von K 99·50 (gegen K 120), beziehungsweise eine Superdividende von K 47 (gegen K 67·50) an die Aktien und Genussscheine lit. A und eine Dividende von K 44 (gegen K 45·50) an die Aktien lit. B zu verteilen, ferner K 12.927, beziehungsweise K 6175 auf neue Rechnung für die beiden Unternehmungen vorzutragen. Das ausscheidende Verwaltungsratsmitglied Adalbert Ritter v. Lanna wurde wiedergewählt, ferner an Stelle der verstorbenen Mitglieder Friedrich Tempsky und Dr. Alois Millanich, sowie als neues zehntes Verwaltungsratsmitglied Direktor Julius Herz der Bodenkreditanstalt, Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Heinrich Freiherr v. Härdtl, beide in Wien, und Landesadvokat Dr. Heinrich Jeitis in Prag neu in den Verwaltungsrat entsendet. Mit der Wahl des Revisionsausschusses schloss die Generalversammlung. In der nachfolgenden konstituierenden Verwaltungsratssitzung wurden Dr. Josef Tragy und Adalbert Ritter v. Lanna neuerlich zum Präsidenten, beziehungsweise Vizepräsidenten erwählt. [E.-M.-Z. 23.492.]

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Zurechnung einer neuen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 23·987 km lange Strecke Pr. Stargard—Skurz der kgl. Eisenbahn-Direktion Danzig, welche am 14. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereinskilometerzeiger.) Zu dem Kilometerzeiger Nr. 36 (kgl. Eisenbahn-Direktion Elberfeld) ist der I. Nachtrag, zu dem Kilometerzeiger Nr. 43 (kgl. preuss. und grossh. hess. Eisenbahn-Direktion Mainz) der II. Nachtrag, zu dem Kilometerzeiger Nr. 32 (kgl. Eisenbahn-Direktionen zu Berlin und Stettin) der V. Nachtrag und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der IV. Nachtrag erschienen. Durch den II. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 43 wird der im September 1901 ausgegebene Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 43 und der im Dezember 1899 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 20 aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.) Zu der Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen ist der VII. Nachtrag erschienen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des LXXIII. Stückes.) Das am 20. Mai 1903 herausgegebene LXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1182: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 20. Mai 1903, Z. 22.343, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXIV. Stückes.) Das am 22. Mai herausgegebene LXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1183: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. Mai 1903, Z. 22.426, betreffend die Aufhebung des Einfuhrverbotes für Klauentiere aus der Stadtgemeinde Cilli in Steiermark.

Nr. 1184: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. Mai 1903, Z. 22.374, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh

aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach den Ländern der ungarischen Krone.

Nr. 1185: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Zara vom 11. Mai 1903, Z. 16.976/IVb, betreffend die Aufhebung des Ein- und Ausfuhrverbotes für Borstentiere aus den politischen Bezirken Makarska, Sinj und Spalato.

— (Inhalt des LXXV. Stückes.) Das am 28. Mai herausgegebene LXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1186: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. Mai 1903, Z. 23.777, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

Nr. 1187: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 27. Mai 1903, Z. 57.286, betreffend die Beschränkungen im Viehverkehre vom Zentralviehmarkte zu St. Marx in Wien.

— (Inhalt des LXXVI. Stückes.) Das am 29. Mai herausgegebene LXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1188: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. Mai 1903, Z. 24.022, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Schweinen aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

Nr. 1189: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Wien vom 28. Mai 1903, Z. 57.484, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1190: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Mai 1903, Z. 23.701, betreffend das Einfuhrverbot für Schweine aus dem politischen Bezirke Zara in Dalmatien.

— (Inhalt des LXXVII. Stückes.) Das am 30. Mai heransgegebene LXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1191: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. Mai 1903, Z. 24.216, betreffend das Einfuhrverbot für Rindvieh aus den von der Lungenseuche betroffenen Sperrgebieten des Deutschen Reiches.

— (Inhalt des LXXVIII. Stückes.) Das am 2. Juni herausgegebene LXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1192: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Troppau vom 29. Mai 1903, Z. 13.440, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1193: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 29. Mai 1903, Z. 114.910, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1194: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Salzburg vom 30. Mai 1903, Z. 8579, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1195: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Graz vom 30. Mai 1903, Z. 23.812, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXIX. Stückes.) Das am 3. Juni herausgegebene LXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1196: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Czernowitz vom 30. Mai 1903, Z. 14.932, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1197: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Linz vom 29. Mai 1903, Z. 11.627/X, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1198: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Laibach vom 29. Mai 1903, Z. 11.154, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXX. Stückes.) Das am 4. Juni herausgegebene LXXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1199: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Brünn vom 29. Mai 1903, Z. 27.144, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1200: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 30. Mai 1903, Z. 14.487, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1201: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Innsbruck vom 29. Mai 1903, Z. 24.529, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXI. Stückes.) Das am 5. Juni herausgegebene LXXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1202: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Juni 1903, Z. 24.599, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXXII. Stückes.) Das am 6. Juni herausgegebene LXXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1203: Kundmachung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 30. Mai 1903, Z. 10.242, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

— (Inhalt des LXXXIII. Stückes.) Das am 8. Juni herausgegebene LXXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1204: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 3. Juni 1903, Z. 117.993, betreffend das Verbot der Einfuhr von Borstenvieh aus den kgl. preussischen Regierungsbezirken Liegnitz und Breslau.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. Juni d. J. den mit dem Titel eines Oberbaurates bekleideten Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Stanislaus Kosiński v. Rawicz zum Oberbaurate ad personam bei der Eisenbahn-Baudirektion allergnädigst zu ernennen und demselben gleichzeitig den Titel und Charakter eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe huldvollst zu verleihen geruht.

Wittek m. p.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrsausweis pro Mai 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meterzentner			
Weizen	1155·33	2838·66	2424·04	1569·95
Roggen	807·80	—	603·50	204·30
Gerste	1330·22	—	921·41	408·81
Hafer	1644·36	1025·68	1569·28	1100·76
Mais	351·78	504·19	398·19	457·78
Mehl	1301·56	819·60	992·10	1129·06
Wein	5772·87	400·93	391·06	5782·74
Verschiedene . . .	1817·84	1004·50	787·11	2035·23
Zusammen .	14181·76	6593·56	8086·69	12688·63
Versicherungswert K	507.900	95.200	115.800	487.300

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine . Stück	24	—	3	21
Versicherungswert K	123.290	—	22.100	101.190
Abgesondert übertragene Warrants Stück	1	—	—	1
Versicherungswert K	3.000	—	—	3.000
Lombardbetrag . . K	1.500	—	—	1.500

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Praterquai.

Monat Mai 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Mai 1903	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1903
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	16.064	1.787	6.597	11.254
Darnnter wichtige Waren:				
Weizen	6.435	—	4.243	2 192
Hafer	3.929	164	794	3.299
Mais	982	146	791	337
Diverse	4.718	1.477	769	5.426
Roggen	—	—	—	—
Gerste	—	—	—	—
Reps	—	—	—	—
Assekuranzwert . . K	223.605	32.280	98.530	157.355

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Mai	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1903
Lagerscheine:				
Stück	2	—	—	2
Versicherungswert . . K	21.800	—	—	21.800
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 33.536 kg, Assekuranzwert von K 5226.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Warenlagers.

	Mai 1903				Mai 1902			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meterzentner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesamt	155.129	170.591	186.467	139.253	182.726	216.585	227.134	172.177
Darunter:								
Weizen	13.287	25.752	26.299	12.740	10.190	10.975	18.580	2.585
Roggen	9.702	31.786	34.238	7.250	38.928	13.305	22.680	29.553
Gerste	13.729	4.414	6.378	11.765	12.941	2.907	7.792	8.056
Hafer	42.511	49.922	55.650	36.783	68.627	30.465	51.828	47.264
Mais	10.695	30.730	27.763	13.662	6.123	147.948	112.305	41.766
Hirse	4.077	36	501	3.612	6.361	1.446	884	6.923
Bohnen	852	484	578	758	4.450	739	797	4.392
Erbsen	2.590	148	326	2.412	560	5	242	323
Malz	713	1.447	1.338	822	335	205	134	406
Reps	1.168	72	25	1.215	469	—	80	389
Hanfsamen	1.518	—	584	934	603	426	343	686
Wicken	5.927	606	355	6.178	2.002	225	154	2.073
Mehl	9.373	18.712	18.345	9.740	1.896	450	1.217	1.129
Kleie	4.295	600	1.502	3.393	1.755	1.026	1.076	1.705
	120.437	164.709	173.882	111.264	155.240	210.122	218.112	147 250
Spiritus	4.921	109	—	5.030	4.728	—	—	4.728
Zucker	—	—	—	—	6.473	406	1.788	5.091
Wein	5.317	133	3.120	2.330	2.492	274	534	2.232
Oele und Fette	1.438	542	313	1.667	665	212	129	748
Sonstige Waren	23.016	5.088	9.152	18.962*	13.128	5.571	6.571	12.128
Mittlere Tagesbewegung	14.282 Meterzentner				18.488 Meterzentner			
Versicherungswert . . . . K	3,244.800	1,113.370	1,525.940	2,832.230	3,304.630	987.450	1,347.920	2,944.160

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . . Stück	35	6	15	26	45	9	22	32
Versicherungswert . . . K	264.650 —	58.800 —	98.050·—	225.400·—	568.550·—	230.000·—	316.000·—	482.550·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . Stück	—	—	—	—	2	—	—	2
Versicherungswert . . . K	—	—	—	—	3.400·—	—	—	3.400·—
Lombardbetrag . . . . K	—	—	—	—	2.600·—	—	—	2.600·—

*) Darunter 5253 Meterzentner Linsen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Kommerzialbahnen.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung von direkten Fahrkarten.

In der Zeit vom 15. Juli bis 31. August 1903 gelangen von mehreren Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Hořic anderseits direkte einfache Fahrkarten und Rückfahrkarten zur Ausgabe.

Die Rückfahrkarten haben eine dreitägige Gültigkeit.

Wien, am 4. Juni 1903. [582]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Ergänzung des Tarifes für den direkten Personenverkehr.

Im Tarife für den direkten Personenverkehr mit Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn ist die Stationsbezeichnung „Grulich Stadt“ auf „Grulich“ und „Grulich Stadt“ abzuändern.

Wien, am 6. Juni 1903. [583]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband.
(Tarif-Teil II, Heft 5, für Zucker.)

Einführung des Nachtrages II.

Mit 1. Juli 1903 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. September 1900 gültigen Tarife, Teil II, Heft 5, in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Mielec in den Tarif.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. Juni 1903. [584]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Gebührenberechnung für Militärgüter in der Relation Wien-Bubna.

Der Gebührenberechnung für Militärgüter von Wien (K.F.N.B. und St.E.G.) loko und transit nach Bubna (St.E.G.) loko und transit oder umgekehrt wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903 bei Anwendung des Militärtarifes die Entfernung von **352** km zugrunde gelegt.

Wien, am 9. Juni 1903. [585]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Gütertarife, Teil IV.

Mit Gültigkeit vom $\frac{\text{18. Juni a. St.}}{\text{1. Juli n. St.}}$ 1903 gelangt der Nachtrag IV zu dem vom $\frac{\text{20. Dezember a. St. 1899}}{\text{1. Jänner n. St. 1900}}$ gültigen Gütertarife, Teil IV (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl in vollen Wagenladungen), zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Schnittafeln für den russischen Durchlauf und sind Abdrücke desselben bei den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen, ferner durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 10 h für das Stück erhältlich.

Wien, am 4 Juni 1903. [586]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III) etc. (Aufnahme neuer Stationen.) Vom 1. Juni 1903 ab wurden die Stationen der Ruppiner Kreisbahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Gruppentarif II und Berlin - Stettin - Schlesischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Alt-Kemnitz.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wurde die Station Alt-Kemnitz im Riesengebirge als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für Giessereiroheisen aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau, sowie die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (1. Nachtrag zum Tarife, Teil II, Heft 1, zweite Abteilung.) Zum Tarife, Teil II, Heft 1, zweite Abteilung, vom 1. Dezember 1901 wurde mit 5. Juni 1903 der 1. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält Ergänzungen, Berichtigungen und Aenderungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen, der Tarif- und Kilometertabellen und des Inhaltsverzeichnisses des Haupttarifes, sowie Aenderung der Schreibweise von Stationsnamen.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehres eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 4. September 1903.

Der Preis des Nachtrages beträgt Mk. 1·80.

Weitere Auskunft erteilen die Verbandsstationen und die Verkehrsbureaux.

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Nachtrag III zum Tarifhefte C.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wurde ein Nachtrag III zum Tarifhefte C herausgegeben, der Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife enthält. Aufgehoben wurden hierdurch die im Südwestdeutschen Verbande bestehenden Frachtsätze für den Verkehr der auf hessischem Gebiete liegenden Stationen der Main-Neckarbahn und die im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande bestehenden Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Horchheim a. Rhein und Niederlahnstein mit Basel und Basel-St. Johann.

Soweit Erhöhungen eintreten, werden diese erst mit dem 20. Juli 1903 gültig.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Teil II, vom 1. Mai 1897. (Ergänzung.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wurde das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifes Nr. 1, Serie A, unter Ziffer 8 durch die Artikel „Hufeisen und Hufplatten" ergänzt.

— (Aenderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehre mit Mannheim Industriehafen.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 sind die Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehre mit Mannheim Industriehafen im Abschnitte II B, Ziffer 3 b, Tarif Seite 16, und Nachtrag III, Seite 6—7, zu streichen und durch nachstehende zu ersetzen:

„3b. Im Verkehre nach und von Mannheim Industriehafen sind für die nachstehend verzeichneten Frachtgegenstände in Wagenladungen die Frachtsätze der Station Mannheim (Zentralgüterbahnhof) Badische Bahn als Frachtsätze für Mannheim Industriehafen tr. anzuwenden, sofern sie niedriger sind als die Frachtsätze für Mannheim Industriehafen Ort.

a) für Briketts aus Braunkohlen, Steinkohlen und Koks, wie im Spezialtarife III genannt, allgemein;

b) für alle übrigen Frachtgegenstände, wenn die Sendungen in Mannheim Industriehafen lediglich vom Schiffe auf die Eisenbahn oder umgekehrt oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — sei es mit, sei es ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden.

Die Berechnung der ermässigten Frachtsätze für die unter b) fallenden Güter muss im Frachtbriefe ausdrücklich durch Anwendung der Stationsbezeichnung „Mannheim Industriehafen transit" oder durch Bezeichnung des Gutes als „Umschlagsgut" vorgeschrieben sein.

Der Eisenbahnverwaltung steht das Recht zu, die Kontrolle über den erfolgten Umschlag auszuüben."

Vom gleichen Zeitpunkte ab erhält die Bestimmung über die Beschränkung der Güterabfertigung in der Station Mannheim Industriehafen folgende Fassung:

„Von und nach der Station Mannheim Industriehafen können Frachtstückgüter, sowie Wagenladungen abgefertigt werden, und zwar letztere, wenn sie bestehen

a) aus Umschlagsgütern, die im Frachtbriefe als solche gekennzeichnet sind, ohne Beschränkung;

b) aus sonstigen Wagenladungsgütern mit Beschränkung auf diejenigen Personen und Firmen, welche im Industriehafengebiete an den Ladegeleisen liegende Plätze innehaben oder deren Anwesen mit den Bahngeleisen durch Anschlussgeleise verbunden sind.

Grössere Fahrzeuge, deren Verladung das Vorhandensein einer Stirnrampe bedingt, sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen."

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Einbeziehung der Station Lochhausen.) Die Station Lochhausen wird mit sofortiger Gültigkeit unter Einschränkung auf den Versand von Steinkohlenbriketts und Braunkohlenbriketts in den Ausnahmetarif Nr. 6 a (Seite 163 des Heftes C, Abschnitt II) einbezogen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländ. Teil II, vom 1. Jänner 1899. (Ergänzung.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 wurde das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifes 2 unter Ziffer 2 b durch die Artikel „Hufeisen und Hufplatten" ergänzt.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländ trans., Teil II, vom 1. März 1897. (Ergänzung.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 ist in Ziffer 2 b des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarife Nr. 2 zwischen „Stiefel-(Absatz-)Eisen" und „rohe Beschläge für Fenster und Türen" einzuschalten: „Hufeisen und Hufplatten".

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Ergänzung.) Auf Seite 11 des vorgenannten Gütertarifes, Abschnitt C 2, Absatz 1, ist folgender Zusatz nachzutragen:

„Mit Gültigkeit vom 15. April 1903 beträgt für gewöhnliche Backsteine und Sand der Frachtzuschlag nur mehr Mk. 2·— für jede Wagenladung von 10.000 kg."

Specialfabriken
für
Pumpen und Waagen
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien beabsichtigt die Lieferung der nachbenannten Arbeitsmaschinen und Werkstätten-Einrichtungen im Offertwege zu vergeben, und zwar:

1 Laufkran,
1 Kompressor,
6 Stück pneumatische Stemmwerkzeuge,
5 ektrische Handbohrapparate,
1 Drehstrommotor (25 HP).

Die Lieferung hat auf Grund der allgemeinen und besonderen Bedingnisse, sowie der mit den genauen Beschreibungen versehenen Offertformularen, welche verwendet werden müssen, zu erfolgen. Es können jedoch etwaige Aenderungen in der Beschreibung durch Streichen oder Ergänzen des Textes mit roter Tinte vorgenommen werden. Diese Behelfe können bei der Fachabteilung für Zugförderung und Werkstättendienst der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien, XV. Mariahilferstrasse Nr. 132, behoben oder gegen Einsendung des Portos bezogen werden.

Die Preise sind franko einer Station der k. k. österr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der k. k. österr. Staatsbahn-Linien erfolgen kann, inklusive aller Nebenspesen zu erstellen.

Der Offerent hat mit seinem Anbote acht Wochen im Worte zu bleiben und steht es jedem frei, auch nur auf einen der ausgeschriebenen Gegenstände zu offerieren.

Die vorschriftsmässig gestempelten, mit den Zeichnungen der offerierten Gegenstände belegten Offerte sind, mit der Aufschrift **„Offert für die Lieferung von Werkstätten-Einrichtungen"** versehen, bis längstens **30. Juni 1903, 12 Uhr mittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten Direktion einzubringen.

Jeder Offerent hat das Recht, der am nächsten Tage, 10 Uhr vormittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Es wird ausdrücklich bemerkt, dass die k. k. Staatsverwaltung trotz der Ueberreichung eines Offertes zu keiner Bestellung verpflichtet werden kann.

Offerte, welche den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Juni 1903.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Ideal Schreibmaschine
das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.
Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.
Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714
General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:
Hch. SCHOTT & DONNATH
WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Offert-Ausschreibung.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion in Pilsen wird die Ausführung eines **Aufnahmsgebäudes,** eines **Nebengebäudes** und der zugehörigen **Unterbauarbeiten** in der Station Lischau der Linie Pilsen—Dux im Offertwege vergeben.

Die Kosten dieser Bauarbeiten sind mit K 28.110 veranschlagt.

Die betreffenden Projektspläne und sonstigen Bedingungen sind bei der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion im Hochbaubureau der Abteilung 3 und auch bei der k. k. B.-E.-Sektion in Saaz einzusehen, woselbst auch die Offertformulare ausgefolgt werden.

Die vollständig ausgefertigten, mit je einem Stempel zu 1 Krone pro Normalbogen versehenen und versiegelten Offerte haben die Aufschrift zu tragen:

Offert, betreffend die Ausführung eines Aufnahmsgebäudes etc. in der Station Lischau.

Die wesentlichen Offertbeilagen sind pro Normalbogen mit je einer 1 Krone-Stempelmarke, bei Ueberschreitung dieses Formates mit 2 Kronen zu stempeln.

Die Offerte sind bis zum **22. Juni 1903, 11 Uhr vormittags,** im Einreichungsprotokolle der gefertigten k. k. Staatsbahn-Direktion einzubringen. Gleichzeitig ist bei der k. k. Staatsbahn-Direktionskassa ein Vadium von K 1400 zu erlegen.

Der Offerteröffnung, welche am 22. Juni 1903, um 3 Uhr nachmittags, im Sitzungssaale der k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen stattfindet, können die Offerenten oder deren beglaubigte Vertreter beiwohnen.

Pilsen, am 5. Juni 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen.

Lokomotiv-Rauchkammer-Lösche

ist auf allen Lokomotivstationen in grossen Mengen vorhanden und bleibt trotz ihrer beträchtlichen Heizkraft zum grössten Teile unverwertet. Der neue

Johnsche Dauerbrand-Ofen

ermöglicht die Verwertung der Rauchkammerlösche als ausgezeichnetes Brennmaterial. Auf Wunsch erfolgt Lieferung der Oefen auf einen Monat zur Probe.

729

J. A. John, Wien, IV/1,

Frankenberggasse 8, I/92. — Telephon 3623.

KURS-BUCH

für die

Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österreichischen Eisenbahnen.

(Sommerfahrordnung 1903.)

Herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium.

Die **vierte** (Mai 1903) Ausgabe des Kurs-Buches enthält in ihrem **ersten Teile** in Kürze die auf den Vieh- und Fleischtransport Bezug habenden allgemeinen reglementarischen, tarifarischen und veterinärpolizeilichen Bestimmungen nebst einem Verzeichnis der Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Der **zweite Teil** des Kurs-Buches umfasst die Fahrordnungen der bei den österreichischen Staats- und Privatbahnen nach Massgabe der Sommerfahrordnung 1903 für die Beförderung von Vieh und Fleisch vorzugsweise bestimmten Züge. In den Fahrordnungen sind auch jene Stationen ersichtlich gemacht, welche mit fixen Viehverladerampen ausgerüstet sind, ferner die Stationen, welche als Desinfektions-, Fleischwagendepot-, Eisfüll-, Fütterungs- und Tränkestationen dienen, sowie jene, in welchen Borstenviehtransporte auf Verlangen der Absender bespritzt werden.

In einen Anhang wurden die wichtigsten Beschränkungen und Verbote im Viehverkehre aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach einigen Auslandsstaaten aufgenommen.

Das Vieh-Kurs-Buch, welches im **Mai** und **Oktober** jeden Jahres erscheint, ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein äusserst willkommenes Nachschlagebuch für den Gebrauch der Viehverfrachter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenbahnorgane.

Das Vieh-Kurs-Buch ist durch die Administration, Wien, I. Wallfischgasse 10 (Postsparkassen-Konto Nr. 819.123), zum Preise von K 1·— und bei Postbezug zum Preise von K 1·20 pro Ausgabe zu beziehen.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832.

697

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz Nr. 11
Parterre

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1460	k. k. österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—18, c der Güterklassifikation	Eben	Salzburg	1. Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. 2. Die Sendungen müssen nach Einlagerung in Salzburg auf einem solchen Lagerplatze, von welchem aus im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen und Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Verbandsverkehre die Reexpedition zulässig ist, in vollen Wagenladungen nach ausserhalb des österr.-ungar. Zollgebietes gelegenen d e u t s c h e n Stationen weiterbefördert werden. 3. Die Frist für diese Weiterbeförderung wird auf 12 Monate vom Tage des Einlangens der Sendungen in Salzburg festgesetzt. 4. In der Zeit vom Eintreffen der Sendungen in Salzburg bis zu ihrer Weiterbeförderung müssen dieselben ununterbrochen unter Bahnaufsicht stehen. 5. Die diese Begünstigung in Anspruch nehmende Partei muss auf den Frachtbriefen von der Versandstation nach Salzburg als Empfängerin, dagegen auf jenen für die Weitersendung von Salzburg nach der Bestimmungsstation als Absenderin erscheinen. 6. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	L o k a l t a r i f	Heller	Heller	Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage a) der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe ab der ursprünglichen Versandstation und der von dem k. k. Bahnbetriebsamte Salzburg ausgestellten Frachtkarten-Anszüge, b) der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate ab Salzburg bis zur neuen Bestimmungsstation. Diese Vorlage ist innerhalb 3 Monate, vom Tage der Weiterbeförderung gerechnet, an die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck zu bewirken. Die vorgelegten Dokumente (a—h) werden nicht zurückgestellt. Sollte auf Grund dieser Dokumente eine Rückvergütung bereits geleistet worden sein, so gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung.	
				Frankenmarkt					30	25	5			
				Golling					20	15	5			
				Gröbming					52	45	7			
				Hallein					15	11	4			
				Hans					49	43	6			
				Hüttan					37	31	6			
				Lambach					43	37	6			
				Leoben					79	71	8			
				Liezen					61	54	7			
				Mandling					43	37	6			
				Mitterndorf-Zanchen					61	54	7			
				Neumarkt-Köstendorf					20	15	5			
				Radstadt					40	34	6			
				Rottenmann					63	56	7			
				St. Johann i. P.					37	31	6			
				Seekirchen-Mattsee					15	11	4			
				Strasswalchen					20	15	5			
				Unzmarkt					90	82	8			
				Vöcklamarkt					30	25	5			
				Wels					49	43	6			

Fortlaufende Nummer	1	1461	1462
Die Publikation erfolgt	2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der und im Namen der	3		Buschtěhrader Eisenbahn
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Banmaterialien und maschinelle Einrichtungsgegenstände (ausschliesslich der zur Beförderung selbst dienenden Gegenstände, Baurequisiten, Baumaschinen, Bangeräte etc.)	Hohlglaswaren aller Art (mit Ausnahme von Glasballons, jedoch einschliesslich Demyohns), auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz oder in Geflechten, sowie Rohglas in rohen Platten, ungeschliffene Glastafeln, ferner rohe Glasfliesen, auch mit Drahteinlagen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	den Stationen des Abschnittes A des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1	Helenenschacht
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	5	Eger k.k.St.B. (für Asch)	Eger transit
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	Aufgabe als Frachtgut in Mengen von mindestens 500 kg pro Artikel und Frachtbrief und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zur Erweiterung der bestehenden Wasserleitung in der Stadt Asch bestimmt sein und mit an die betreffende Bauleitung oder an den Stadtrat in Asch adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Bei der nach der Rubrik 13 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen zu bewirkenden Vorlage der bezüglichen Original-Frachtbriefe muss auf den letzteren seitens des Stadtrates in Asch bestätigt werden, dass die Sendungen tatsächlich und ausschliesslich für den angeführten Zweck verwendet wurden	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten, nach Stationen ausserhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903
Bezeichnung	8	Lokaltarif	Lokaltarife
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	8		
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Verschieden	
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10	Verschieden	a) 4·10 b) 3·10 Francs für 1000 kg
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	30 (dreissig) Prozent Nachlass von den ungekürzten Frachtsätzen der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Gebührenberechnungstabelle unter Wahrung des Minimaleinheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km, sowie eines Minimalfrachtsatzes von 8 h für 100 kg	
Art der Durchführung	12	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche vom Empfänger bis längstens Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Pilsen zu bewirken ist	
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1463	k. k. österr. Staatsbahnen		Kieselsteine ans Flüssen und Sandgruben	Jägerndorf Bransdorf	Troppau K.F.N.B. transit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Heller 20 25	Heller 12 14	Heller 8 11	Im Kartierungswege		
1464	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Erbsen, ungeschält, ans der Pos. G—9 der Güterklassifikation des Tarifteiles I	den im Tarifhefte 4 des Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Stationen der Strecken Lemberg—Podwołoczyska, Krasne—Brody, Lemberg—Iizkany, Stryj—Stanislau—Husiatyn, Halicz—Ostrów-Berezowica, Stryj—Chodorów—Podwysokie, Tarnopol—Kopyczyńce und Czernowitz—Nowosielitza	Schreckenstein	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. November 1897	Verschieden	Verschieden	28 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien bis spätestens Ende März 1904 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen in einer Erbsenschälfabrik in Schreckenstein zur Verarbeitung gebracht werden, und hat die Fabrik auf dem Aviso und Bezugscheine zu bestätigen, dass die Erbsen tatsächlich nur zum Zwecke der Verarbeitung in ihrem Etablissement bezogen wurden

Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren über die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung des von den Sätzen des Tarifheftes 4 für den Ost-Nordwestösterreichischen Eisenbahnverband zugestandenen vorangeführten Frachtnachlasses billiger stellen als bei direkter Abfertigung in den gleichen Relationen zu den direkten Sätzen des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenztarifes, gelangt ebenfalls erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

Fortlaufende Nummer	1465	1466	1467
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
	kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Unterkrainer Bahnen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Thonerde, schwefelsaure, präparierte	Bruchsteine, unbearbeitete, aus Pos. 8—55, a der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Zement
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Henfeld	Gross-Laschitz	Lobositz (A.T.E.*) und St.E.G.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Budweis / Gojau / Kruman	Laibach (S.B.) transit	Wiesa-Oberlentensdorf k.k.St.B. / Bruch k.k.St.B. / Brüx (A.T.E.)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief / vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der übrigen, allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen für durch die k. k. Bahnerhaltungssektion Laibach I zur Ausführung gelangende Bauten bestimmt und an die genannte Bahnerhaltungssektion adressiert sein / bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt der Partei. Die Sendungen müssen aus einem mit der Station Lobositz (St.E.G.) in Schienenverbindung stehenden Unternehmen stammen / vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, Teil II, Heft 3 A (Ausnahmetarif Nr. 55) des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1899	Lokaltarif	Lokalgütertarif, bezw. Nordwestböhmischer Verbandstarif, Teil II, Heft 2
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	1·70 / 1·74 / 1·40 Mark	32 Heller	a) — Heller b) 48 „ / a) — Heller b) 46 „ / a) 59 Heller b) 41 „
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	1·56 / 1·56*) / 1·39 Mark	9·2 Heller	a) — Heller b) 47*) „ / a) — Heller b) 43 „ / a) 58 Heller b) 34 „
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	0·14 / 0·18 / 0·01 Mark	22·8 Heller	a) — Heller b) 1 „ / a) — Heller b) 3 „ / a) 1 Heller b) 7 „
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen	*) Gültig nur für jene bei Kruman gelegene Etablissements, welche mit der Station Gojau in direkter Schienenverbindung stehen		*) In dem Frachtsatze für Lobositz (A.T.E.) nach Wiesa-Oberlentensdorf ist die Ueberstellungsgebühr von Lobositz (St.E.G.) nach Lobositz (A.T.E.) bereits inbegriffen

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1468	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Stammbolz (Rundbolz), europäisches a) bis zu 2·5 m Länge b) über 2·5 m Länge	Berzencze oder Góla	Mannheim Bad. B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil IV, Heft 2, des Süddeutsch-Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1900	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	in Mark a) 2·50	b) 3·18	Im Kartierungswege		
					Mannheim Industriehafen					2·51	3·18			
					Mannheim Neckarvorstadt					2·53	3·22			
1469	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl etc. der Pos. E—5, E—6 lit. c) und d), E—7, E—7 a, E—8 und 9 der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Hainspach-Wölmsdorf B.N.B. Nixdorf B.N.B.	Korneuburg Donauumschlag Oe.N.W.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung a) für Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief; b) für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife, bezw. Teil II, Heft 1, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes	Verschieden	a) 309 Heller b) 222 „		Im Kartierungswege		
					Wien II (K.F.J.B.), K.F.N.B., Oe.N.W.B. und St.E.G.					a) 317 Heller b) 230 „				
				oder umgekehrt										
1470				I. Mähr.-Ostrau K.F.N.B. II. Oderberg K.F.N.B.	Böhm.-Leipa A.T.E.	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen		Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller I. 371	II. 376			
					Böhm.-Leipa B.N.B.					371	376			
					Haida B.N.B.					383	388			
					Hainspach-Wölmsdorf B.N.B.					431	436			
					Nixdorf B.N.B.					433	438			
					Schluckenau B.N.B.					422	427			
					Schönau B.N.B.					430	435			
					Zwickau i. B. B.N.B.					—	409			
				oder umgekehrt										

Fortlaufende Nummer	1471	1472
Die Publikation erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	beteiligten Verwaltungen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Chamottesteine, Chamotteziegel und feuerfeste Ziegel; sämtliche Artikel nicht künstlich gefärbt, nicht engobiert, nicht glasiert und nicht verpackt	Rohes und raffiniertes Petroleum, sowie Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gastheeröl), Schmieröle (mineralische), Petroleumrückstände, Mineraltheer, Petroleumtheer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkokes und Petroleumkokes, in Fässern oder Cisternen- (Reservoir-) Wagen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Nürschan k.k.St.B.	Stadlau
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Jägerndorf k.k.St.B. Römerstadt k.k.St.B. Stefanau St.E.G. Würbenthal k.k.St.B. Zöptau k.k.St.B.	via Gänserndorf—Marchegg Mähr.-Ostrau Oderberg Trzebinia Dziedzitz
Bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen
	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife	Ausnahmetarif für Petroleum etc., gültig vom 1. Juni 1900
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Bestehen keine direkten Frachtsätze
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	141 173 129 168 173 Heller	128 108 107 118 Heller
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg		
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen		Die Frachtsätze gelten in umgekehrter Richtung auch für leere, gebrauchte Petroleum- und sonstige Mineralölfässer unter Einhaltung der Bedingungen des nebenangeführten Ausnahmetarifes. Nebige Frachtsätze können nur bei Auflieferung der Transporte durch solche Absender in Anspruch genommen werden, welche den sub Punkt 6 der Tarifbestimmungen des in der Spalte 8 genannten Ausnahmetarifes vorgesehenen Bedingungen Genüge geleistet haben

Fortlaufende Nummer	1473	1474	1475
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Kalksteine	Pottasche, raffinierte, auch Perlasche, Kasauasche, Steinasche
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): von	allen Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft	Prag-Hrabovka transit	Kollu Oe.N.W.B. und St.E.G.
für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route): nach	Opočno	Welwarn	Ilmenau / Coburg und vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue einer Baufabrik in Dobrnschka bei Opočno bestimmt sein	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- nnd Abladen obliegt den Partelen	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief nnd Wagen.
und gilt in der Zeit	bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 20. Jnnl 1903 bis znr Dnrchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif, sowie Anbang zu demselben	Lokaltarif	Westdentsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Verschleden	32 Heller	Besteheu keine direkten Sätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)		26 Heller	238 Pfennig / 210 Pfennig
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	20 Prozent von den offizlellen Frachtsätzen des Lokaltarifes, sowie des Anbanges zu demselben mit der Massgabe, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen mnss	6 Heller	
Art der Durchführung	Im Rückvergütnngswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Original-Frachtbriefe, anf den Reklamanten als Empfänger lautend, bis längstens Ende Februar 1904		
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt: von der	Die Publikation erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1	2	3	4	5		6	7	8	9		10	11	12	13	14
1476	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Eisenbahnschienen und Eisenbahnschienen-Befestigungsmittel als Frachtgut	Station Kladno	Komotau (B.E.B.)	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. 2. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmt sein und bei Weiterbeförderung ab Komotau (A.T.E.) im Regiewege abgefertigt werden. Die letztgenannte Abfertigung muss auf den Frachtbriefen entsprechend vorgeschrieben werden	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	63 Heller	48 *) Heller	15 Heller	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplikat-Frachtbriefe, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904 bei der General-Direktion der Buschtěhrader Eisenbahn in Prag	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Tarifermässigung. *) In diesem Frachtsatze ist die vertragsmässige Einfahrtsgebühr in Kladno nicht enthalten.
				Altkladno					69 Heller		51 Heller	18 Heller			
1477	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Thon, roh, wenn unverpackt	Trnowan	Nendan Schlackenwerth (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. 3. Erfüllung der übrigen, für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	39 Heller 36 Heller 3 Heller		Im Kartierungswege							

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1478	Oesterr. Nordwestbahn		Frachtgüter der Klasse I	Wiese	Wien Oe.N.W.B.	a) Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg b) Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie unter Aufrechthaltung der hierfür allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif der Oe.N.W.B. vom 1. Jänner 1898	a) 230 Heller b) 230 „	a) 212 Heller b) 202 „	a) 18 Heller b) 28 „	Im Kartierungswege		
1479	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Hanf und Flachs	Eszék	Deutsch-Liebau Halbstadt Trautenau Wekelsdorf Zamrsk	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Beförderung als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westmgar.-Oesterr. Eisenbahnverband	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 245 303 315 300 271		Im Kartierungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	Bezeichnung der Relation nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
32	Nr. 117 vom 14. Oktober 1902	1978	K. k. österr. Staatsbahnen		Quarz, rob (Quarzsteine)	Jägerndorf	Troppau K.F.N.B. transit	20. Juni 1903	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 67. **Wien, 13. Juni 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Eisenbahnverkehr im Monate April 1903 und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902. — Inland: Parlamentarisches. — Nachrichten aus Ungarn. — Verschiedene Mitteilungen. — Lagerhaus-Angelegenheiten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Eisenbahnverkehr im Monate April 1903 und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1903 mit jenen der gleichen Zeitperiode 1902.

Im Monate April 1903 wurden nachstehende neue Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 5. April die 2·585 km lange, für elektrischen Betrieb umgebaute Strecke Lerchenfeldergürtel—Neulerchenfelderstrasse—Ottakringerstrasse bis zur Erdbrustgasse der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft (i. L.);

am 9. April die 1 km lange elektrische Strecke Steinbruch-Linienamt—Andritz der Grazer Tramway-Gesellschaft;

am 26. April die 21·9 km lange Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal im Betriebe der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.

Schliesslich wäre noch die am 18. April 1903 erfolgte Eröffnung der für elektrischen Betrieb umgewandelten, bis dahin mechanisch (mit Wasserübergewicht) betriebenen Seilbahn auf das Belvedere in Prag anzuführen.

Im Monate April 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 12,858.042 Personen und 8,437.941 t Güter befördert und hierfür eine Gesamteinnahme von K 48,276.492 erzielt, das ist pro Kilometer K 2396. Im gleichen Monate 1902 betrug die Gesamteinnahme, bei einem Verkehre von 13,453.221 Personen und 8,476.867 t Güter, K 48,804.606 oder pro Kilometer K 2468, daher resultiert für den Monat April 1903 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2·9 Prozent.

In den ersten vier Monaten 1903 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 45,952.308 Personen und 33,603.979 t Güter, gegen 47,630.578 Personen und 32,474.306 t Güter im Jahre 1902, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1903 auf K 186,010.706, im Jahre 1902 auf K 184,261.999.

Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die viermonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 20.133·2 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 19.727·2 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Zeitperiode 1903 auf K 9239, gegen K 9341 im Vorjahre, d. i. um K 102 ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1903 auf K 27.717, gegen K 28.023 im Vorjahre, d. i. um K 306, mithin um 1·1 Prozent ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten vier Monate 1903 pro Jahr ermittelten kilometrischen Einnahmenresultates ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	Gerechnete Jahreseinnahme pro Kilometer im Jahre 1903 Kronen
1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	133.185
2. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (öst. Strecke)	88.459
3. Leoben-Vordernberger Bahn	85.833
4. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	75.084
5. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	54.198
6. Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	53.895
7. Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	40.242
8. Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	36.939
9. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	36.321
10. Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	34.284
11. Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	33.021
12. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	32.895
13. Böhmische Nordbahn	28.191
14. K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	25.389
15. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	24.171
16. Ostrau-Friedlander Eisenbahn	19.171
17. Eisenbahn Wien-Aspang	18.225

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.

		Kronen
1.	Wiener Stadtbahn	126.402
2.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	53.049
3.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	31.959
4.	Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	31.614
5.	Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	29.805
6.	Kuttenberger Lokalbahn	28.281
7.	Bozen-Meraner Bahn	27.432
8.	Stauding-Stramberger Lokalbahn	23.769
9.	Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	22.185
10.	Neutitscheiner Lokalbahn	20.211
11.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	18.654
12.	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	18.072
13.	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	16.983
14.	Lokalbahn Dolina-Wygoda	16.266
15.	Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	15.282
16.	Lokalbahn Innsbruck-Hall i.T. (Dampftramway)	14.265
17.	Ueberetscher-Bahn (Bozen-Kaltern)	13.215
18.	Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	12.813
19.	Aussig-Teplitzer Eisenb.: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	12.414
20.	Lokalbahn Königshof-Beraun-Konĕprus	12.115
21.	Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	11.310
22.	Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	9.396
23.	Unterkrainer Bahnen	9.210
24.	Bukowinaer Lokalbahnen	9.033
25.	Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	8.940
26.	Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	8.859
27.	Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	8.640
28.	Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	8.565
29.	Lokalbahn Trzebinia-Skawce	8.535
30.	Friauler Bahn	8.364
31.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	7.926
32.	Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	7.695
33.	Südbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	7.413
34.	Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	6.990
35.	Steiermärkische Landesbahnen (Lokalb. Cilli-Wöllan)	6.915
36.	Lokalbahn Asch-Rossbach	6.561
37.	Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	6.543
38.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	6.402
39.	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	6.282
40.	Friedländer Bezirksbahnen	6.144
41.	Lokalbahn Plan-Tachau	6.045
42.	Bregenzerwaldbahn	5.847
43.	Ostgalizische Lokalbahnen	5.832
44.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	5.676
45.	Mährische Westbahn	5.664
46.	Valsugana-Bahn	5.589
47.	Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	5.490
48.	Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	5.479
49.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen)	5.361
50.	Lokalbahn Karlsbad-Dallwitz-Merkelsgrün	5.319
51.	Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	5.319
52.	Steiermärkische Landesbahnen (schmalspurige Linien)	5.130
53.	Lokalbahn Chabówka-Zakopane	4.920
54.	Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	4.740
55.	Zillertal-Bahn	4.734
56.	Lokalbahn Auspitz	4.686
57.	Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	4.590
58.	Lokalbahn Wotic-Selčan	4.554
59.	Gurktal-Bahn	4.530
60.	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	4.515
61.	Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	4.500
62.	Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	4.365
63.	Böhmische Kommerzialbahnen	4.335
64.	Wippachtal-Bahn	4.200
65.	Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	4.170
66.	Welser Lokalbahn	4.122
67.	Lokalbahn Postelberg-Laun	4.119
68.	Gailtal-Bahn	4.035
69.	Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	3.978
70.	Ybbstal-Bahn	3.966
71.	Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	3.939
72.	Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	3.900
73.	Lokalbahn Mauthausen-Grein	3.870
74.	Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal	3.783
75.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	3.759
76.	Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	3.663
77.	Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	3.618
78.	Lokalbahn Deutschbrod-Saar	3.618
79.	Lokalbahn Lupków-Cisna	3.600
80.	Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	3.561
81.	Steyrtal-Bahn	3.537
82.	Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	3.516
83.	Murtal-Bahn	3.471
84.	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	3.471
85.	Pielachtal-Bahn	3.393
86.	Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	3.369
87.	Kolomeaer Lokalbahnen	3.126
88.	Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	3.012
89.	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	3.009
90.	Lokalbahn Stankau-Ronsperg	3.000
91.	Lokalbahn Modřan-Čerčan	2.964
92.	Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	2.934
93.	Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	2.907
94.	Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	2.859
95.	Lokalbahn Lemberg-Kleparów—Janów	2.850
96.	Lokalbahn Nixdorf-Rumburg	2.799
97.	Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	2.796
98.	Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	2.781
99.	Niederösterr. Waldviertelbahn	2.700
100.	Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	2.676
101.	Lokalbahn Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	2.622
102.	Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2.568
103.	Netolitzer Lokalbahn	2.550
104.	Pinzgauer Lokalbahn	2.547
105.	Lokalbahn Kolin-Čerčan	2.520
106.	Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	2.334
107.	Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	2.304
108.	Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	2.274
109.	Lokalbahn Piła-Jaworzno	2.229
110.	Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel	2.214
111.	Chrudim-Holitzer Lokalbahn	2.193

	Kronen
112. Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	2.136
113. Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	2.100
114. Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	2.085
115. Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	2.046
116. Brüx - Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	1.914
117. Lokalbahn Melnik-Mšeno	1.911
118. Lokalbahn Laibach-Oberlaibach	1.839
119. Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	1.764
120. Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	1.710
121. Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	1.608
122. Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	1.533
123. Kaadener Lokalbahn (Radonitz-Duppau)	1.500
124. Lokalbahn Laun-Libochowitz	1.440
125. Lokalbahn Triest-Parenzo	1.371
126. Lokalbahn Neuhof-Weseritz	1.113
127. Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	789

Nach der Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten vier Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	9·9
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. B	4·0
Eisenbahn Wien-Aspang	3·2
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1·8
K. k. österr. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	1·6
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	0·6
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie lit. A	0·3

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Trzebinia-Skawce	69·6
Lokalbahn Lupków-Cisna	54·2
Lokalbahn Piła-Jaworzno	44·8
Kuttenberger Lokalbahn	30·0
Niederösterreichische Waldviertelbahn	22·0
Lokalbahn Kolin-Čerčan	21·4
Lokalbahn Modřan-Čerčan	19·6
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen: Wien-Guntramsdorf-Baden	17·7
Lokalbahn Königshof-Beraun-Koněprus	16·9
Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt	15·3
Ueberetscher Bahn (Bozen-Kaltern)	15·0
Lokalbahn Mori-Arco-Riva a/G.	12·2
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub	10·9
Lokalbahn Wotic-Selčan	10·6
Lokalbahn Wodňan-Moldauthein	10·0
Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka	9·5
Ostgalizische Lokalbahnen	9·2
Gurktal-Bahn	8·6
Lokalbahn Neuhof-Weseritz	8·5
Lokalbahn Mauthausen-Grein	8·2
Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	8·2
Lokalbahn Zwittau-Polička-Skuč	8·2
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen	8·0
Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld	7·9
Steiermärkische Landesbahnen (schmalspur. Linien)	7·9
Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów	7·6
Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	7·3
Lokalbahn Chabówka-Zakopane	7·2
Kolomeaer Lokalbahnen	7·1
Bozen-Meraner Bahn	7·0
Welser Lokalbahn	6·7
Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	6·6
Lokalbahn Vöcklabruck-Kammer	5·7
Friauler Bahn	5·4
Lokalbahn Schönwehr-Elbogen	5·4
Lokalbahn Wodňan-Prachatitz	5·3
Ybbstal-Bahn	4·7
Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach	4·1
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	3·9
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	3·8
Zillertalbahn	3·8
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	3·6
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurth	2·8
Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal	2·5
Netolitzer Lokalbahn	2·3
Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg	2·1
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	2·1
Lokalbahn Strakonitz-Winterberg	2·0
Lokalbahn Strakonitz-Březnitz	1·9
Lokalbahn Asch-Rossbach	1·7
Lokalbahn Dolina-Wygoda	1·1
Lokalbahn Schwarzenau-Waidhofen a/Th. und Schwarzenau-Zwettl	0·7
Lokalbahn Auspitz	0·6
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałów	0·4
Lokalbahn Wickwitz-Giesshübl Sauerbrunn	0·4
Bukowinaer Lokalbahnen	0·2
Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz	0·2

Nach der Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten vier Monaten 1903 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1902 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

A. Hauptbahnen.	%
Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbau-Gesellschaft	0·5
Böhmische Nordbahn	0·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	1·1
Oesterr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	1·5
Oesterr.-ung. Staatseisenb.-Gesellsch. (öst. Linien)	1·9
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	4·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4·5
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	7·8
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	10·3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	20·8

B. Hauptbahnen zweiten Ranges und Lokalbahnen inkl. der Dampftramways.	%
Lokalbahn Rakonitz-Mlatz	0·1
Lokalbahn Innsbruck-Hall i/T. (Dampftramway)	0·5
Lokalbahn Plan-Tachau	0·8
Lokalbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	0·8
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (Dampftramwaystrecke)	0·8
Lokalbahn Stankau-Ronsperg	0·9
Pielachtal-Bahn	1·1
Friedländer Bezirksbahnen	1·4
Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf	1·5
Lokalbahn Gleisdorf-Weiz	2·3
Neutitscheiner Lokalbahn	2·4
Steyrtal-Bahn	2·6
Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów	3·1

	%
Unterkrainer Bahnen	3·1
Wiener Stadtbahn	3·9
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	4·1
Lokalbahn Deutschbrod-Saar	4·3
Lokalbahn Hintertřeban-Lochowitz	4·3
Eisenbahn Marienbad-Karlsbad	4·9
Mährische Westbahn	5·0
Lokalbahn Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs	5·1
Valsugana-Bahn	5·3
Lokalbahn Raudnitz-Hospozin	5·4
Lokalbahn Melnik-Mšeno	5·9
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Lokalbahnen)	6·6
Böhmische Kommerzialbahnen	6·8
Lokalbahn Swoleňowes-Smečna	7·2
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft	7·4
Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Obernitz-Sedlitz-Čiškowitz)	7·7
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Mähr.-Ostrau—Witkowitz—Ellgoth)	7·9
Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftramway Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf)	7·9
Pinzgauer Lokalbahn	8·2
Steiermärkische Landesb. (Lokalbahn Cilli-Wöllan)	8·5
Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald	8·6
Südbahn-Gesellschaft (Lokalb. Mödling-Brühl, elektrischer Betrieb)	8·7
Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz	8·9
Lokalbahn Časlau-Zawratetz, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	9·7
Schneeberg-Bahn (Adhäsionsstrecke)	9·8
Lokalbahn Lambach-Haag a. H.	10·3
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg	10·8
Stauding-Stramberger Lokalbahn	11·0
Gailtal-Bahn	12·4
Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz	12·8
Lokalbahn Otrokowitz-Wisowitz	13·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	13·9
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	14·4
Murtal-Bahn	15·0
Lokalbahn Reichenau a. K.-Solnitz	16·0
Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding	18·3
Lokalbahn Laibach—Ober-Laibach	19·9
Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl	20·4
Lokalbahn Mähr.-Budwitz—Jamnitz	21·2
Lokalbahn Mösel-Hüttenberg	21·5
Lokalbahn Mšeno—Unter-Četno	28·7
Lokalbahn Beneschau-Wlaschim	30·5
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	30·5
Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft Lokalbahn Mutenitz-Gaya	31·5
Lokalbahn Königshan-Schatzlar, k. k. Staatsbahn im Privatbetriebe	31·7
Lokalbahn Postelberg-Laun	32·4
Lokalbahn Potscherad-Wurzmes	37·1
Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings	37·4
Lokalbahn Triest-Parenzo	47·4

Ausser den in den vorstehenden Tableaux angeführten Hauptbahnen, Lokalbahnen und Dampftramways umfasste das österreichische Eisenbahnnetz im Monate April 1903 noch weiters 5 Zahnradbahnen, 30 städtische Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe und 2 Drahtseilbahnen mit einer Gesamtlänge von 465·4 km, wovon 436·78 km im Betriebe gestanden sind.

Im Monate April 1903 wurden auf diesen Bahnen 18,256.510 Personen und 8795 t Güter befördert und hierfür K 2,450.793 vereinnahmt, wobei auf den Personenverkehr K 2,439.525 und auf den Güterverkehr K 11.268 entfallen.

Im gleichen Monate 1902 resultierte eine Gesamteinnahme von K 2,217.368 bei einem Verkehre von 16,773.413 Personen, 9280 t Güter und einer Gesamtlänge des Bahnnetzes von 400·66 km (davon 372·04 km im Betriebe).

In den ersten vier Monaten 1903 betrug die Gesamtfrequenz 67,166.419 Personen und 37.747 t Güter. Die aus diesen Verkehren erzielte Gesamteinnahme beziffert sich auf K 9,035.312 (Personenverkehr Kronen 8,985.812, Güterverkehr K 49.500).

In der gleichen Zeitperiode 1902 betrug die Gesamteinnahme bei einer Frequenz von 41,147.570 Personen und 40.132 t Güter K 8,157.324, wobei auf den Personenverkehr K 8,107.065 und auf den Güterverkehr K 50.259 entfallen.

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinnahmen oder sonstige zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen wie folgt relationiert:

Staatseisenbahnbetrieb.

Auf Grund der provisorischen Ermittlung ergeben sich für die k. k. österr. Staatsbahnen und die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen im Monate April 1903 nachstehende Einnahmen aus dem Transportdienste: aus dem Personenverkehre K 4,912.200 (3,524.500 Reisende), aus dem Güterverkehre K 13,881.800 (2,811.600 t), sonach im ganzen K 18,794.000.

Hiervon entfallen:

auf die westlichen Staatsbahnen:

aus der Personenbeförderung K 3,427.700 (2,677.100 Reisende), aus der Güterbeförderung K 10,172.100 (2,264.300 t);

auf die östlichen Staatsbahnen:

aus dem Personenverkehre K 1,484.500 (847.400 Reisende), aus dem Güterverkehre K 3,709.700 (547.300 t).

Wird der Gesamteinnahme des Monates April 1903 jene des Vergleichsmonates des Vorjahres gegenübergestellt, so zeigt sich im Personenverkehre des Berichtsmonates ein Ausfall von K 118.075 (— 44.300 Reisende), während der Güterverkehr eine Mehreinnahme von K 513.769 (+ 3900 t) erzielte.

Die Mindereinnahme des Personenverkehres beträgt bei den westlichen Linien des Staatsbahnnetzes Kronen 109.905 (— 39.000 Reisende), bei den östlichen Linien K 8170 (— 5300 Reisende).

Von der ausgewiesenen Mehreinnahme aus dem Güterverkehre entfallen auf die westlichen Staatsbahnen K 78.958 (— 35.900 t), auf die Staatsbahnen in Galizien K 434.811 (+ 39.800 t).

Die äusserst ungünstige Witterung des Monates April 1903, welche nahezu drei Wochen andauerte und speziell den Osterverkehr in der nachteiligsten Weise beeinflusste, hatte zur Folge, dass die Einnahme aus der Personenbeförderung auf beiden Staatsbahnnetzen selbst noch hinter dem schwachen Ergebnisse des vorjährigen Vergleichsmonates zurückgeblieben ist.

Auch bezüglich der ausgewiesenen Mehreinnahme aus dem Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen muss erwähnt werden, dass das Schlussresultat derselben nicht aus Mehrverfrachtungen (im beförderten Quantum zeigt sich ein Ausfall von 35.900 t) hervorgegangen, sondern hauptsächlich darin begründet ist, dass im April 1902 bedeutende Ausgleichsbeträge aus provisorisch abgerechnet gewesenen Verkehren früherer Perioden an andere Bahnverwaltungen gezahlt werden mussten, wodurch die Vergleichsziffer des Vorjahres sich verhältnismässig niedrig stellt.

Auf den östlichen Staatsbahnen wurde mehr Schnitt- und Bauholz (ersteres nach dem Auslande) zur Aufgabe gebracht, auch wurden von den Artikeln Getreide, Petroleum, Eier und lebende Tiere grössere Mengen verfrachtet, aus deren Beförderung dem Güterverkehre dieser Staatsbahnstrecken höhere Einnahmen als im April 1902 zugeflossen sind.

Vom 1. Jänner bis 30. April 1903 beträgt die Einnahme der k. k. Staatsbahnen aus dem Personenverkehre K 17,149.200 (— K 330.379), aus dem Güterverkehre K 55,194.300 (+ K 1,477.476), daher im ganzen K 72,343.500 (+ K 1,147.097).

Wiener Stadtbahn. Nach der vorläufigen Ermittlung betrug die Einnahme der Wiener Stadtbahn im Monate April 1903 aus dem Personenverkehre K 359.000 (2,535.200 Reisende), aus dem Güterverkehre K 50.200 (32.200 t), somit im ganzen K 409.200.

Bei dem Vergleiche dieser Ergebnisse mit der definitiven Einnahme des Monates April 1902 ergibt sich für den Berichtsmonat aus dem Personenverkehre eine Mindereinnahme von K 45.387 (— 280.800 Reisende), aus dem Güterverkehre dagegen eine Mehreinnahme von K 9301 (+ 3300 t).

Auf das Einnahmenergebnis aus dem Personenverkehre des Monates April 1903 wirkten die schlechten Witterungsverhältnisse in noch merkbarerer Weise ungünstig ein, als auf den Verkehr der Staatsbahnlinien.

Hauptsächlich musste unter diesen Einflüssen das Resultat des Osterverkehres eine bedeutende Einbusse erleiden.

Der Einnahme aus der Güterbeförderung kamen in diesem Monate stärkere Durchzugstransporte zustatten.

Vom 1. Jänner bis 30. April 1903 zeigt sich gegenüber der Einnahme der gleichen Periode des Vorjahres im Personenverkehre ein Ausfall von K 71.786 (— 572.800 Reisende), im Güterverkehre dagegen eine Mehreinnahme von K 6293 (+ 7000 t), wonach die Mindereinnahme im ganzen K 65.493 beträgt.

Lokalbahn Borki wielkie-Grzymałow. Die Einnahme aus der Personenbeförderung ist um K 549 (+ 500 Reisende) gestiegen, dagegen zeigt sich beim Gütertransporte eine Abnahme um K 2914 (— 600 t), hauptsächlich infolge verminderter Transporte von Schnittholz und Mahlprodukten.

Lokalbahn Chlumetz-Königstadtl. Im Personenverkehre stellte sich die Einnahme um K 229 (+ 400 Reisende) höher als im April 1902. Die ausgewiesene Mindereinnahme des Güterverkehres pro K 3157 rührt nicht von einer Verkehrsabnahme im Berichtsmonate, sondern daher, dass im April 1902 dieser Lokalbahn grössere Beträge aus Verkehrsabrechnungen früherer Monate zugeführt wurden, wodurch sich die Einnahme des Vergleichsmonates beträchtlich steigerte.

Chrudim-Holitzer Lokalbahn. In der Einnahme aus der Personenbeförderung zeigt sich eine Zunahme um K 342 (+ 500 Reisende), dagegen ist das Ergebnis aus dem Gütertransporte um K 3561 (— 3400 t) zurückgeblieben, da im April 1903 weniger Malz, Ziegel und Kohle befördert wurden.

Lokalbahn Dolina-Wygoda. Die Mehreinnahme von K 2924 (+ 500 t) stammt allein aus dem Güterverkehre, in welchem stärkere Aufgaben von Schnittholz stattfanden.

Lokalbahn Kolin-Čerčan. Der Personenverkehr weist eine Mindereinnahme von K 703 (— 700 Reisende) aus, im Güterverkehre wurde mehr Kohle, Kalk und Ziegel verfrachtet, wodurch das Einnahmenergebnis dieses Transportszweiges sich um K 6511 (+ 2000 t) besserte.

Mährische Westbahn. Die schlechte Witterung, welche im Olmützer Direktionsbezirke bis zu streckenweisen Verkehrseinstellungen infolge Schneeverwehung führte, bewirkte auch bei dieser Lokalbahn im Personenverkehre einen Ausfall von K 672 (— 1000 Reisende).

Das Zurückbleiben der Einnahme des Güterverkehres um K 15.130 bei einer Abnahme im beförderten Quantum von nur 300 t erklärt sich daraus, dass im April 1902 der Lokalbahn ein höherer Betrag aus der definitiven Abrechnung vorangegangener Rechnungsperioden gutgeschrieben und dadurch eine höhere Vergleichsziffer herbeigeführt wurde.

Lokalbahn Mösel-Hüttenberg. Der Personenverkehr brachte eine geringe Mehreinnahme von K 159 (+ 400 Reisende), das Ergebnis aus dem Güterverkehre war jedoch um K 713 (— 1100 t) geringer als im April 1902. Die Ursache des Ausfalles sind schwächere Holz- und Holzkohlentransporte.

Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf. Zumeist infolge der ungünstigen Witterung ergab sich im Personenverkehre ein Ausfall von K 306 (— 1100 Reisende). Die Mindereinnahme von K 9153 (— 2000 t) des Güterverkehres steht zunächst mit der Abnahme in der Verfrachtung von Schnittholz und Schwellen, dann aber auch mit der Auszahlung eines höheren Refaktiebetrages im Zusammenhange.

Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz. Die Transportseinnahmen dieser Lokalbahn waren im Berichtsmonate sowohl im Personen- als auch im Güterverkehre geringer als im April 1902, und zwar ist erstere um K 198 (— 300 Reisende), letztere um K 1300 (— 500 t) zurückgeblieben. Ein Ausfall im Güterverkehre zeigte sich besonders in der Verfrachtung von Ziegeln nach Neubistritz.

Lokalbahn Piła-Jaworzno. Die erreichte Mehreinnahme von K 763 ist zur Gänze dem Güterverkehre, und zwar der Beförderung von Kohlensendungen auf grössere Entfernungen als im April 1902 zuzuschreiben, so dass trotz der um 1400 t geringeren Frachtmenge eine höhere Einnahme erzielt wurde.

Lokalbahn Potscherad-Wurzmes. Die Mindereinnahme im Personenverkehre ist unbedeutend (— K 53). Im Güterverkehre hatte die Abnahme im Kohlenversande eine Verminderung der Einnahme um K 672 (— 400 t) zur Folge.

Lokalbahn Trzebinia-Skawce. Das Einnahmenergebnis des Personenverkehres hat um K 746 (+ 1200 Reisende), jenes des Güterverkehres um K 19.981 (+ 15.900 t) zugenommen.

(Fortsetzung auf Seite 1564.)

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April		Im Monate April 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April							Durchschnitt Betriebs-Län vom 1. Jänner Ende April	
					1903				1902		Differz. pro Kilom. in Prozent		
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1903	190
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Staatseisenbahnbetrieb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.548	8 548	3,524.500	2,811.600	4,912.200	13,881.800	18,794.000	2.199	18,398.306	2.152	+ 2·2	8.548	8.5
b) Wiener Stadtbahn	38	38	2,535.200	32.200	559.000	50.200	409.200	10.768	445.286	11.718	— 8·11	38	
c) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:													
Asch-Rossbach	15	15	4.900	7.500	1.200	7.300	8.500	567	8.547	570	— 0·5	15	
Beneschau-Wlaschim	47	23	4.600	3.500	4.900	12.400	17.300	368	10.462	455	— 19·1	47	
Borki wielkie-Grzymalów	33	33	2.800	1.100	3.300	5.000	8.300	252	10.665	323	— 22·0	33	
Bregenzerwaldb. (Bregenz-Bezau)	35	. . .	10.500	1.900	7.600	10.000	17.600	503	. . .	. . .	. . .	35	. .
Brüx-Lobositzer Verbindungsb.	37	37	3.200	1.100	1.800	3.100	4.900	132	5.360	145	— 9·0	37	
Bukowinaer Lokalbahnen	210	187	23.600	47.600	23.300	140.700	164.000	781	155.688	833	— 6·2	210	1
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	166	166	30.900	25.000	25.200	63 700	88.900	536	84.756	511	+ 4·9	166	1
Chabowka-Zakopane	43	43	10.200	2.600	12 000	7.600	19.600	456	18.893	439	+ 3·9	43	
Chlumetz-Königstadtl	14	14	1.600	600	800	1.000	1.800	129	4.728	338	— 61·8	14	
Chrudim-Holitzer Lokalbahn	59	59	8.000	5.600	3.200	7.700	10.900	185	14.119	239	— 22·6	59	
Delatyn-Kolomea-Stefanówka	112	112	9.500	5.100	11.700	15.300	27.000	241	27.186	243	— 0·8	112	1
Deutschbrod-Saar	33	33	3.500	2.200	2.900	7.600	10.500	318	11.467	347	— 8 4	33	
Dolina-Wygoda	9	9	1.100	7.500	300	13.600	13.900	1.544	10.976	1.219	+ 26·6	9	
Fehring-Fürstenfeld	20	20	6.300	4.000	4.000	10.600	14.600	730	13.465	673	+ 8·5	20	
Friauler Bahn	16	16	6 900	1.500	10.400	3.100	13.500	845	13.083	818	+ 3 3	16	
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	6.400	3.000	3.200	5.500	8 700	223	8.490	218	+ 2·3	39	
Gailtal-Bahn	31	31	5.300	2.700	3.600	8.300	11.900	384	13.861	447	— 14·1	31	
Gleisdorf-Weiz	15	15	6.000	6 100	2.800	10.600	13.400	893	13.758	917	— 2·6	15	
Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	19	19	3.100	1.600	1.600	2.700	4.300	226	4.076	215	+ 5·1	19	
Gurktalbahn	29	29	6.900	3.800	3.400	8.500	11.900	410	10.948	378	+ 8·5	29	
Hinter-Treban—Lochowitz	27	27	2.000	1.100	1.300	2.200	3.500	130	3.601	133	— 2·3	27	
Kaadener Lokalbahnen	13	. . .	1.100	700	600	1.100	1.700	131	. . .	. . .	. . .	13	. .
Karlsbad-Johanngeorgenstadt	47	47	11.500	12.000	8.400	22.200	30.600	651	27.996	596	+ 9·2	47	
Karlsbad-Merkelsgrün	11	. . .	1.300	4.100	500	4.500	5.000	455	. . .	. . .	. . .	11	. .
Kolin-Cerčan	81	81	6.700	4.900	6.200	14.900	21.100	260	15.292	189	+ 37·6	81	
Kolomeaer Lokalbahnen	33	33	600	4.100	200	7.400	7.600	230	7.550	229	+ 0·4	33	
Krakau-Kocmyrzów	20	20	4.800	3.000	2.000	4.400	6 400	320	5 984	299	+ 7 0	20	
Lambach-Haag a. H.	26	26	4.000	900	2.700	2.300	5 000	192	6.011	231	— 16·9	26	
Laun-Libochowitz	20	. . .	3.700	600	1.300	800	2.100	105	. . .	. . .	. . .	20	. .
Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89	89	18.600	7.200	27.100	19.600	46.700	525	39.578	445	+ 18·0	89	
Lemberg (Kleparów)-Janow	22	22	1.300	1.200	2.500	2.400	4.900	223	4.141	188	+ 1·9	22	
Lupków-Cisna	25	25	1.000	2.000	700	8.200	8.900	356	8.817	353	+ 0·8	25	
Mährisch-Budwitz-Jamnitz	21	21	2.800	1.400	1.800	5.600	7.400	352	8.212	391	— 10 0	21	
Mährische Westbahn	90	90	11.600	10.000	8.200	32.400	40.600	451	56.402	627	— 28·1	90	
Marienbad-Karlsbad	53	53	23.000	5.800	26 000	22.500	48.500	915	53.053	1.001	— 8·6	53	
Mauthausen-Grein	31	31	8.900	2.400	5.400	5.000	10.400	335	10.500	339	— 1·2	31	
Modřan-Cerčan	74	74	5.200	5.200	4.900	12.700	17.600	238	15.242	206	+ 15·5	74	
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.300	1.600	600	1.500	2.100	420	2.654	531	— 20·9	5	
Murtal-B. (Unzmarkt-Mauterndf.)	76	76	10.900	3.400	8.800	12.600	21.400	282	30 859	406	+ 30·5	76	
Netolitzer Lokalbahn	14	14	2.700	700	1.300	1.500	2.800	200	3.103	222	— 9·9	14	
Neuhaus-Neubistritz	33	33	1.900	1.900	1.100	4.200	5.300	161	6.798	206	— 21·8	33	
Neuhof-Weseritz	24	24	1.000	600	800	1.300	2.100	88	2.108	88	0	24	
Nixdorf-Rumburg	24	. . .	7.500	1.400	2.800	2.000	4.800	200	. . .	. . .	. . .	24	. .
Ostgalizische Lokalbahnen	196	196	21.100	18.200	30.400	78.900	109.300	558	106.879	545	+ 2·4	196	
Piła-Jaworzno	21	21	500	5.200	200	3.400	3.600	171	2.837	135	+ 26·7	21	
Pinzgauer Lokalbahn	53	53	7.600	2.100	4.800	7.500	12.300	232	14.816	280	— 17·2	53	
Plan Tachau	13	13	4.800	1.900	2.700	4.800	7.500	577	7.002	539	+ 7·1	13	
Postelberg-Laun	11	11	900	3.200	500	3.300	3.800	345	4.089	372	— 7·3	11	
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.600	1.200	500	1.700	2.200	129	2.925	172	— 25·0	17	
Rakonitz-Mlatz	39	39	3.500	1.800	2.700	4.500	7.200	185	7.284	187	— 1·1	39	
Rakonitz-Pladen-Petschau	104	104	12.000	5.800	7.600	16.600	24.200	233	22.842	220	+ 5·9	104	
Raudnitz-Hospozin	25	25	2.600	1.800	1.300	3.100	4.400	176	4.758	190	— 7·4	25	
Reichenberg-Gablonz-Tanwald	41	34	41.700	17.000	25.500	48.900	74.400	1.815	75.723	2.227	— 18·5	41	
Schlackenwerth-Joachimsthal	8	8	3.500	1.200	1.300	1.800	3.100	388	2.246	406	— 4·4	8	
Schönwehr-Elbogen	15	15	3.300	4.100	1.300	3.600	4.900	327	4.495	300	+ 9·0	15	
Schwarzenau-Waidhofen a./T. und Schwarzenau-Zwettl	31	31	6.600	3.100	4.900	8.100	13.000	419	13.052	421	— 0·5	31	
Stanbau-Ronsperg	22	22	4.500	1.600	2.400	3.100	5.500	250	6.061	276	— 9·4	22	

. Jänner bis Ende ii 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April								Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902						
		für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	1903 / 1902	
ien	Güter	Kronen				Kronen					Kronen	
hl	Tonnen											
												Oesterr. Eisenbahnen.
												I. Staatsbahnbetrieb.
.600	10,802.100	17,149.200	55,194.300	72,343.500	8.463	17,479.579	53,716.824	71,196.403	8.329	+ 1·6	25.389 / 24.987	a) K. k. Staatsb. und vom Staate für eigene Rechnung betrieb. Bahnen.
.800	108.600	1,402.100	199.000	1,601.100	42.134	1,473.886	192.707	1,666.593	43.858	— 3·9	126.402 / 131.574	b) Wr. Stadtbahn.
												c) Privatb. auf Rechnung d. Eigenth.
												Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges:
.200	30.500	5.000	27.800	32.800	2.187	5.525	26.742	32.267	2.151	+ 1·7	6.561 / 6.453	Asch-Rossbach
.400	12.200	17.600	44.700	62.300	1.326	11.713	32 141	43.854	1.907	— 30·5	3.978 / 5.721	Beneschau-Wlaschim
.400	12.600	12.000	27.800	39.800	1.206	9.473	30.173	39.646	1.201	+ 0 4	3.618 / 3.603	Borki wielk.-Grzymalow
.100	7.900	28.500	39.700	68.200	1.949	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		5.847 / . . .	Bregenzer Waldbahn
.900	6.100	6.800	16.800	23.600	638	8.944	16.634	25.578	691	— 7·7	1.914 / 2.073	Brüx-Lobositzer Verb.B.
.100	192.700	87.900	544.400	632.300	3.011	84.205	477.590	561.795	3.004	+ 0·2	9.033 / 9.012	Bukowinaer Lokalb.
.900	97.800	96.400	251.100	347.500	2 094	97.762	236.719	334.481	2.015	+ 3·9	6.282 / 6.045	N. Bukowinaer Lokalb.
.200	12.800	36.100	34.400	70.500	1 640	30.719	35.076	65.795	1.530	+ 7·2	4.920 / 4.590	Chabowka-Zakopane
.000	2.500	2.900	4 600	7.500	536	2.297	7.128	9.425	673	— 20·4	1.608 / 2.019	Chlumetz-Königstadtl
.600	23.200	10.700	32.400	43.100	731	11.070	39.303	50.373	854	— 14·4	2.193 / 2.562	Chrudim-Holitzer L.B.
.000	29.500	40.100	85.700	125.800	1.123	40.150	74.640	114 790	1.025	+ 9·5	3.369 / 3.075	Delatyn-Kołomea-Stef.
.300	8.500	11.300	28.500	39.800	1.206	9.573	32.002	41.575	1.260	— 4·3	3.618 / 3.780	Deutschbrod-Saar
.400	30.200	1.300	47 500	48.800	5.422	1.392	46.863	48.255	5.362	+ 1·1	16.266 / 16.086	Dolina-Wygoda
.100	15.400	14.100	43.000	57.100	2.855	14.785	38.160	52.945	2.647	+ 7·9	8.565 / 7.941	Fehring-Fürstenfeld
.500	6.200	32.600	12.000	44.600	2.788	32.533	9.809	42.342	2.646	+ 5·4	8.364 / 7.938	Friauler Bahn
300	11.700	12.500	22.300	34.800	892	13.847	20.243	34.090	874	+ 2·1	2.676 / 2.622	Fürstenfeld-Hartberg
.700	8.800	12.900	28.800	41.700	1.345	12.548	35.045	47 593	1.535	— 12·4	4.035 / 4.605	Gailtal-Bahn
.300	19.000	10.600	32.600	43.200	2.880	12.033	32.167	44.200	2.947	— 2·3	8.640 / 8.841	Gleisdorf-Weiz
.200	7.400	6.000	10.600	16.600	874	6.580	10.925	17.505	921	— 5·1	2.622 / 2.763	Göpfritz—Gr.-Siegharts
.100	13.500	12.500	31.300	43.800	1.510	12.828	27.516	40.344	1.391	+ 8·6	4.530 / 4.173	Gurktalbahn
600	4.300	4.900	8.900	13.800	511	5.020	9.397	14.417	534	— 4·3	1.533 / 1.602	Hint.-Třeban-Lochowitz
.000	2.300	2.500	4.000	6.500	500	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.500 / . . .	Kaadener Lokalb., R.-D.
400	42.700	27.100	82.400	109.500	2.330	28.166	66.753	94.919	2.020	+ 15·3	6.990 / 6.060	Karlsb.-Johanngeorgst.
200	16.000	2.100	17.400	19 500	1.773	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		5.319 / . . .	Karlsbad-Merkelsgrün
700	15.400	20.400	47.600	68.000	840	23.519	32.548	56.067	692	+ 21·4	2.520 / 2.076	Kolin-Cerčan
000	18.400	800	33.600	34.400	1.042	912	31.210	32.122	973	+ 7·1	3.126 / 2.919	Kolomeaer Lokalbahnen
200	15.800	6.600	22.500	29.100	1.455	5.597	24.416	30.013	1.501	— 3·1	4 365 / 4.503	Krakau-Kocmyrzów
300	3.100	9.600	8.900	18.500	712	10.077	10.565	20.642	794	— 10·3	2.136 / 2.382	Lambach-Haag
900	3.000	4.100	5.500	9.600	480	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		1.440 / . . .	Laun-Libochowitz
300	34.300	90.300	78.100	168.400	1.892	92.355	65.599	157.954	1 775	+ 6·6	5.676 / 5.325	Lemberg-Bełzec
200	7.600	8.800	12.100	20.900	950	8.896	10.525	19.421	883	+ 7·6	2.850 / 2.649	Lemberg (Klep.)-Janów
400	10.600	1.700	28.300	30.000	1.200	1.340	18.120	19.460	778	+ 54·2	3.600 / 2.334	Lupków-Cisna
500	5.900	6.800	20.500	27.300	1.300	8.082	26.553	34.635	1.649	— 21·2	3.900 / 4.947	M.-Budwitz-Jamnitz
800	39.100	31.000	138.900	169.900	1.888	34.835	144.119	178.954	1.988	— 5·0	5.664 / 5.964	Mährische Westbahn
000	21.200	78.500	78.000	156.500	2.953	78.529	86.001	164.530	3.104	— 4·9	8.859 / 9.312	Marienbad-Karlsbad
100	9.200	17.600	22.400	40.000	1.290	17.187	19.751	36.938	1.192	+ 8·2	3.870 / 3.576	Mauthausen-Grein
500	22.700	20.600	52.500	73.100	988	22.086	39.063	61.149	826	+ 19·6	2.964 / 2.478	Modřan-Cerčan
400	6.400	1.900	6.000	7.900	1.580	1.910	8.161	10.071	2.014	— 21·5	4.740 / 6.042	Mösel-Hüttenberg
700	17.800	28.500	59.400	87.900	1.157	29.545	73.853	103.398	1.361	— 15·0	3.471 / 4.083	Murtal-Bahn
100	3.700	4.600	7.300	11.900	850	4.737	6.901	11.638	831	+ 2·3	2.550 / 2.493	Netolitzer Lokalbahn
800	5.500	5.400	13.400	18.800	570	4.821	13.299	18.120	549	+ 3·8	1.710 / 1.647	Neuhaus-Neubistritz
800	2.600	3.100	5.800	8.900	371	2.973	5.227	8.200	342	+ 8 5	1.113 / 1.026	Neuhof-Weseritz.
600	6.500	13.000	9.400	22.400	933	. . . .	. . . .	. . . .	. . .		2.799 / . . .	Nixdorf-Rumburg
200	73.100	108.000	273.000	381.000	1.944	112.557	236.584	349.141	1.781	+ 9·2	5.832 / 5.343	Ostgalizische Lokalb.
400	8.800	17.300	27.700	45.000	849	17.382	31.650	49.032	925	— 8·2	2.547 / 2.775	Piła-Jaworczno
600	7.300	8.900	17.300	26.200	2.015	7.684	18.713	26.397	2.031	— 0·8	6.045 / 6.093	Pinzgauer L.B.
600	11.700	1.900	13.200	15.100	1.373	2.288	20.053	22.341	2.031	— 32·4	4.119 / 6.093	Plan-Tachau
600	5.800	1.800	8.200	10.000	588	2.202	13.700	15 902	935	— 37·1	1.764 / 2.805	Postelberg-Laun
900	18.000	600	15.000	15.600	743	781	9.991	10.772	513	+ 44·8	2.229 / 1.539	Potscherad-Wurzmes
000	7.600	9.300	18.000	27.300	700	10.182	17.169	27.351	701	— 0·1	2.100 / 2.103	Rakonitz-Mlatz
600	21.000	26.800	62.200	89.000	856	29.192	63.666	92.858	893	— 4·1	2.568 / 2.679	Rakonitz-Pl.-Petschau
900	7.900	4.600	14.600	19.200	768	5.216	15.078	20.294	812	— 5·4	2.304 / 2.436	Raudnitz-Hospozin
200	71.300	104.700	198.500	303.200	7.395	130.018	145.126	275.144	8.092	— 8·6	22.185 / 24.276	Reichenberg-Gablonz-T.
700	4.500	4.600	7.400	12.000	1.500	4.663	7.048	11.711	1.464	+ 2·5	4.500 / 4.392	Schlackenwerth-Joach.
700	14.700	4.700	13.100	17.800	1.187	6.159	10.724	16.883	1.126	+ 5·4	3.561 / 3.378	Schönwehr-Elbogen
500	11.000	15.300	27.800	43.100	1.390	15.649	27.117	42.766	1.380	+ 0·7	4.170 / 4.140	Schwarzenau-Waidhofen u. Schwarzenau-Zwettl
700	6.100	8.600	13.400	22.000	1.000	7.904	14.290	22.194	1.009	— 0·9	3.000 / 3.027	Stankau-Ronsperg

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April		Im Monate April 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April 1903				1902		Differz. pro Kilom. in Prozent	Durchschn. Betriebs-L. vom 1. Jänn. Ende Ap.
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1903
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilomet.
Starkenbach-Rochlitz	20	20	4.400	4.100	2.700	13.100	15.800	790	18.035	902	— 12·4	20
Strakonitz-Březnitz	83	83	5.800	4.000	4.400	12.500	16.900	204	18.660	225	— 9·3	83
Strakonitz-Winterberg	71	71	11.000	6.000	8.200	17.800	26.000	366	26.114	368	— 0·5	71
Tirschnitz-Schönbach	21	21	4.500	6.300	2.900	11.100	14 000	667	13.478	642	+ 3·9	21
Triest-Parenzo	122	59	8.400	600	9.000	4.200	13.200	108	13.024	221	— 51·1	122
Trzebinia-Skawce	60	60	5.000	23.000	3.500	46.400	49 900	832	29.173	486	+ 71·2	60
Unterkrainer Bahnen	133	133	28.000	18.300	29.900	82.800	112.700	847	115.043	865	— 2·1	133
Valsugana-Bahn	63	63	27.200	2.900	23.900	11.300	35.200	559	42.483	674	— 17·1	63
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.400	1.600	1.630	4.200	5.800	527	5.983	544	— 3·1	11
Welser Lokalbahn	84	84	22.400	11.900	13.100	22.200	35.300	420	33.087	394	+ 6·6	84
Wippachtalbahn	27	. . .	5.200	3.200	4.100	7.200	11.300	419	. . .	. . .	. . .	27
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.800	17.900	4.200	13.400	17.600	1.035	17.869	1.051	— 1·5	17
Wodňan-Čičenitz-Moldauthein	21	21	2.500	1.300	1.600	2.600	4.200	200	3.204	153	+ 30·7	21
Wodňan-Prachatitz	56	56	9.000	3 000	5.600	8.600	14.200	254	13.393	239	+ 6·3	56
Wolframs-Teltsch-Zlabings	53	23	6.200	2.700	4.100	9.600	13.700	258	8.896	387	— 33·3	53
Wotic-Selčan	17	17	3.300	1.700	2.000	4.500	6.500	382	5.166	304	+ 25·7	17
Ybbstalbahn	76	76	10.800	5.300	8.100	20.200	28.300	372	26.899	354	+ 5·1	76
Zeltweg-Fohnsdorf	6	6	2.100	31.000	600	24.000	24.600	4.100	24.175	4.029	+ 1·8	6
Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87	87	15.400	14.900	11 900	31.300	43.200	497	43.480	500	— 0·6	87
Zwittau-Poličká-Skuč	52	52	6.100	4 400	4.400	10.600	15.000	288	14.458	278	+ 3·6	52
II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.												
Časlau-Zawratetz	24	24	2.551	2.902	1.296	4.623	5 919	247	7.129	297	— 16·8	24
Königshan-Schatzlar	5	5	1.502	8.434	429	5.688	6.117	1.223	9.353	1.871	— 34·6	5
III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angeführten Lokalbahnen und Hauptbahnen zweiten Ranges.												
a) Hauptbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn, alt. L.	101	101	218.043	819.813	82.017	1,159.199	1,241.216	12.289	1,258.853	12.464	— 1·4	101
Teplitz (Settenz)-Reichenberg	151	151	81.660	43.936	52.246	112.324	164.570	1.090	152.675	1.011	+ 7·8	151
Böhmische Nordbahn	328	328	192.520	186.811	175.265	607.827	783.092	2.387	814.894	2.484	— 3·9	328
Buschtěhrader Eisenbahn												
Linie lit. A	186	186	71.997	178.473	80.679	422.331	503.010	2.704	515.210	2.770	— 2·4	186
Linie lit. B.	236	236	126.333	368.386	134.878	986.324	1,121.202	4.751	1,100.802	4.664	+ 1·9	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	44.703	51.891	39.295	186.621	225.916	2.483	251.070	2.759	— 10·0	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	840.540	979.549	1,348.500	4,836.544	6,185.044	5.970	6,508.658	6.282	— 5·0	1.036
Lokalbahnen	301	301	102.456	51.455	47.787	118.506	166.293	552	190.140	632	— 12·7	301
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:												
Oesterreichische Strecke	64	64	71.604	99.173	70.665	372.347	443.012	69.22	477.466	7.460	— 7·2	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	10.794	99.106	4.098	91.377	95.475	6.365	104.418	6.961	— 8·6	15
Oesterr. Nordwestbahn:												
Garantierte Strecken	628	628	376.262	272.101	473.000	1,379.150	1,852.150	2.949	1,904.083	3.032	— 2·7	628
Ergänzungsnetz	310	310	169.254	272.665	190.221	859.235	1,049.456	3.385	1,174.085	3.787	— 10·6	310
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:												
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	913.563	667.883	1,014.057	3,412.892	4,426.949	3.241	4,680.518	3.426	— 5·4	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	36.250	27.396	15.726	38.068	53.794	1.630	67.498	2.045	— 20·3	33
Südbahn-Gesellschaft:												
Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich	1.516	1.516	1,627.917	537.936	2,438.407	5,060.459	7,498.866	4.946	7,487.587	4.939	+ 0·1	1.516
Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	12.400	. . . .	3.000	. . . .	3.000	750	4.490	1.123	— 33·2	4
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	285	285	177.460	130.284	123.510	409.547	533.057	1.870	638.275	2.240	— 16·5	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	74.354	51.131	49.117	103.821	152.938	1.718	156.354	1.757	— 2·2	89
Wien-Pottend.-Wr. Neustädter B.	65	65	30.047	55.402	19.197	199.436	218.633	3.364	196.963	3.030	+ 11·0	65

1. Jänner bis Ende April 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April								Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902						
		für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom	Differenz pro Kilom in Prozent	1903	1902	
nen	Güter	Kronen				Kronen					Kronen		
hl	Tonnen												
5.700	15.800	9.400	50.200	59.600	2.980	10.590	54.859	65.449	3.272	— 8·9	8.940	9.816	Starkenbach-Rochlitz
0.000	13.700	15.500	41.100	56.600	682	15.859	39.688	55.547	669	+ 1·9	2.046	2.007	Strakonitz-Březnitz
7.000	20.000	23 900	62.800	86.700	1.221	25.528	59.462	84.990	1.197	+ 2 0	3.663	3.591	Strakonitz-Winterberg
3.800	19.600	10.400	35.400	45.800	2.181	11.217	32.782	43.999	2.095	+ 4·1	6.543	6.285	Tirschnitz-Schönbach
2.900	2.500	34.300	21.400	55.700	457	10.531	2.493	13.024	86[illegible]	— 47·4	1.371	2.604	Triest-Parenzo
5 600	98.300	10.800	159.900	170.700	2.845	10.302	90.320	100.622	1.677	+ 69·6	8.535	5.031	Trzebinia-Skawce
0.300	72.700	104.100	304.200	408.300	3.070	102.537	318.677	421.214	3.167	— 3·1	9.210	9.501	Unterkrainer Bahnen
5.600	9.200	78.300	39.100	117.400	1.863	84.237	39.773	124.010	1.968	— 5·3	5.589	5.904	Valsugana-Bahn
4.300	5.800	5.600	13.900	19.500	1.773	5.489	12.961	18.450	1.677	+ 5·7	5.319	5.031	Vöcklabruck-Kammer
1.200	38.900	46.300	69.100	115.400	1.374	48.546	59.636	108.182	1.288	+ 6·7	4.122	3.864	Welser Lokalbahn
7.500	12.900	13.800	24.000	37.800	1.400	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	4.200	. . .	Wippachtalb.
2.300	68.900	14.600	58.000	72.600	4.271	15.286	55.307	70.593	4.153	+ 2·8	12.813	12.459	Wittmannsdorf- (Leobd.) Ebenfurther Eisenb.
0.900	3.700	6.600	8.000	14.600	695	6.407	6.868	13.275	632	+ 10 0	2.085	1 896	Wodňan-Moldauthein
2.500	11.600	19.300	32.900	52.200	932	20.553	29.022	49.575	885	+ 5·3	2.796	2.655	Wodňan-Prachatitz
1.900	11.300	15.000	35.500	50.500	953	7.548	27.479	35.027	1.523	— 37·4	2.859	4.569	Wolframs-Teltsch
1.500	7.400	7.300	18.500	25.800	1.518	7.159	16.160	23.319	1.372	+ 10·6	4.554	4.116	Wotic-Selčan
4.300	19.300	27.100	73.400	100.500	1.322	26.528	69.434	95.962	1.263	+ 4·7	3.966	3.789	Ybbstalbahn
7.700	131.500	2.100	104.000	106.100	17.683	2.459	101.443	103.902	17.317	+ 2·1	53.049	51.951	Zeltweg-Fohnsdorf
7.700	59.400	43.400	115.800	159.200	1.830	46.704	100.427	147.131	1.691	+ 8·2	5.490	5.073	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan
1.800	15.700	16.300	35.900	52.200	1.004	16.910	31.326	48.236	928	+ 8·2	3.012	2.784	Zwittau-Polička-Skuč
													II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe
1.644	15.431	4.561	23.558	28.119	1.172	5 053	26.103	31.156	1.298	— 9·7	3.516	3.894	Časlau-Zawratetz
3.935	37.326	1.758	23.711	25.469	5.094	1.675	35.610	37.285	7.457	— 31·7	15.282	22.371	Königshan-Schatzlar
													III. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I c) angef. Lokalb. u. Hauptb. zweiten Ranges.
													a) Hauptbahnen.
3.781	3,087.776	377.858	4,106.034	4,483.892	44.395	375.481	3,704.096	4,079.577	40.392	+ 9·9	133.185	121.176	Aussig-Teplitzer E. a. L.
1.305	178.014	185.758	439.113	624.871	4.138	184.911	397.667	582.578	3.852	+ 7·3	12.414	11.574	Teplitz (Settenz)-R.
7.458	718.205	623.347	2,459.007	3,082.354	9.397	656.532	2,450.180	3,106.712	9.472	— 0·8	28.191	28.416	Böhmische Nordbahn
1.547	756.647	287.812	1,837.808	2,125.620	11.428	312.554	1,807.666	2,120.220	11.399	+ 0·3	34.284	34.197	Buschtěhrader Eisenb. Linie lit. A
2.722	1,435.921	403.581	3,860.094	4,263.675	18.066	412.102	3,686.673	4,098.775	17.368	+ 4·0	54.198	52.104	Linie lit. B
4.006	242.750	128.852	868.983	997.835	10.965	125.620	876.844	1,002.464	11.016	— 0·5	32.895	33.048	Graz-Köflacher Eisenb.
9.983	4,210.023	4,873.947	21,055.003	25,928.950	25.028	4,862.709	20,617.881	25,480.590	24.595	+ 1·9	75.084	73.785	Kaiser Ferdinands-Ndb. Hauptbahnnetz
3.196	200.153	172.624	469.828	642.452	2.134	205.931	481.850	687.781	2.285	— 6·6	6.402	6.855	Lokalbahnen
3.376	434.750	265.401	1,621.734	1,887.135	29.486	272.096	1,635.922	1,908 018	29.813	— 1·1	88.459	89.438	Kaschau-Oderberger B. Oesterr. Strecke
3.317	430.215	14.423	414.741	429.164	28.611	17.779	429.044	446.823	29.788	— 4·0	85.833	89.364	Leoben-Vordernberger
1.976	1,156.723	1,662.934	5,249.404	6,912.338	11.007	1,860.341	5,159.280	7,019.621	11.178	— 1·5	33.021	33.534	Oesterr. Nordwestbahn Garantierte Strecken
2.060	1,139.419	678.268	3,479.959	4,158.227	13.414	733.306	3,619.551	4,352.857	14.041	— 4·5	40.242	42.123	Ergänzungsnetz
2.412	3,001.176	3,434.418	13,384.930	16,819.348	12.313	3,870.189	13,278.452	17,148.641	12.554	— 1·9	36.939	37.662	Oest.-ung. Staatsb.-Ges. Oesterr. Linien
1.275	104.531	61.981	149.002	210.983	6.393	71.742	194.459	266.201	8.067	— 20·8	19.179	24.201	Ostrau-Friedlander Eb.
9.914	1,959.874	7,994.139	19,241.290	27,235.429	17.965	8,139.425	18,924.169	27,063.594	17 852	+ 0·6	53.895	53.556	Südbahn-Gesellschaft: Hauptnetz u. Lokalb. in Oesterreich
1.538	. . . . .	9.883	. . . . .	9.883	2.471	10.821	. . . . .	10.821	2.705	— 8·7	7.413	8.115	Lokalb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
3.613	596.139	456.058	1,840.059	2,296.117	8.057	513.388	2,046.404	2,559.792	8.983	— 10·3	24.171	26.946	Süd-Nordd. Verbindgsb.
1.385	162.892	168.962	371.728	540.690	6.075	188.316	335.304	523.620	5.883	+ 3·2	18.225	17.649	Wien-Aspang Bahn
1.190	235.157	72.789	714.179	786.968	12.107	75.351	777.832	853 183	13.126	— 7·8	36.321	30.378	Wien-Pottd.-Wr. Neust

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate April		Im Monate April 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April							Durchschn. Betriebslä vom 1. Jänn Ende Ap
					1903				1902			
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	1903
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer
b) Lokalbahnen.												
Auspitzer Lokalbahn	7	7	4.513	2.448	1.127	2.502	3.629	518	3.073	439	+ 18·0	7
Böhmische Kommerzialbahnen	193	193	31.358	18.626	16.063	50.540	66.603	345	65.856	341	+ 1·2	193
Bozen-Meraner Bahn	31	31	40.123	9.410	61.925	34.730	96.655	3.118	86.231	2.782	+ 12·1	31
Brandeis a/E.-Neratowitz	16	16	2.427	2.564	1.045	2.567	3.612	226	5.024	314	— 28·0	16
Deutschbrod-Humpoletz	25	25	3.543	1.645	3.169	5.431	8.600	344	10.024	401	— 14·2	25
Friedländer Bezirksbahnen: Friedland-Reichsgr. (Hermsd.)	41	17	18.793	6.922	6.899	13.437	20.336	496	9.096	535	— 7·3	41
„ „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach												
Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha	25	25	2.344	885	1.623	3.080	4.703	188	5.285	211	— 10·9	25
Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls)	8	8	4.326	212	2.270	669	2.939	367	4.612	577	— 36·4	2·2
Königshof-Beraun-Koneprus	12	12	. . . .	14.140	. . . .	15.084	15.084	1.257	15.076	1.256	. . .	12
Kühnsdorf-Eisenkappel	18	. . .	2.295	703	1.360	2.159	3.519	195	. . . .	. . .	. . .	18
Kuttenberger Lokalbahn	3	3	16.650	2.763	3.483	1.327	4.810	1.603	4.583	1.528	+ 4·9	3
Laibach-Oberlaibach	19	19	3.923	430	2.380	1.297	3.677	194	3.647	192	+ 1·1	19
Lundenburg-Eisgrub	12	12	2.253	3.321	979	2.905	3.884	324	4.232	353	— 8·2	12
Melnik-Mšeno	30	30	1.775	4.047	1.583	3.294	4.877	163	4.999	167	— 2·4	30
Mšeno—Unter-Cetno	15	15	1.248	301	425	552	977	65	1.456	97	— 32·9	15
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	18.268	1.386	27.411	6 005	33.416	1.392	29.559	1.232	+ 12·9	24
Mutenitz-Gaya	15	15	1.996	4.149	956	3.165	4.121	275	6.437	429	— 35·9	15
Neutitscheiner Lokalbahn	8	8	10.750	6.453	4.075	9.449	13.524	1.691	13.748	1.719	— 1·6	8
Niederösterr. Waldviertelbahn	82	38	8.201	5.197	6.085	16.208	22.293	272	7.497	197	+ 38·0	72
Otrokowitz-Wisowitz	25	25	7.014	750	3.701	2.382	6.083	243	7.696	308	— 21·1	25
Pielachtalbahn	49	49	10.128	2.791	7.222	8.315	15 537	317	15.699	320	— 1·0	49
Reichenau a/K.-Solnitzer Lokalb.	15	15	2 887	1.895	1.894	3.940	5.834	389	6.848	457	— 14·9	15
Radkersburg Luttenberg L.-B.	25	25	2.706	2.527	1.801	3.633	5.434	217	6.527	261	— 16·9	25
Saitz-Göding	38	38	5.900	3.708	2.998	6.081	9.079	239	10.138	267	— 10·5	38
Salzburg-Lamprechtshausen L.-B.	25	25	9.092	5.312	5.653	7.113	12.766	511	11.039	442	+ 15·6	25
Salzkammergut-Lokalbahn-Ges.	67	67	9.579	2.016	9 466	9 533	18.999	284	20.238	302	— 5·9	67
Schneebergbahn (Adhäsionsstr.)	42	42	15.859	9.632	7.044	13.865	20.909	497	30.055	715	— 30·4	42
Stammersdorf-Auersthal	4	. . .	2.786	4	1.247	14	1.261	315	. . . .	. . .	. . .	1
Stauding-Stramberger Lokalbahn	18	18	12.425	27.616	4.206	33.532	37.738	2.097	44.032	2.446	— 14·3	18
Steyrtal-Bahn	48	48	8.831	3.120	6.410	9 360	15.770	328	15.620	325	+ 0·9	48
Stramberg-Wernsdorf	6	6	792	4.583	280	5.392	5.672	945	6.306	1.051	— 10·1	6
Swoleňowes-Smečna	10	10	2.334	17.195	373	21.494	21.867	2.187	20.591	2.059	+ 6·2	10
Steiermärkische Landesbahnen: Cilli-Wöllan	39	39	11.399	13.128	7.370	17.360	24.730	634	25.907	664	— 4·5	39
Preding-Wieselsdorf—Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg—Au-Seewiesen	49	49	10.337	10.642	5.593	16.484	22 077	451	20.791	424	+ 6·4	49
Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern)	15	15	11.382	2.906	8.096	11.564	19.660	1.310	18.772	1.251	+ 4·7	15
Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn	8	8	386	2.223	118	6.842	6.960	870	7.296	912	— 4·6	8
Zillertalbahn	32	24	8.343	1.569	7.043	5.489	12.532	392	10.197	425	— 7·7	32
Dampftramways.												
Brünner Lokaleisenbahn-Ges.: Přívoz-M. Ostrau-Witk.-Ellgoth	10	10	171.637	2.857	25.298	3.338	28.636	2.864	27.582	2.758	+ 3·8	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	42	42	210.051	538	60.535	1.785	62.320	1.484	61.625	1.467	+ 1·2	42
Innsbruck-Hall	12	12	64 573	. . . .	14.370	. . . .	14.370	1.197	16.087	1.340	— 10·7	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	73.390	. . . .	10.061	. . . .	10.061	1.437	14.720	2.103	— 31·7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. in Liqu. (Dampftr. Westbahnlinie-Baumgarten-Hütteldorf)	6	6	115.061	. . . .	16.374	. . . .	16.374	2.729	19.542	3.257	— 16·2	6
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	14	14	12.097	5.246	3.869	7.811	11.680	834	13.312	951	— 12·3	14
Wiener Lokalbahn-Aktien-Ges.: Wien-Guntramsdorf-Baden	25	25	69.947	40.254	18.229	44.946	63.175	2.527	52.380	2.095	+ 20·6	25
Summe	20.152	19.777	12,858.042	8,437.941	12,480.999	35,795.493	48,276.492	2.396	48,804.606	2.468	— 2·9	20.133·2

1. Jänner bis Ende April 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April									Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung der Namen der Eisenbahnen
		1903				1902							
onen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Prozent	1903	1902	
ahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
													b) Lokalbahnen
6.719	6.149	4.134	6.799	10.933	1.562	4.744	6.121	10.865	1.552	+ 0·6	4.686	4.656	Auspitzer Lokalbahn
0.055	40.662	61.487	217.367	278.854	1.445	62.726	236.643	299.369	1.551	— 6·8	4.335	4.653	Böhm. Kommerzialb.
4.811	28.721	167.732	115.732	283.464	9.144	160.093	104.938	265.031	8.549	+ 7·0	27.432	25.647	Bozen-Meraner Bahn
9.527	9.403	3.848	10.987	14.835	927	4.021	10.782	14 803	925	+ 0·2	2.781	2.775	Brandeis-Neratowitz
1.038	7.207	10.005	22.826	32.831	1.313	11.370	26.275	37.645	1.506	— 12·8	3 939	4.518	Deutschbrod-Humpoletz
													Friedländer Bezirksb.:
2.951	30.059	26.292	57.658	83.950	2.048	12.631	22.678	35.309	2.077	— 1·4	6 144	6.231	Friedl.-Gr.(Hermsd.) „ (Heinersd.) Raspenau-Weissbach
9.030	4.249	6.092	13.370	19.462	778	6.087	13.502	19.589	784	— 0·8	2.334	2.352	Gr.-Priesen-W.-Auscha
5.051	214	2.634	678	3.312	1.505	4.455	307	4.762	2.165	— 30·5	4.515	6.495	Innsbr. Mittelgebirgsb. (Berg Isel-Igls)
. .	46.190	. . . . .	48.460	48.460	4.038	. . . .	41.465	41.465	3.455	+ 16·9	12.115	10.366	Königshof-B.-Koněprus
8.294	2.739	4.860	8.433	13.293	738	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		2.214	. . .	Kühnsdorf-Eisenkappel
9.261	17.264	12.641	15.641	28.282	9.427	8.945	13.037	21.982	7.327	+ 30·0	28.281	21.981	Kuttenberger Lokalb.
2.116	1.619	7.145	4.494	11.639	613	7.257	7.285	14.542	765	— 19·9	1.839	2.295	Laibach-Oberlaibach
8.796	11.629	3.740	10.141	13.881	1.157	3.735	8.780	12.515	1.043	+ 10·9	3.471	3.129	Lundenburg-Eisgrub
7.171	14.275	6.498	12.615	10.113	637	7.306	12.996	20.302	677	— 5·9	1.911	2.031	Melnik-Mšeno
4.936	1.388	1.713	2.227	3.940	263	2.142	3.383	5.525	368	— 28·7	789	1.104	Mšeno—Unter-Cetno
7.394	5.551	67.020	23.478	90.498	3.770	58.290	22.329	80.619	3.359	+ 12·2	11.310	10.077	Mori-Arco-Riva a. G.
8.081	17.539	3.835	14.955	18.790	1.253	3.693	23.739	27.432	1.829	— 31·5	3.759	5.487	Mutenitz-Gaya
4.464	25.632	14.631	39.267	53.898	6.737	16.645	38.582	55.227	6.903	— 2·4	20.211	20.709	Neutitscheiner Lokalb.
0.006	16.005	20.545	44.248	64.793	900	9.855	18.205	28.060	738	+ 22·0	2.700	2.214	N.-Oe. Waldviertelbahn
5.276	3.390	13.082	11.366	24.448	978	13.609	14.669	28 278	1.131	— 13·5	2.934	3.393	Otrokowitz-Wisowitz
3.802	11.067	23.586	31.852	55.438	1.131	25.014	31.055	56.069	1.144	— 1·1	3.393	3.432	Pielachtalbahn
1.437	7.041	6.972	15.972	22.944	1.530	7.900	19.411	27.311	1.821	— 16·0	4.590	5.463	Reichenau a/K.-Solnitz
9.580	8.730	6.159	12.779	18.938	758	8.109	13.134	21.243	850	— 10·8	2.274	2.550	Radkersburg-Luttenbg.
4.301	13.443	12.029	24.798	36.827	969	12.523	32.558	45.081	1.186	— 18·3	2.907	3.558	Saitz-Göding
6.541	14.022	22.269	22.403	44.672	1.787	20.366	20.979	41.345	1.654	+ 8·0	5.361	4.962	Salzburg-Lamprechtsh.
5.322	13.562	34.161	33.020	67.181	1.003	34.118	38.590	72.708	1.085	— 7·4	3.009	3.255	Salzkammergut-Lokalb.
0.043	29.457	28 304	48.403	76.707	1.826	31.593	53.509	85.102	2.026	— 9·8	5.479	6 078	Schneebergbahn
2.786	4	1.247	14	1.261	1.261	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .		3.783	. . .	Stammersdorf-Auersthal
2.777	103.469	14.183	128.426	142.609	7.923	17.041	143.235	160.276	8.904	— 11·0	23.769	26.712	Stauding-Stramberger
1.261	12.093	22.260	34.150	56.410	1.175	24.220	33.700	57.920	1.207	— 2·6	3.537	3.621	Steyrtal-Bahn
2.962	15.064	1.045	17.748	18.793	2.132	1.518	17.548	19.066	3.178	— 1·5	9.396	9.534	Stramberg-Wernsdorf
8.431	77.165	1.347	98.001	99.348	9.935	1.461	105.611	107.072	10.707	— 7·2	29.805	32.121	Swoleňowes-Smečna
													Steiermärk. Landesb.:
1.323	39.618	24.992	64.888	89.880	2.305	21 598	76.665	98.263	2 520	— 8·5	9.615	7.560	Cilli-Wöllan
4.434	40.585	17.614	66.194	83.808	1.710	19.217	58.447	77.664	1.585	+ 7·9	5.130	4.755	Preding-Wdf.-Stainz Pöltschach-Gonobitz Kapfenberg-Seewies
2.637	10.048	24.168	41.906	66.074	4.405	22.639	34.796	57.435	3.828	+ 15·0	13.215	11.484	Ueberetscherbahn
386	6.955	118	20.399	20.517	2.565	137	20.297	20.434	2.554	+ 0·4	7.695	7.662	Wickwitz - Giesshübl-Sauerbrunn
0.361	8.329	26.826	23.668	50.494	1.578	23.735	12.756	36.491	1.520	+ 3 8	4.734	4.560	Zillertalbahn
													Dampftramways.
6.313	10.249	95.019	11.513	106.532	10.653	104.138	11.545	115.683	11.568	— 7·9	31.959	34.704	Brünner Lokaleisenb.-G. Ostrau-Witkow.-Ellg.
9.567	2.036	231.102	6.650	237.752	5.661	222.232	7.358	229.590	5.466	+ 3·6	16.983	16.398	Dampftramway-Ges. vorm. Krauss & Co.
0.044	. . . . .	57.062	. . . . .	57.062	4.755	57.334	. . . . .	57.334	4.778	— 0·5	14.265	14.334	Innsbruck-Hall i. T.
8.563	. . . . .	43.528	. . . . .	43.528	6 218	50.569	. . . . .	50.569	7.224	— 13·9	18.654	21.672	Kahlenberg-Eisenb.-G.: Dampftr. Wien-Nussd.
3.920	. . . . .	63.229	. . . . .	63.229	10.538	68.688	. . . . .	68.688	11.448	— 7·9	31.614	34.344	Neue Wiener Tramway i. L. (Dampftr. Westbahnlinie-Hütteldorf)
5.373	17.837	13.400	23.587	36.987	2.642	12.161	25.168	37.329	2.666	— 0·8	7.926	7.998	Salzburger Eisenb. u. Tr.
7.679	89 898	67.849	82.771	150.620	6.024	62.819	65.088	127.907	5.116	+ 17·7	18 072	15.348	Wr.Lokalb.-A.-G.(Wien-Guntrsd.-Baden)
2.308	33,603.979	43,375.957	142,634.749	186,010.706	9.239	44,720.352	139,541.647	184,261.999	9.341	— 1·1	27.717	28.023	**Summe**

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebslänge im Monate April		Im Monate April 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate April 1903				1902		Differenz pro Kilom. in Prozent	Durchschnittl. Betriebslänge vom 1. Jänner bis Ende April	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	im ganzen	pro Kilom.		1903	
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen				Kronen			Kilometer	
Oesterreichische													
Achenseebahn*)	6·31	6·31	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Gaisbergbahn *)	5·25	5·25	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Kahlenbergbahn	5·31	5·31	4.639	452	3.151	163	3.314	. . .	8.789	. . .	. . .	. . .	
Schafbergbahn*)	5·83	5·83	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Schneebergbahn*)	9·67	9·67	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Oesterreichische Eisenbahn													
Aussiger elektr. Kleinbahnen	8·76	7·15	183.770	. . . .	18.009	. . . .	18.009	. . .	13.219	. . .	. . .	. . .	
Baden-Vöslau	11·09	11·09	6.980	. . . .	839	. . . .	839	. . .	4.672	. . .	. . .	. . .	
Bielitz-Zigeunerwald	4·84	4·84	22.626	. . . .	3.193	. . . .	3.193	. . .	3.732	. . .	. . .	. . .	
Brünner Strassenbahnen	19·80	18·61	511.074	7.991	61.596	10.110	71.706	. . .	68.359	. . .	. . .	. . .	
Brüxer Strassenbahn	12·90	12·90	73.267	. . . .	12.814	. . . .	12.814	. . .	13.874	. . .	. . .	. . .	
Czernowitzer elektr. Eisenbahn	6·43	6·43	107.336	. . . .	10.895	. . . .	10.895	. . .	10.097	. . .	. . .	. . .	
Dornbirn-Lustenau	11·12	. . .	20.965	. . . .	5.231	. . . .	5.231	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Gablonzer elektr. Strassenbahn	19·06	19·06	100.309	333	20.138	976	21.114	. . .	21.116	. . .	. . .	. . .	
Gmunden Bahnhof-Stadt	2·60	2·60	6.914	. . . .	1.570	. . . .	1.570	. . .	1.640	. . .	. . .	. . .	
Grazer elektrische Kleinbahnen	31·74	30·96	553.431	. . . .	90.279	. . . .	90.279	. . .	97.167	. . .	. . .	. . .	
Graz-Maria Trost	5·12	5·12	24.774	. . . .	5.680	. . . .	5.680	. . .	6.841	. . .	. . .	. . .	
Grazer Schlossbergbahn (Seilbahn m. elektr. Betrieb)	0·21	0·21	7.502	. . . .	1.439	. . . .	1.439	. . .	1.787	. . .	. . .	. . .	
Krakauer elektrische Kleinbahnen	10·33	4·42	. . . .	. . . .	37.283	. . . .	37.283	. . .	22.987	. . .	. . .	. . .	
Laibacher elektr. Strassenbahn	5·20	5·20	73.915	. . . .	10.467	. . . .	10.467	. . .	7.857	. . .	. . .	. . .	
Lemberger elektrische Eisenb.	8·32	8·32	406.344	. . . .	45.692	. . . .	45.692	. . .	42.772	. . .	. . .	. . .	
Linz-Urfahr-Pöstlingberg	11·94	6·04	197.592	. . . .	32.284	. . . .	32.284	. . .	26.942	. . .	. . .	. . .	
Marienbader Strassenbahn	2·31	2·31	10.454	. . . .	1.820	. . . .	1.820	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südbahn-Gesellschaft)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Neue Wr. Tramway-Ges. in Liquid.	17·80	. . .	688.893	. . . .	101.780	. . . .	101.780	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Olmützer elektrische Strassenb.	5·35	5·35	88.121	. . . .	13.501	. . . .	13.501	. . .	13.428	. . .	. . .	. . .	
Pilsener elektrische Kleinbahnen	9·35	10·60	117.283	. . . .	10.882	. . . .	10.882	. . .	11.563	. . .	. . .	. . .	
Prager elektr. Strassenbahn	43·17	43·17	1,704.918	. . . .	214.345	. . . .	214.345	. . .	217.462	. . .	. . .	. . .	
Prag (Belved.)-Bubna (Thierg.)*)	1·37	1·37	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Prag (Belvedere)-Seilbahn mit elektrischem Betriebe	0·10	. . .	7.374	. . . .	305	. . . .	305	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Prag-Vysočan-Lieben	7·51	7·51	153.034	. . . .	18.182	. . . .	18.182	. . .	17.464	. . .	. . .	. . .	
Reichenberger elektr. Strassenb.	6·14	6·14	119.074	. . . .	14.809	. . . .	14.809	. . .	15.233	. . .	. . .	. . .	
Teplitz-Eichwald	10·51	10·51	90.834	. . . 19	13.604	. . . 19	13.623	. . .	15.727	. . .	. . .	. . .	
Triester elektrische Kleinbahnen	17·30	17·30	639.478	. . . .	75.124	. . . .	75.124	. . .	71.085	. . .	. . .	. . .	
Triest-Opčina	5·02	. . .	15.825	. . . .	9.087	. . . .	9.087	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	
Wiener elektrische Strassenb.	131·66	109·90	12,245.632	. . . .	1,593.737	. . . .	1,593.737	. . .	1,489.597	. . .	. . .	. . .	
Wien (Praterstern)-Kagran	5·40	5·40	69.076	. . . .	11.036	. . . .	11.036	. . .	11.703	. . .	. . .	. . .	
Oesterreichisc													
Auf das Belvedere in Prag**)	. . .	0·10	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.219	. . .	. . .	. . .	
Auf den Laurenziberg in Prag	0·39	0·39	5.076	. . . .	753	. . . .	753	. . .	1.036	. . .	. . .	. . .	
Auf die Festung Hohensalzburg*)	0·19	0·19	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	

*) Im Monate April 1903 und 1902 war der Betrieb eingestellt.
**) Seit 1. April 1903 mit elektrischem Betriebe.

Die Zunahme im Güterverkehre entsprang zumeist aus häufigeren Verfrachtungen von Kohle ab Grube Siersza wodna, dann aber auch aus der Beförderung von Grubenholz, Zink und Zinkasche.

Lokalbahn Wodňan-Moldauthein. Die allein aus dem Güterverkehre stammende Mehreinnahme von K 996 (+ 700 t) resultiert zumeist aus der Beförderung von Holz aus dem Böhmerwalde nach Moldauthein, von wo dasselbe auf der Moldau weitergeflösst wird.

Lokalbahn Wolframs-Teltsch-Zlabings. An der ausgewiesenen Mehreinnahme ist der Personenverkehr mit K 2035 (+ 3200 Reisende), der Güterverkehr mit K 2769 (+ 600 t) beteiligt. Trotz der nennenswerten Zunahme blieb das Kilometererträgnis gegen jenes vom April 1902 zurück, da die Verkehrsentwicklung mit dem Streckenzuwachse nicht im gleichen Verhältnisse zugenommen hat.

Lokalbahn Wotic-Selčan. Die Mehreinnahme von K 1334 stammt ausschliesslich aus dem Güterverkehre, in welchem um 500 t, zumeist Getreide, mehr befördert wurde als im Vergleichsmonate des Vorjahres.

Die Einnahmen des Jahres 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen des Monates Jänner 1903 richtiggestellt.

Jänner bis Ende April 1903 wurden befördert		Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April								Oder pro Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
		1903				1902						
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilom.	Differenz pro Kilom. in Prozent	1903	1902	
Zahl	Tonnen	Kronen				Kronen					Kronen		
Zahnradbahnen.													
. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn
5.036	512	11.024	423	11.447	. . .	14.519	472	14.991	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn
. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schafbergbahn
. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Schneebergbahn
elektrischem Betriebe.													
2.464	. . . . .	57.400	. . . . .	57.400	. . .	50.578	. . . . .	50.578	. . .	. . .	. . .	. . .	Aussiger elektr. Kleinb.
9.796	. . . . .	2.382	. . . . .	2.382	. . .	5.684	. . . . .	5.684	. . .	. . .	. . .	. . .	Baden-Vöslau
5.155	. . . . .	15 927	. . . . .	15.927	. . .	16.678	. . . . .	16.678	. . .	. . .	. . .	. . .	Bielitz-Zigeunerwald
5.717	36.095	212.524	45.411	257.935	. . .	209.387	49.406	258.793	. . .	. . .	. . .	. . .	Brünner Strassenbahn
5.204	. . . . .	50.037	. . . . .	50.037	. . .	53.601	. . . . .	53.601	. . .	. . .	. . .	. . .	Brüxer Strassenbahn
0.603	. . . . .	39.308	. . . . .	39.308	. . .	37.369	. . . . .	37.369	. . .	. . .	. . .	. . .	Czernowitzer elektr. B
1.366	. . . . .	23.227	. . . . .	23.227	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Dornbirn-Lustenau
3.068	1.093	80.098	3.618	83.716	. . .	88.038	. . . . .	88.038	. . .	. . .	. . .	. . .	Gablonzer elektr. Str.B.
2.681	. . . . .	5.337	. . . . .	5.337	. . .	5.777	. . . . .	5.777	. . .	. . .	. . .	. . .	Gmunden Bhf.-Stadt
2.723	. . . . .	347.916	. . . . .	347.916	. . .	378.549	. . . . .	378.549	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer elektr. Kleinb.
5.546	. . . . .	19.566	. . . . .	19.566	. . .	22.510	. . . . .	22.510	. . .	. . .	. . .	. . .	Graz-Maria Trost
9.315	. . . . .	3.599	. . . . .	3.599	. . .	4.626	. . . . .	4.626	. . .	. . .	. . .	. . .	Grazer Schlossbergbahn (Seilb. mit elektr. Betr.)
9.401	. . . . .	126.132	. . . . .	126.132	. . .	77.347	. . . . .	77.347	. . .	. . .	. . .	. . .	Krakauer elektr. Kleinb.
0.915	. . . . .	34.989	. . . . .	34.989	. . .	32.233	. . . . .	32.233	. . .	. . .	. . .	. . .	Laibacher elektr. Str.-B.
3.059	. . . . .	164.235	. . . . .	164.235	. . .	164.619	. . . . .	164.619	. . .	. . .	. . .	. . .	Lemberger Elektr. E.
3.726	. . . . .	116.270	. . . . .	116.270	. . .	89.445	. . . . .	89.445	. . .	. . .	. . .	. . .	Linz-Urf.-Pöstlingberg
5.796	. . . . .	2.916	. . . . .	2.916	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Marienbader Strassenb.
. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Mödling-Brühl (vide Gruppe III a Südb.-G.)
3.262	. . . . .	219.924	. . . . .	219.924	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Neue Wr. Tramway i. L.
1.344	. . . . .	50.786	. . . . .	50.786	. . .	53.974	. . . . .	53.974	. . .	. . .	. . .	. . .	Olmützer elektr. Str.B.
1.122	. . . . .	39.341	. . . . .	39.341	. . .	42.786	. . . . .	42.786	. . .	. . .	. . .	. . .	Pilsner elektr. Kleinb.
5.872	. . . . .	840.534	. . . . .	840.534	. . .	858.484	. . . . .	858.484	. . .	. . .	. . .	. . .	Prager elektr. Str.B.
. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere)-Bubna
7.374	. . . . .	305	. . . . .	305	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag (Belvedere) Seilb. mit elektr. Betriebe
7.040	. . . . .	71.000	. . . . .	71.000	. . .	69.187	. . . . .	69.187	. . .	. . .	. . .	. . .	Prag-Vysočan-Lieben
3.342	. . . . .	57 582	. . . . .	57.582	. . .	54.165	. . . . .	54.165	. . .	. . .	. . .	. . .	Reichenberger elektr.St.
3.686	47	54.310	48	54.358	. . .	62.797	381	63.178	. . .	. . .	. . .	. . .	Teplitz-Eichwald
3.327	. . . . .	263.393	. . . . .	263.393	. . .	259.644	. . . . .	259.644	. . .	. . .	. . .	. . .	Triester elektr. Kleinb.
467	. . . . .	25.364	. . . . .	25.364	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Triest-Opčina
3.432	. . . . .	6,005.097	. . . . .	6,005.097	. . .	5,405.388	. . . . .	5,405.388	. . .	. . .	. . .	. . .	Wiener elektr. Strassenb.
629	. . . . .	43.664	. . . . .	43.664	. . .	44.647	. . . . .	44.647	. . .	. . .	. . .	. . .	Wien-Kagran
htseilbahnen.													
. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	3.267	. . . . .	3.267	. . .	. . .	. . .	. . .	Belvedere in Prag
0.951	. . . . .	1.625	. . . . .	1.625	. . .	1.766	. . . . .	1.766	. . .	. . .	. . .	. . .	Laurenziberg in Prag
. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Festung Hohensalzburg

Privatbahnen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

a) Alte Linien. Die im Monate April 1903 erzielte Mindereinnahme resultiert aus dem schwächeren Personen- und Güterverkehre.

b) Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg. Die für den Monat April 1903 ausgewiesene Mehreinnahme ist auf den stärkeren Güterverkehr zurückzuführen.

Die Einnahmen des Jahres 1903 enthalten die definitiven Abrechnungen des Monates Jänner 1903.

Bozen-Meraner Bahn. Die sowohl im Personen- als auch im Güterververkehre resultierenden Mehreinnahmen des Monates April 1903 sind einerseits auf die sehr gute Saison, anderseits auf die infolgedessen regere Geschäftstätigkeit im allgemeinen zurückzuführen.

Böhmische Nordbahn. Die Mindereinnahme pro April 1903 resultiert aus eine Abschwächung des Verkehres im allgemeinen.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate April 1903 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von K 8598, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von K 3602, zusammen daher eine Mindereinnahme von K 12.200; beim Unter-

nehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von K 549, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von K 19.851, zusammen daher eine Mehreinnahme von K 20.400 ergeben.

Die Mindereinnahmen aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultieren aus dem Verkehre von diversen Gütern, die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B aus dem Kohlenverkehre und aus dem Verkehre von diversen Gütern.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate April 1903 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Abnahme der Frequenz um 266.419 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 22.142.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so resultierte im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres, eine Abnahme des Frachtquantums um 67.861 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 345.756. Der grosse Ausfall ist vornehmlich eine Folge der durch heftige Stürme und Schneeverwehungen verursachten teilweisen Einstellung, bezw. Einschränkung des Verkehres in der Woche vom 17. bis 23. April 1903.

Transportzunahmen zeigten sich vornehmlich bei

Getreide aller Art	um	4384 t
Mehl und Mahlprodukten	„	3789 t
Erzen und Schlacken	„	2080 t

Dagegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu verzeichnen bei

Zucker, raffiniert	um	2.475 t
Zucker, roh	„	2.240 t
Holz aller Art	„	11.904 t
Steinen aller Art	„	7.968 t
Eisen und Stahl	„	2.595 t
Kohlen	„	31.885 t

Auf den Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 27.180 Personen und das Erträgnis um K 2762 ab.

Der Güterverkehr weist eine Abnahme des Frachtquantums um 7940 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 21.085 auf.

Transportzunahmen zeigten sich insbesondere bei

Zucker, raffiniert	um	342 t
Holz aller Art	„	1839 t

Hingegen ist eine Abnahme in der Verfrachtung hauptsächlich zu konstatieren bei

Getreide aller Art	um	838 t
Mehl und Mahlprodukten	„	104 t
Zucker, roh	„	1006 t
Steinen aller Art	„	3055 t
Erzen und Schlacken	„	129 t
Eisen und Stahl	„	380 t

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn nahm der Personenverkehr um 10.797 Personen und das Erträgnis um K 2986 ab.

Im Frachtenverkehre ist eine Zunahme des Frachtquantums um 498 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 10.718 zu verzeichnen, wobei hauptsächlich der Artikel Steine aller Art eine Mehrverfrachtung und die Artikel Getreide aller Art, Holz aller Art, Erze und Schlacken, sowie Eisen und Stahl eine Minderverfrachtung aufweisen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Saitz-Tscheitsch-Göding ergab sich im Berichtsmonate, im Vergleiche zum Monate April 1902, im Personenverkehre eine Abnahme um 1713 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 340, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 319 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 719.

Diesbezüglich ist hauptsächlich betreffs des Artikels Zucker, roh, eine Mehr- und betreffs der Artikel Mehl und Mahlprodukte eine Minderverfrachtung zu verzeichnen.

Rücksichtlich der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz ergab sich im Personenverkehre eine Abnahme um 941 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 127, ferner im Güterverkehre eine Abnahme des Frachtquantums um 255 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 1486.

Hierbei ist insbesondere hinsichtlich des Artikels Steine aller Art eine Mehr- und betreffs des Artikels Holz aller Art eine Minderverfrachtung zu konstatieren.

Auf der Lokalbahn Auspitz resultierte im April 1903 gegenüber dem April 1902 im Personenverkehre eine Abnahme um 199 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 13, ferner im Güterverkehre eine Zunahme um 624 t und eine Zunahme des Erträgnisses um K 543.

Diesfalls ist insbesondere rücksichtlich des Artikels Getreide aller Art eine Mehr- und rücksichtlich des Artikels Steine aller Art eine Minderverfrachtung wahrzunehmen.

Hinsichtlich der Lokalbahn Mutenitz-Gaya ergab sich im Personenverkehre eine Abnahme um 220 Personen und eine Zunahme des Erträgnisses um K 222, ferner im Güterverkehre eine Abnahme um 784 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 2538.

Diesbezüglich weisen insbesondere die Artikel Getreide aller Art, Mehl und Mahlprodukte, sowie Zucker, roh, eine Transportabnahme auf.

Auf der Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub ist im Personenverkehre eine Abnahme um 505 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 79, im Güterverkehre eine Abnahme um 614 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 269 zu verzeichnen.

Was schliesslich die Lokalbahn Stramberg-Wernsdorf anbelangt, so resultierte diesfalls im Personenverkehre eine Abnahme um 125 Personen und eine Abnahme des Erträgnisses um K 96, im Güterverkehre eine Abnahme um 389 t und eine Abnahme des Erträgnisses um K 538.

Die Einnahmen der ersten vier Monate 1903 sind auf Grund definitiver Abrechnungen des Monates Jänner 1903 richtiggestellt.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn, österr. Strecke. Die im Monate April 1903 resultierende Mindereinnahme ist auf die Minderbeförderung von Kohle und Erzen zurückzuführen. Der Verkehr wurde durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse nachteilig beeinflusst.

Neutitscheiner Lokalbahn. Im Monate April 1903 ist der Personenverkehr um 1704 Reisende und die bezüglichen Einnahmen um K 423 zurückgeblieben, während der Güterverkehr um 231 t, bezw. um K 198 zugenommen hat.

Die geringere Personenfrequenz ist zum Teile auf die zweieinhalbtägige Verkehrseinstellung infolge Schneeverwehung, hauptsächlich jedoch noch immer auf die Fahrpreiserhöhung und Fahrkartensteuer auf der Vorbahn

zurückzuführen. Der Güterverkehr stieg infolge Mehrbeförderung von Kohle.

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate April 1903 auf den gesamten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hierfür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personenverkehr:
(provisorische Ziffern pro April 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantiertes Netz . . . — 9.134 Personen — K 38.255
Ergänzungsnetz . . . — 404 „ — „ 10.128
Süd-Nordd. Verbindungsbahn — 4.538 „ — „ 19.899

Der Ausfall ist durch die schlechte Witterung im Vereine mit der durch die Fahrkartensteuer eingetretenen Fahrpreiserhöhung entstanden.

B. Frachtenverkehr:
(provisorische Ziffern pro April 1903, mit den definitiven Ziffern des Vorjahres verglichen)

Oest. Nordwestbahn: Garantiertes Netz + 5.593 t — K 13.678
„ „ Ergänzungsnetz . + 8.991 t — „ 114.501
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . — 14.620 t — „ 85.319

Bei allen drei Netzen sind die Transporte auf längeren Strecken schwächer gewesen.

Die Zunahme an Tonnen ist beim garantierten Netze hauptsächlich auf den starken Uebergangsverkehr, beim Ergäzungsnetze auf den stärkeren Braunkohlenverkehr zurückzuführen.

Bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn war ein Ausfall an schlesischer Kohle zu verzeichnen.

Südbahn-Gesellschaft. Die für das Gesamtnetz der Gesellschaft, mit Ausschluss der Lokalbahnen, im Monate April 1903 erzielten Einnahmen haben, im Vergleiche mit dem korrespondierenden Monate des Vorjahres, eine Zunahme um K 13.351 erfahren.

Von dieser Vermehrung entfallen auf den
Personenverkehr + K 103.663
Frachtenverkehr — K 90.312.

Dagegen wiesen die gesellschaftlichen Lokalbahnen Liesing-Kaltenleutgeben, Spielfeld-Radkersburg und Mödling-Brühl Mindereinnahmen aus.

Dieselben betrugen bei der
Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben . . . . . K 1.197
Personenverkehr — K 1.744
Frachtenverkehr + K 547
Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg . . . . . K 4.120
Personenverkehr — K 711
Frachtenverkehr — K 3.409
Lokalbahn Mödling-Brühl . . . . K 1.489

Bei nachstehenden Pachtbahnen ergaben sich Zunahmen der Erträgnisse:

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn um . . . . . K 21.670
Personenverkehr + K 386
Frachtenverkehr + K 21.284
Lokalbahn Laibach-Oberlaibach um . . . . . K 30
Personenverkehr + K 461
Frachtenverkehr — K 431

Ein Rückgang in den Einnahmen ergab sich hingegen bei der
Graz-Köflacher Bahn um . . . . . K 25.154
Personenverkehr + K 4.590
Frachtenverkehr — K 29.744
Leoben-Vordernberger Bahn um . K 8.943
Personenverkehr — K 541
Frachtenverkehr — K 8.402
Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg um . . . . . K 1.093
Personenverkehr — K 224
Frachtenverkehr — K 869
Lokalbahn Cilli-Wöllan um . . . K 1.177
Personenverkehr + K 503
Frachtenverkehr — K 1.680

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate April 1903 zeigt der Personenverkehr eine Mindereinnahme von K 4893, der Güterverkehr hingegen eine Mehreinnahme von K 1477. Es verbleibt somit insgesamt eine Mindereinnahme von K 3416.

Schneebergbahn. Adhäsionsstrecke. Im Personenverkehre wurden K 2153, im Güterverkehre K 6993 weniger eingenommen.

Im ganzen ergibt sich somit ein Einnahmenausfall von K 9146.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 231. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. Juni wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, u. zw.: Seitens

1. der Abgeordneten Fresl und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Ausgestaltung des Bahnhofes in Přibram;
2. der Abgeordneten Iro und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Bezeichnung der Station Königswart als „Königswart-Altwasser“;
3. der Abgeordneten Fresl und Genossen an den Herrn Handelsminister, betreffend die Errichtung einer Postamtsfiliale im Bahnhofe zu Přibram;
4. der Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen an den Herrn Handelsminister, betreffend die Fahrgeschwindigkeit der neuen Schiffe des Oesterreichischen Lloyd.

Der Ausgleichsausschuss des Abgeordnetenhauses setzte am 9. Juni die Beratung des Zoll- und Handelsbündnisses fort.

Berichterstatter Abg. Freiherr v. Schwegel macht darauf aufmerksam, dass Artikel VIII die allgemeinen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen enthalte, während Artikel IX die Tariffragen behandelt. Er ersucht, bei der Debatte eine strenge Trennung dieser beiden Materien einzuhalten, und leitet sodann die Verhandlung über Artikel VIII ein.

Abg. Kaftan wendet sich dagegen, dass im Artikel VIII nur von „Hauptbahnen“ die Rede sei, und beantragt die Einschaltung der Worte: „Erster und zweiter Ordnung“. Der zweite Absatz, welcher verfügt, dass die „Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen in beiden Staatsgebieten, sowie für den Wechselverkehr zwischen denselben unverändert beobachtet werden sollen“, sei nicht genügend klar. Es sollte vielmehr heissen: „Die Grundzüge der Verkehrsvorschriften . . . . werden . . . . unverändert beobachtet.“ Als Grundsatz müsse dienen, dass das Ausland nicht günstiger behandelt werden darf als das Inland. Was entschieden verlangt werden muss, sei die gegenseitige Schutzverpflichtung auf dem Gebiete der Tarifpolitik gegenüber dem Auslande, was seitens Ungarns nicht immer eingehalten worden sei. Es wäre angezeigt, die Eisenbahn-Betriebsordnung und das Eisenbahn-Betriebsreglement durch eine einheitliche, auf modernen Prinzipien aufgebaute Eisenbahn-Betriebsordnung zu ersetzen. Redner stellt einen Zusatzantrag,

betreffend die Ersetzung der Eisenbahn-Betriebsordnung vom Jahre 1851 durch eine neue, den gegenwärtigen Verkehrsbedürfnissen entsprechende, im gegenseitigen Einvernehmen zwischen beiden Regierungen ausgearbeitete Betriebsordnung. Er tritt ferner für eine zweckentsprechende Vereinfachung der Tarifbestimmungen ein und stellt einen diesbezüglichen Zusatzantrag zu Absatz 4. Zu Absatz 6, welcher die Revision des provisorischen Uebereinkommens zwischen den beiden Regierungen in betreff der Eisenbahnen vom Jahre 1868 in Aussicht stellt, verlangt Redner die Vorlage des Textes dieses Uebereinkommens und Aufklärungen darüber, in welcher Richtung und in welchem Umfange eine Revision vorgenommen werden wird. Er stellt auch diesbezüglich einen Antrag. Redner spricht sich schliesslich für eine Eisenbahnverbindung zwischen Dalmatien und der diesseitigen Reichshälfte aus und stellt einen Resolutionsantrag, in welchem die Regierung aufgefordert wird, mit der ungarischen Regierung und dem Reichs-Finanzministerium über den schleunigen Ausbau einer normalspurigen Bahnverbindung zwischen Knin einerseits und Ogulin, beziehungsweise Novi anderseits in Verhandlung zu treten und diesbezügliche Gesetzentwürfe ehestens vorzulegen.

Abg. Dr. L e c h e r vermisst in den Abmachungen eine Reihe der allerwichtigsten kommunikatorischen Angelegenheiten. Es fehle die Sicherstellung der Linie Knin—Novi als direkte Verbindung Dalmatiens mit der Monarchie. Redner stellt einen bezüglichen Zusatzantrag. Ferner fehlt im Artikel VIII die Austragung verschiedener höchst dringlicher Angelegenheiten bezüglich der Kaschau-Oderberger Bahn und der Südbahn. Ungarn besitze auf dem österreichischen Netze der Staatseisenbahn-Gesellschaft über Bruck und Marchegg hinaus das Recht auf direkte Tarife. Aehnliche Uebereinkommen bestünden auf der Südbahn. Ueber alle diese wichtigen Fragen enthält weder Artikel VIII, noch der Motivenbericht irgend einen Aufschluss.

Abg. Dr. K o l i s c h e r glaubt, dass in den Artikeln VIII und IX nur ein Teil des grossen Komplexes der mit Ungarn zu regelnden Fragen gelöst erscheint. Er vermisst insbesondere die Regelung des Verhältnisses Oesterreichs zu Ungarn in der Frage der ehemalig gemeinsamen Kaschau-Oderberger Bahn, bei welcher Ungarn mittelbar das Tarifhoheitsrecht, vielleicht teilweise auch zu Ungunsten Oesterreichs ausübt. Die Nichteinlösung dieser Bahn, beziehungsweise des auf österreichischem Territorium gelegenen Teiles derselben, sei vom allgemeinen staatlichen Standpunkte sehr zu bedauern. Redner bespricht die Frage des Eisenbahnfrachtrechtes und bedauert es, dass die von Oesterreich auf der letzten Pariser Konferenz angeregte Verbesserung, dass bei Ermanglung einer Routenvorschrift auf dem Frachtbriefe die Eisenbahn verpflichtet sein soll, denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten erscheint, wobei die Eisenbahn für die Folgen der Wahl mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu haften habe, durchgefallen ist. Die geltende Bestimmung, dass die Eisenbahn nur dann für die Wahl der Routen verantwortlich ist, wenn ein grobes Verschulden der Eisenbahn zur Last fällt, sei eine wesentliche Benachteiligung des verfrachtenden Publikums. Zum Schlusse beklagt sich Redner über die Schwierigkeiten und Hindernisse, welche die Kriegsverwaltung in Galizien bei der Erbauung und Konzessionierung von Lokalbahnen macht. Er verweist diesbezüglich auf die Lokalbahnen Tarnów-Szczucin und Przeworsk-Dynów. So lange bei jeder Gelegenheit die Kriegsverwaltung das entscheidende Wort spricht, wird ein entsprechendes und rentables Lokalbahnwesen in Oesterreich mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

Die Verhandlung wird sodann abgebrochen.

Nachrichten aus Ungarn.

Gesetzentwurf über die Erweiterung des Netzes der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und andere Eisenbahn-Investitionen. Derselbe enthält folgende Bestimmungen:

§ 1. Die Regierung wird ermächtigt, die von der Station Nagy-Berezna der Vizinalbahn des Ungtales im Tale des Ungflusses über Sztavna bis an die ungarisch-galizische Grenze bei Uzsok zu führende Eisenbahnlinie für Dampfbetrieb, die die Stationen Ersekujvár und Komárom, bezw. Baja und Báttaszék mit Ueberbrückung der Donau mit einander verbindenden Eisenbahnlinien und die mit diesen Linien zusammenhängenden Donaubrücken, ferner die Szászrégen-Dédaer Linie des durch den G.-A. VII ex 1895 konzessionierten Székler Eisenbahnnetzes auf Staatskosten zu erbauen und die Bauarbeiten auf der Linie Déva—Mátafalva des Székler Eisenbahnnetzes in Angriff zu nehmen.

§ 2. Die Regierung wird ermächtigt, die Linie der Vizinalbahn des Ungtales auf Grund der G.-A. XXXI ex 1880 und IV ex 1888 für den Staat abzulösen und entweder in betreff der Uebernahme dieser Linie in staatlichen Betrieb, oder in betreff der Uebergabe der auf Staatskosten zu erbauenden Eisenbahn Nagyberezna-Landesgrenze in den Betrieb der Vizinalbahn des Ungtales mit dieser Aktiengesellschaft Vereinbarungen zu treffen.

In betreff der Umgestaltnng der Linie der Vizinalbahn des Ungtales in eine Hauptstrecke zweiten Ranges ist entsprechende Verfügung zu treffen.

§ 3. Die Regierung wird ermächtigt, in Verbindung mit dem Bau der Szászrégen-Dédaer Linie des Székler Eisenbahnnetzes die Vizinalbahn Marosvásárhely—Szászrégen auf Grund der G.-A. XXXI ex 1880 und IV ex 1888 für den Staat abzulösen.

§ 4. Die Linie Nagyberezna—Landesgrenze und die zu erbauenden Linien der Székler Bahnen werden nach den Normen der Hauptlinien zweiten Ranges zu bauen und einzurichten sein und in derselben Weise werden auch die hinter diesen Linien befindlichen Strecken umzugestalten sein.

Die Eisenbahnlinien Ersekujvár—Komárom und Baja—Báttaszék und die Donaubrücken sind nach den Normen von Hauptstrecken ersten Ranges zu bauen und einzurichten.

§ 5. Die Regierung wird ermächtigt, gleichzeitig mit den in den §§ 1 und 2 festgestellten Bauten die erforderlichen Ergänzungsarbeiten behufs Umbaues der Csap-Ungvárer Linie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in eine Hauptstrecke zweiten Ranges, sowie behufs Hebung der Leistungsfähigkeit des Csap-Nyiregyházaer und der Csaba-Nagyvárader Linie durchzuführen.

§ 6. Die Regierung wird ermächtigt, in betreff des Anschlusses an die auf österreichischem Gebiete über Turka und durch Samobor bis Lemberg projektierte Staatsbahn der laut § 1 dieses Gesetzes von Nagyberezna bis an die ungarisch-galizische Grenze bei Uzsok zu erbauenden Eisenbahnlinie, sowie in betreff der Regelung der damit zusammenhängenden Betriebs- und Verkehrsfragen mit der Regierung der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder entsprechende Vereinbarungen zu treffen.

§ 7. Für die im vorhergehenden, sowie für die weiter unten festgestellten Bauten, Umgestaltungen und Ergänzungen wird insgesamt ein Kredit von K 117,419.000 bewilligt, und zwar: Für den Bau und die Einrichtung der Linie Nagyberezna—Landesgrenze, für die Umgestaltung der Linie Csap—Ungvár der Staatsbahnen zu einer Hauptlinie zweiten Ranges, endlich für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Linien Nyiregyháza—Csap und Csaba—Nagyvárad der Staatsbahnen K 25,533.000; für den Ausbau der Linie Szászrégen—Déda der Székler Bahnen, für die Ablösung der Marosvásárhely-Szászrégener Vizinalbahnlinie und für die Einleitung der Bauarbeiten der Linie Déda—Mátéfalva des Székler Eisenbahnnetzes K 6,786.000; für das auf der Staatsbahnlinie Galánta—Zsolna zu legende zweite Geleise K 18,000.000; für den Bau der Staatsbahnlinie ersten Ranges Ersekujvár—Komárom und der Donaubrücke K 13,400.000; für den Bau der Staatsbahnlinie ersten Ranges Baja—Báttaszék und der Donaubrücke K 7,000.000; für die Ergänzung des Fiumaner Hafens mit Eisenbahn-Einrichtungen K 5,200.000; für die Erweiterung der Stationen Bród, Csaba, Nagyvárad und Zágráb K 2,400.000; für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Stationen K 5,000.000; für die Anschaffung von Lokomotiven auf den Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen K 7,000.000; für die Beendigung und Verwertung der mit dem G.-A. XXX ex 1897 bewilligten Staatsbahn-Investitionen, sowie für einzelne weggebliebene dringliche Arbeiten K 27,100.000.

Ausser dem obigen Gesamtkredit von K 117,419.000 können weitere K 4,080.000 für die Ablösung der Vizinalbahn des Ungtales und K 2,500.000 für die Umgestaltung dieser Vizinalbahnlinie in eine Hauptlinie zweiten Ranges in Anspruch genommen werden.

Verschiedene Mitteilungen.

Eintragungen in das Handelsregister. Eingetragen wurde nachstehende Firma:

N i e d e r ö s t e r r e i c h.

Wien, I. Freiung 6

„R o h i t s c h e r L o k a l b a h n".

G e s e l l s c h a f t s f o r m: A k t i e n g e s e l l s c h a f t auf Grund der Konzessionsurkunde vom 10. Mai 1902, R.-G.-Bl. Nr. 104, und der mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom

16. März 1903, Z. 10.819 (womit auch die Bewillung zur Errichtung erteilt wurde), genehmigten Statuten, durch den Konstituierungsakt vom 4. Mai 1903, G.-Z. 10.762, errichtet. Sitz: Wien. Dauer: 90 Jahre vom 4. Mai 1903 (Ablauf der Konzessionsdauer, sofern nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder infolge früheren Erlöschens der Konzession oder Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinie durch den Staat oder über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte). Gegenstand des Unternehmens: Bau und Betrieb der als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von Grobelno über Sauerbrunn und Rohitsch bis zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina. Grundkapital: K 3,040.000, zerlegt in 30.400 auf den Ueberbringer lautende Aktien zu K 100 (hiervon 12.400 Stück Prioritäts- und 18.000 Stück Stammaktien). Vorstand: Der aus sieben bis neun Mitgliedern bestehende Verwaltungsrat (ein Mitglied von der k. k. Staatsverwaltung entsendet, ein Mitglied vom steiermärkischen Landesausschusse ernannt, insolange das Land Steiermark im Besitze von Stammaktien ist, die übrigen Mitglieder von der Generalversammlung auf die Dauer von drei Jahren gewählt). Firmazeichnung: Der vorgedruckte oder von wem immer geschriebene Firmawortlaut kollektiv von zwei Mitgliedern des Verwaltungsrates oder von einem Mitgliede desselben und einem mit der Prokura betrauten Beamten der Gesellschaft, von letzterem mit einem die Prokura andeutenden Zusatze, unterzeichnet. Bekanntmachungen der Gesellschaft: Durch einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung"; ausserdem können die Bekanntmachungen noch in jenen Blättern veröffentlicht werden, welche der Verwaltungsrat hierzu bestimmen wird. Mitglieder des ersten Verwaltungsrates: Konrad Felgel, Oberinspektor der k. k. österr. Staatsbahnen i. P. in Wien — von der k. k. Staatsverwaltung entsendet; Dr. Julius Derschata, Hof- und Gerichtsadvokat, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter etc., in Graz — vom steiermärkischen Landesausschusse ernannt; Hugo Ritter von Heider, Ingenieur in Wien; Dr. Arnold Beck, Hof- und Gerichtsadvokat in Wien; Dr. Ernst Schuster, Hof- und Gerichtsadvokat in Graz; Dr. Ludwig Westermayer, Direktor der österreichischen Zentral-Bodenkreditbank in Wien; Hugo Ritter von Berks, Reichsratsabgeordneter etc., in Wien; Franz Dinstl, Realitätenbesitzer in Wien, und Josef Simony, Verwalter in Rohitsch — von der konstituierenden Generalversammlung vom 4. Mai 1903 gewählt, mit der Funktionsdauer bis zum Schlusse der nach Ablauf des ersten Geschäftsjahres abzuhaltenden ersten ordentlichen Generalversammlung. — Wien, 12. Mai 1903.

— Aenderungen und Zusätze wurden eingetragen bei nachstehenden Firmen:

Niederösterreich.

Wien, I. Freiung 8

„Lokalbahn Mauthausen-Grein".

Johann Zehetmayr als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht, dagegen Johann Nepomuk Hauser, geistlicher Rat, Landesausschussmitglied und Sekretär des oberösterreichischen Volkskredites in Linz, als vom Landesausschusse des Erzherzogtumes Oesterreich ob der Enns entsendetes Mitglied des Verwaltungsrates mit statutenmässigem Firmierungsrechte eingetragen. — Wien, 5. Mai 1903.

Wien, I. Börsegasse 3

„Bahn-Bau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Cie."

Vom k. k. Exekutionsgerichte Wien wurde mit Beschluss vom 17. April 1903, E. IX 998/6/3, die Zwangsverwaltung der von der Firma betriebenen Bauunternehmung bewilligt und Karl Nussbaum, Advokaturskanzleileiter in Wien, I. Kleeblattgasse 9, zum Verwalter ernannt. Die Eintragung vom 14. Februar 1902, Firm. 865, wird dahin ergänzt, dass sich diese früher bewilligte Zwangsverwaltung auf die von der Firma betriebene elektrische Strassenbahn „Praterstern—Kagran" mit einer Abzweigung nach Kaisermühlen bezieht. — Wien, 5. Mai 1903.

Wien, I. Freiung 8

„Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt".

Johann Krassl als Mitglied des Verwaltungsrates gelöscht. — Wien, 15. Mai 1903.

Wien, XIX. Zahnradbahnstrasse 3

„Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft System Rigi".

Hugo v. Noot und Johann Hamspohn als Mitglieder des Verwaltungsrates über freiwilligen Verzicht gelöscht. — Wien, 22. Mai 1903.

Wien, I. Freiung 8

„Ybbstalbahn".

Diese Aktiengesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 20. März 1902 und in der Verwaltungsratssitzung vom 30. April 1903 teilweise, und zwar in den §§ 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 22, 23, 26, 29, 32, 35, 36, 39, 41, 42, 43, 44 und 47 geänderten, mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 13. Mai 1903, Z. 19.713, genehmigten Statuten, wonach insbesondere nach § 6 das Aktienkapital in Kronenwährung umgerechnet ist, und nach § 29 der Verwaltungsrat aus mindestens 7 und höchstens 10 Mitgliedern besteht, von denen das k. k. Eisenbahnministerium drei Mitglieder zu ernennen berechtigt ist und in welchen Verwaltungsrat der niederösterreichische Landesausschuss, insolange das Land Niederösterreich durch den Besitz der von ihm gezeichneten Stammaktien an dem Bahnunternehmen beteiligt ist, zwei Mitglieder zu entsenden das Recht hat. — Wien, 22. Mai 1903.

Wien, I. Freiung 8

„Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan".

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die infolge Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 20. März 1902 teilweise (und zwar in den §§ 1, 5, 7, 9, 10, 13, 14, 15, 17, 18, 21, 22, 23, 25, 28, 30, 31, 33, 34 bis inklusive 40 und 43 und durch Eliminierung der §§ 6 und 8) geänderten, mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. Jänner 1903, Z. 41.212 ex 1902, genehmigten Statuten, wonach insbesondere das k. k. Eisenbahnministerium nunmehr das Recht hat, drei Mitglieder des Verwaltungsrates zu ernennen. — Wien, 29. Mai 1903.

Wien, I. Giselastrasse 1

„Vereinigte Elektrizitäts-Aktiengesellschaft".

Prokura des Samuel Deutsch über Austritt gelöscht — Wien, 29. Mai 1903.

Oberösterreich.

Linz

„Kremstalbahn-Gesellschaft".

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 15. Oktober 1902 beschlossenen und mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. April 1903, Z. 16.403, genehmigten, teilweise geänderten Statuten. Hiernach ist der Zweck der Gesellschaft die Ausübung der aus den A. h. Konzessionsurkunden vom 30. Juni 1880, R.-G.-Bl. Nr. 94, 26. August 1882, R.-G.-Bl. Nr. 132, 25. Oktober 1886, R.-G.-Bl. Nr. 154, und 17. Mai 1888, R.-G.-Bl. Nr. 85, und der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. November 1902, R.-G.-Bl. Nr. 210, hervorgehenden Rechte mit der Massgabe, dass der Betrieb der gesellschaftlichen Linien Linz—Klaus-Steyrling und Unterrohr—Bad Hall zufolge des mit der k. k. Staatsbahn-Direktion Linz abgeschlossenen Pacht- und Betriebsvertrages, ddo. Linz, 28. Oktober 1902, von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung pachtweise auf Rechnung des Staates geführt wird. Die Gesellschaft endet am 29. Juni 1970 oder mit der etwa früher eintretenden Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat. Das Aktienkapital besteht derzeit aus 19.438 Stück volleingezahlten Anteilscheinen (Aktien) à fl. 100 = K 200, somit aus fl. 1,943.800 = K 3,887.600. Der Verwaltungsrat ist der Vorstand und das Exekutivorgan der Gesellschaft. Der Verwaltungsrat führt die Firma der Gesellschaft durch zwei seiner Mitglieder oder durch eines derselben und einen Prokuristen, welch letzterer seiner Zeichnung den Zusatz p. p. vorsetzt. F.-Z. in der Weise, dass unter dem mittels Stampiglie vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte „Kremstalbahn-Gesellschaft" zwei der vorgenannten zur Zeichnung berechtigten Personen ihre Namen eigenhändig und beziehungsweise mit dem Beisatze p. p. fertigen. Der Verwaltungsrat besteht aus acht Verwaltungsräten und zwei Ersatzmännern; hiervon werden vier Verwaltungsräte und die zwei Ersatzmänner von der Generalversammlung auf eine Funktionsdauer von zwei Jahren gewählt. Je einen Verwaltungsrat entsendet die k. k. österreichische Regierung, der oberösterreichische Landesausschuss, der Gemeinderat der Landeshauptstadt Linz und die Direktion der Allgemeinen Sparkassa in Linz, solange sie, respektive die von ihnen vertretenen Korporationen mindestens zehn Stück Kremstalbahn-Aktien besitzen. — Linz, 9. Mai 1903.

Salzburg.

Salzburg

„Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft".

Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 28. April 1902 beschlossenen, mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. April 1903, Z. 14.830, genehmigten, im Art. 14 und Art. 39, Alinea 1, geänderten Statuten. Hiernach wird von nun an lauten: Art. 14. Der Verwaltungsrat besteht aus mindestens 6, höchstens 11 Mitgliedern, von welchen 5 die Staatsbürgerschaft in einem der Länder der österreichisch-ungarischen Monarchie besitzen müssen, und von denen womöglich zwei ihren Wohnsitz in Salzburg haben sollen. Art. 39, Alinea 1. Die ordentliche Generalversammlung findet alljährlich einmal, und zwar spätestens im Monate Juni in Salzburg statt. — Salzburg, 29. Mai 1903.

Steiermark.

Graz

„Murtalbahn Unzmarkt-Mauterndorf".

Diese Aktiengesellschaft gründet sich nunmehr auf die in der Generalversammlung vom 24. Jänner 1903 beschlossenen und mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 14. Februar 1903, Z. 5983, genehmigten, teilweise geänderten Statuten, wonach die Gesellschaft mit staatlicher Genehmigung ein 4prozentiges, innerhalb der Konzessionsdauer, das ist bis zum 1. April 1983 zu tilgendes Prioritätsanlehen von K 90.000 aufgenommen hat. — Graz, 27. Mai 1903.

Böhmen.

Prag, II. Bredauergasse

„Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn".

Das Mitglied des Verwaltungsrates JUDr Alois Millanich infolge Ablebens gelöscht. — Prag, 29. April 1903.

Teplitz

„K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft".

In der am 6. April 1903 abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates wurde Paul Kupelwieser, Grossgrundbesitzer in Brioni, als Mitglied des Verwaltungsrates kooptiert. In der Generalversammlung vom 7. Mai 1903 ist Theodor Freiherr von Liebig, Grossindustrieller in Reichenberg, zum Mitgliede des Verwaltungsrates gewählt worden. Das Mitglied des Verwaltungsrates Karl Wittgenstein über Verzicht gelöscht. — Leitmeritz, 20. Mai 1903.

Galizien.

(Lemberg) Lwów

„Kolej lokalna Lwów (Kleparów)-Jaworów — Lokalbahn Lemberg (Kleparów)-Jaworów".

Wpisy szczegółowe: Uchwałą walnego zgromadzenia z 7. I. 1903, zatwierdzoną reskryptem c. k. Ministerstwa spraw wewnętrznych z 18. IV. 1903, L. 13.544, postanowiono podwyższenie kapitału akcyjnego z 1,450.000 koron na 3,482.000 koron przez wydanie 4250 sztuk akcyi pierwszeństwa po 400 koron i 831 sztuk akcyi II. emisyi po 400 koron. — Lemberg (Lwow), 2. Mai 1903.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Budapest die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft statt. Dem Berichte der Direktion ist folgendes zu entnehmen: Es betrugen im Jahre 1902 die Einnahmen Kronen 18,432.245·38, die Ausgaben K 11,916.535·23, der Betriebsüberschuss K 6,515.710·15. Für die ungarische Strecke wurden K 10,400.000 und für die österreichische K 2,300.000, ferner zur Anschaffung von Lastwagen K 500.000 aufgenommen. Der Stand der Fahrbetriebsmittel war Ende 1902: 135 Lokomotiven, 129 Tender, 289 Personen-, Gepäcks- nnd Postwagen und 4376 Güterwagen. Die seitens des ungarischen Staatsärars zu leistende Silbergarantie beträgt K 397.243·37, was gegenüber den im Vorjahre beanspruchten K 1,591.772·36 eine Minderbelastung von K 1,194.528·99 zeigt. Goldzinsenzuschüsse hat die Gesellschaft für das Jahr 1902 weder zu fordern noch zu leisten. Nach Erteilung des Absolutoriums an die Direktion und den Aufsichtsrat erfolgten die Wahlen in beide Körperschaften.

Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz. Generalversammlung.) Am 13. Mai fand in Wien unter dem Vorsitze des Verwaltungsrats-Präsidenten Dr. Alois Wolf und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Regierungsrates Dr. Julius Schlag die diesjährige (5.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz statt. Bei derselben waren 12 Aktionäre erschienen, welche im eigenen und Vollmachtsnamen 1812 Aktien mit 362 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte stellten sich im abgelaufenen Betriebsjahre die Betriebseinnahmen auf K 67.155 (gegen K 62.447), die verschiedenen Einnahmen auf K 6405 (K 6299), die Gesamteinnahmen sohin auf K 73.560 (K 68.746). Die Betriebsausgaben betrugen K 73.161 (K 75.664), die sozietären Auslagen K 6280 (K 6388), die Gesamtausgaben demnach K 79.441 (K 82.052). Das sich ergebende Defizit per K 5881 (K 13.306), sowie das Annuitätenerfordernis des Prioritätsanlehens per K 84.300 wie im Vorjahre, zusammen sohin K 90.181 (K 97.606), mussten aus dem Titel der staatlichen Reinertragsgarantie bedeckt werden. Letztere wurde mit 106·99 Prozent gegen 115·58 Prozent in Anspruch genommen. Der Betriebskoeffizient ermässigte sich von 119·36 Prozent auf 107·99 Prozent. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss und erteilte dem Verwaltungsrate das Absolutorium. Eine Dividende an die Aktionäre kam mangels eines Reinertrages nicht zur Verteilung. Die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Alois Poetsch in Neubistritz, Emanuel Weissenstein in Wien, Engelbert Stippl in Neubistritz und David Wurmfeld in Wien, sowie der bisherige Revisionsausschuss wurden wiedergewählt. In der nachfolgenden konstituierenden Verwaltungsratssitzung wurden Notar Dr. Alois Wolf und kaiserl. Rat Eduard Bazika neuerlich zum Präsidenten und Vizepräsidenten des Verwaltungsrates erwählt. [E.-M.-Z. 24.807.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager, Wien, II. Franzensbrückenstrasse.

Monat Mai 1903.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waren	Stand am ersten Mai 1903	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1903
	in metrischen Zentnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesamt	66.857	27.838	30.287	64.408
Darunter wichtige Waren:				
Eisen	3.883	910	408	4.385
Feigen	6.031	807	658	6.180
Kaffee	8.903	1.151	1.875	8.179
Wein	5.437	1.662	944	6.155
Zucker	14.650	10.418	13.493	11.575
Diverse	27.953	12.890	12.909	27.934
Assekuranzwert . . K	4,997.199	2,524 663	2,399.079	5,122.783

Durchschnittliche Tagesbewegung bei 25 Arbeitstagen 232.000 kg.
Assekuranzwert von K 197.000.

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1903	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Mai	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Mai	Stand am letzten Mai 1903
Lagerscheine:				
Stück	7	7	1	13
Versicherungswert . K	17.500	32.550	4.400	45.650
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswert . K	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . K	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenzugsverkehr.

Der Personenzug Nr. 2244, Abfahrt Friedek-Mistek 11 05 nachts, Ankunft Friedland 11 35 nachts, welcher bisher nur an Werktagen vor Sonn- und Feiertagen verkehrte, wird vom 15. Juni 1903 angefangen bis Ende September versuchsweise täglich in Verkehr gesetzt werden.

Wien, am 11. Juni 1903. [587]

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Nachtrages IX zum Tarifhefte 2.

Mit dem 1. Juli 1903 tritt der Nachtrag IX in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderung des Vorwortes, sowie der besonderen Bestimmungen; Aenderung, bezw. teilweise Erhöhung der Holzausnahmetarife A, B, C, D, E; neu einbezogene Stationen und Berichtigungen.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Juli 1903 einschliesslich.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 35 Heller oder 30 Pfg. zu haben.

Breslau, am 10. Juni 1903. [588]

Kgl. Eisenbahn-Direktion
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Lokalbahn.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 15. Juni 1903 gelangen von Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn nach Wien, Linz und Prag kombinierte Fahrpreise III. Klasse, einfache Fahrt, zur Einführung.

Wien, am 2. Juni 1903. [589]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Druckfehler-Berichtigung eines Schnitt-Frachtsatzes.

In dem ab 1. April 1903 gültigen Nachtrage V zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits ist auf Seite 6 unten in der letzten Zeile, die Schnittaxe des Ausnahmetarifes Nr. 2/b für Venitziani-Gradsko, von 354 auf **364** Cts. zu berichtigen.

Wien, am 10. Juni 1903. [590]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Schweizerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1903 gelangen neue Fahrpreise und Gepäckstaxen von den Stationen Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Innsbruck, Landeck, Lend-Gastein, Salzburg und Zell am See nach Basel S.B.B., Chur, Davos, Platz, Genf, Lausanne, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich H.B. zur Einführung.

Das Nähere ist aus den in den Ausgabestationen zum Aushange kommenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 7. Juni 1903. [591]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband. (Tarif-Teil II, Heft 1.)

Einführung des Nachtrages III.

Mit 1. Juli 1903 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. August 1903 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. Jänner 1900 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, zur Einführung.

Derselbe enthält ausser einigen Frachtsatz-Berichtigungen und Stationsnamen-Aenderungen auch solche der besonderen Bestimmungen für die Anwendung der Ausnahmetarife II, VIII und IX, sowie der Reexpeditionsbestimmungen, weiters die Aufnahme neuer Stationen in die Stationstarife und die Eliminierung von Frachtsätzen aus den Stationstarifen Oświęcim und Trzebinia.

Durch diesen Tarifnachtrag erscheint auch die Station Stanislau in den Ausnahmetarif IV für Erdwachs, roh etc., die Station Skawce in den Ausnahmetarif VIII für Holzstühle und Holzsessel, ordinäre, weiters der Ausnahmetarif XII für Borstenvieh zur Gänze und die Station Szczakowa in den Ausnahmetarif XIII für Hornvieh in Wagenladungen neu aufgenommen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 60 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 6. Juni 1903. [592]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Direkte Abfertigung von ausser Dienst reisenden Militärpersonen zwischen Stationen der Staatseisenbahn-Gesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ab 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903 werden im Sinne des Militärtarifes, gültig vom 1. Jänner 1898, bezw. Nachtrag I hierzu, ausser Dienst reisende Militärpersonen seitens

der nördlich von Brünn gelegenen gesellschaftlichen Stationen gleichwie im Verkehre mit Wien Staatsbahnhof auch im Verkehre mit Wien Nordbahnhof und umgekehrt in allen drei Klassen der Schnell- oder Personenzüge mit halben einfachen Zivil-Fahrkarten der betreffenden Klasse und Zugsgattung direkt abgefertigt.

Ebenso werden ausser Dienst in Uniform reisende Militärpersonen bei Benützung der III. Klasse eines Personenzuges in den im Tarif-Teile II für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der k. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn anderseits — gültig vom 1. Jänner 1903 — enthaltenen Relationen zwischen den diesseitigen gesellschaftlichen Stationen und den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit halben einfachen Zivil-Personenzugs-Fahrkarten III. Klasse direkt abgefertigt.

Im übrigen sind die Bestimmungen des Militärtarifes vom Jahre 1898 massgebend.

Wien, am 9. Juni 1903. [593]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einbeziehung der Station Ponten-Besseringen.) Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1903 wurde die Station Ponten-Besseringen der Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken in den Tarif aufgenommen.

Näheren Aufschluss geben die beteiligten Dienststellen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. (1. Nachtrag zum Tarife, Teil II, Heft 4, zweite Abteilung.) Zu dem Tarife, Teil II, Heft 4, zweite Abteilung (Seehafen-Ausnahmetarif) vom 15. September 1899 wurde mit 5. Juni 1903 der 1. Nachtrag ausgegeben. Derselbe enthält Aenderungen (Ermässigung von Frachtsätzen) und Ergänzungen des Haupttarifes. Er kann zum Preise von 20 Pfennig von den beteiligten Verwaltungen bezogen werden. Weitere Auskunft erteilen die Verkehrsbureaux der Verbandsverwaltungen.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Central-Depositencasse und
Wechselstube des Wiener Bankverein
(Volleingezahltes Actiencapital K 80,000.000, Reservefond Ende 1901 K 22,342.701·94)
I. Herrengasse 10. — WIEN — I. Herrengasse 10.
Answärtige Filialen: PRAG, Graben 29, GRAZ, Herrengasse 9, BRÜNN, Jesuitengasse 1, AUSSIG a. E., Töpfergasse 26. Exposituren in Prossnitz, Wr. Neustadt, St. Pölten. Zweiganstalten in Wien: II. Praterstrasse 15, III. Hauptstrasse 24, IV. Wiedener Hauptstrasse 8, VI. Mariahilferstrasse 75, VII. Burggasse 71, VIII. Josefstädterstrasse 27, IX. Nussdorferstrasse 2, X. Keplerplatz 4, XV. Mariahilfer Gürtel 1, XVII. Hernalser Hauptstrasse 43, XX. Wallensteinplatz 3.
An- und Verkauf von Werthpapieren und Valuten.
Geldeinlagen zur günstigsten Verzinsung.
Verwahrung und Verwaltung von Werthpapieren.
Versicherung gegen Verlosungsverlust.
Revision von Losen und Werthpapieren. 720
Ausgabe von Einlagsbüchern Verzinsung 3½ Percent bis K 5000, 3¼ Percent über K 5000 gegen reglementsmässige Kündigung. Rentensteuer bezahlt der Wiener Bankverein aus Eigenem.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hoflieferanten.
Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.
Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe Sportcostüme. — Wäscheausstattung.
Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. 736
Illustrirte Preislisten frei.

PATENTE
aller Länder erwirkt Ingenieur 732
M. Gelbhaus, beeideter Patentanwalt
Wien, VII. Siebensterngasse 7 (gegenüber dem k. k. Patentamte).

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Telephon No 13517.
Oesterr. Schutz-Marke A. A. Ö.
Asphalt-Act.-Ges. Wien.
Telegr. Adr. Asphalt Wien. Bureau: Ebendorferstr.
Ausführungen: Comprimé u. Coulé in Natura-Asphalt.
Herstellung v. Fahrstrassen, Perrons, Trottoirs, Höfen, Gängen, Terassen, Bedachungen etc.
Säurefester Asphaltbelag in Accumulatorenräumen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1480	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Der im Tarif-Teil II, Abteilung A, für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr vom 1. Februar 1898 enthaltene Schnittsatz Peri trausit—München Zentralhahnhof der Eilgutklasse a) von Frcs. 16·30 für 100 kg (Seite 10 des Nachtrages II), gültig für frische Blumen mit Schnellzügen, gelangt auch für „frische Erdbeeren" als Schnellzugsgut zur Anwendung				bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege					Im Kartierungswege		
1481	Südbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Möbel, Möbelbestandteile und Möbelbestandteile des Galizisch-Adriatischen Verbands-Ansnahmetarifes 14	den in nachstehender Tabelle ersichtlichen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	A) Triest oder Fiume B) Cormons	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, für den Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Ansnahmetarif 14	Bezügliche Ausnahme-Frachtsätze bestehen nicht	Siehe die nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

A) Nach Triest oder Fiume von	Galizisch-Adriatischer Verhands-Ansnahmetarif 14								
	I			II			III		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	Frachtsätze für 100 kg in Hellern								
Alt-Sandec	772	561	296	749	601	358	673	586	458
Stanislau	1037	590	317	932	662	445	745	633	628
Sucha	633	497	266	641	537	353	630	525	365
B) Nach Cormons von									
Alt-Sandec	872	611	336	819	651	398	743	636	498
Stanislau	1137	610	357	1002	712	485	815	683	668
Sucha	733	547	306	711	587	393	700	575	405

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1482	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	a) Lebendes Geflügel in Körben oder Säcken als Eilgut; b) lebendes Geflügel in Steigen oder Verschlägen mit festen Wänden und totes Geflügel als Eilgut	Szabadka (Station der M.Á.V.)	Aussee (k.k.St.B.) Ischl (k.k.St.B.) Graz (S.B. und k.k.St.B.) Gross-Florian (Graz-Köfl. Eisenbahn) Marburg Hauptbahnhof (S.B.)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in beliebigen Mengen	vom 20. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller inkl. ungar. Steuer a) 1005 987 967 1092 931	b) 809 797 644 728 713	Im Kartierungswege		
1483	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Holzzellstoff (Cellulose), trocken, auch in Bogen, Tafeln oder Rollen, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappen nicht mehr dienen können	Mähr.-Ostrau	Alling Dachau	Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 3 B (Ausnahmetarif Nr. 16 a), des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes vom 15. Oktober 1897	Dermalen bestehen keine Frachtsätze	Mark 2·08 2·05		Im Kartierungswege		
1484	**Eisenbahn Wien-Aspang** zugleich als Betriebführende der Schneebergbahn		Maner- und Dachziegel	Traiskirchen E.W.A. über Sollenau—Feuerwerksanstalt	Fischau Winzendorf Urschendorf Willendorf Unter-Höflein Grünbach Grünbach-Klans Puchberg a. Sch.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Gemeinschaftsgütertarif vom 27. August 1900	Heller 36 40 43 45 48 52 55 60	Heller 29 31 33 35 37 40 43 47	Heller 7 9 10 10 11 12 12 13	Im Kartierungswege		Etwaige Schiffahrtsgebühren sind besonders einzuheben

Fortlaufende Nummer	1
Die Publikation erfolgt	2
von der Namen der	3
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9
Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	10
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

Oesterr. Nordwestbahn

beteiligten Verwaltungen

Ansnahmetarif Nr. 16 für Wolle etc. des in Spalte 8 bezeichneten Tarifes

sowie in umgekehrter Richtung

Dresden-Elbkai	Anssig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz
Bubna Lieben Oe.N.W.B. nnd St.E.G. Prag B.N.B., Oe.N.W.B., St.E.G. Prag-Anglobank Prag St.B. transit Vysočan B.N.B. Wysočan Oe.N.W.B.		

Bei Anfgabe von, resp. Zablung der Fracht für mindestens
a) 5.000 kg
b) 10.000 kg
pro Frachtbrief und Wagen

14 Tage nach erfolgter Publikation bis anf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903

Eibe-Umschlagstarif für Oesterreicb vom 1. November 1899

	Pfennig	Pfennig	Pfennig
a)	a) 93	a) 80	a) —
b)	b) 85	b) 75	b) —
	a) 85 *)	a) 80 *)	125
	b) 80 *)	b) 75 *)	116
	8	—	—
	5	—	—

Im Kartiernngswege

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebübr nicbt enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg

Oesterr. Nordwestbahn

beteiligten Verwaltungen

Ansnahmetarif Nr. 4 für Wolle etc. im Rückvergütungswege des in Spalte 8 bezeichneten Tarifes

sowie in umgekehrter Richtung

Dresden-Elbkai		Schönpriesen-Umschlag	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Anssig-Landungsplatz
Iglau	Iglau-Stadt	Iglau	Iglau
Iglau	Iglau-Stadt	Iglau	Iglau-Stadt

Bei Anfgabe von, resp. Zahlung der Fracht für mindestens
a) 5.000 kg
b) 10.000 kg
pro Frachtbrief nnd Wagen

14 Tage nach erfolgter Publikation bis anf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1903

Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899

		Pfennig	Pfennig	Pfennig
a)	a) 222	a) 182	a) 177	a) —
b)	b) 223	b) 192	b) 187	b) —
a) 232	a) 216	a) 176 *)	a) 171 *)	212
b) 218	b) 212	b) 176 *)	b) 171 *)	212
16	6	16	6	11
16	6	16	6	6

Im Rückvergütungswege

Gegen Vorlage der anf den Namen des Reklamanten als Anfgeber lantenden Anfnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Dnplikate für den Bahntransport $\frac{\text{ab}}{\text{znm}}$ Umschlagsplatz nnd der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe $\frac{\text{ab}}{\text{nach}}$ Hambnrg, Harbnrg oder Lübeck.
Diese Doknmente, welcbe keinen bahnämtlicben Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1904 in Vorlage zu bringen

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebübr nicbt enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg

Fortlaufende Nummer	1487	1488
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	**Buschtěhrader Eisenbahn**	**Buschtěhrader Eisenbahn**
	K. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Rundholz bis zu 6 m Länge, auf einem Wagen verladen	Eisen und Stabl, auch verzinkt oder verzinnt, etc. der Pos. E—5 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, der österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Langholz, auf zwei Wagen verladen	Annathal-Rothau
nach	Hořowitz, Zditz, Čimelitz, Hořowitz, Jinec-Čenkau, Lochowitz, Mirowitz, Neuhütten, Přibram, Pürglitz, Pürglitz, Stadtl, Zbečno, Zditz, Stadtl	Morchenstern / Gablonz a. N.
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Smečna-Sternberg: Buschtěhrad, Duby, Kladno *)	Smečna-Sternberg
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Anhang zu den Tarifen, Teil II, des Nordwesthöhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1903, bezw. Lokalgütertarife	Tarif, Teil II, Heft 4, des Nordwesthöhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 und Lokalgütertarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Es bestehen keine direkten Tarif-Frachtsätze: 33 Heller; Es bestehen keine direkten Tarif-Frachtsätze: 70, 54, 58, 54, 51, 70, 34, 61, 27 Heller; 54, 49 Heller	Es bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	27, 29, 49, 40, 40 Heller	ad a) 231 Heller; ad b) 199 Heller / ad a) 223 Heller; ad b) 191 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	6 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		
Besondere Bemerkungen	*) Nur für Sendungen gültig, welche ab der Station Kladno auf Schleppbahnen weiter befördert werden; bei Sendungen, welche in der Station Kladno ausgeladen werden, gelangt ausser den obigen ermässigten Frachtsätzen ein Zuschlag von 3·2 Heller pro 100 kg zur Einhebung	

1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. | der verwendeten zwei Wagen.
2. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.
3. Die betreffenden Sendungen müssen für eine Grube bestimmt sein und durch dieselbe bezogen werden

1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung
   a) für mindestens 5.000 kg \ pro Frachtbrief und
   b) „ „ 10.000 kg / Wagen.
2. Einhaltung der übrigen, für diese Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I Wallfischgasse 10.

1877

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 68. **Wien, 16. Juni 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt der Ausweis über den Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften pro 1902 bei.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Eisenbahnministeriums im Einvernehmen mit den Ministerien der Finanzen, des Innern und der Justiz vom 6. Juni 1903,*) betreffend die Verwendbarkeit der Teilschuldverschreibungen des von der Aktiengesellschaft: „Lokalbahn Piła-Jaworzno“ aufgenommenen Prioritätsanlehens zur fruchtbringenden Anlegung von Stiftungs-, Pupillar- und ähnlichen Kapitalien.

Auf Grund der Bestimmungen des Artikels XXIII des Gesetzes vom 21. Dezember 1898, R.-G.-Bl. Nr. 233, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, werden hiermit die Teilschuldverschreibungen des vierprozentigen Prioritätsanlehens, welches von der Aktiengesellschaft „Lokalbahn Piła-Jaworzno“ auf Grund des § 5 der Konzessionsurkunde vom 29. August 1898, R.-G.-Bl. Nr. 152, zum Zwecke der weiteren Deckung der Kosten für die Herstellung dieser Lokalbahn im Nominalbetrage von K 928.000 aufgenommen worden ist, als zur fruchtbringenden Anlegung von Kapitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des k. k. Postsparkassenamtes, dann von Pupillar-, Fideikommiss- und Depositengeldern, endlich auch zum Börsenkurse, jedoch nicht über dem Nennwerte, zu Dienst- und Geschäftskautionen verwendbar erklärt.

Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Koerber m. p. **Böhm** m. p. **Wittek** m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. Juni 1903, Z. 26.494, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Mit Zuschrift vom 14. Mai 1903 hat im Auftrage des Herrn kgl. ungarischen Handelsministers die kgl. ungarische General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass die am 25. April 1903 eröffnete und 26·750 km lange Teilstrecke Hódmezövásárhely—Makó—Ujváros der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Hódmezövásárhely-Makó-Nagyszentmiklós dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt worden ist.

Da die kgl. Ungarischen Staatsbahnen dem Verbande des Internationalen Uebereinkommens bereits angehören, erscheint eine Aenderung der Liste nicht erforderlich, und ist die erwähnte neue Linie mit dem Tage ihrer Eröffnung in den internationalen Transportdienst eingetreten.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 20. Mai 1903 Kenntnis gegeben.

---

*) Enthalten in dem am 11. Juni 1903 ausgegebenen LVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 126.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 13. Juni 1903, Z. 26.493, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Mit Zuschrift vom 4. Juni 1903 hat das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahn-Abteilung, in Bern, dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport daselbst die Mitteilung gemacht, dass die Teilstrecke Reichenau-Tamins—Ilanz der Rätischen Bahn am 1. Juni 1903 dem Betriebe übergeben worden ist. An dieser 19·35 km langen neuen Linie liegen folgende Stationen: Reichenau-Tamins, Trins, Versam-Safien, Valendas-Sagens, Kästris und Ilanz.

Die Rätische Bahn ist bereits unter Ziffer 17 der von schweizerischen Verwaltungen betriebenen Bahnen und Bahnstrecken in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet (VIII. Ausgabe vom 1. Jänner 1903), aufgenommen. Eine Aenderung der Liste ist daher infolge des Hinzutrittes der neu eröffneten Linie nicht erforderlich.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 6. Juni 1903 Kenntnis gegeben.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Ueberetscherbahn.

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanzministerium die von der 4. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Ueberetscherbahn in Bozen vom 30. April 1903 beschlossenen Aenderungen der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 5. Juni 1903. — Z. 23.040. E.-M.-Z. 26.503.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

Absetzreibungen aus dem Titel der physischen Abnützung und Entwertung von Eisenbahnanlagen können bei der Bemessung der Erwerbsteuer einer Eisenbahnunternehmung nur unter der zweifachen Voraussetzung berücksichtigt werden, dass die betreffenden Abschreibungen tatsächlich buchmässig durchgeführt wurden, und dass die Höhe der bezüglichen, zur Abschreibung gelangten Beträge der wirklich eingetretenen Wertminderung entspricht.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat mit dem Erkenntnisse vom 29. April 1903, Z. 3122/V.-G.-H., die Beschwerde der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien gegen die Entscheidungen der k. k. Finanz-Landes-Direktion in Wien vom 30. April 1902, Z. 11.118, und vom 23. Juni 1902, Z. 19.505, betreffend eine Erwerbsteuer pro 1899 und 1900, als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes beruht auf nachstehenden Erwägungen:

Zunächst die Ausführungen des Regierungsvertreters anbelangend, eine Ueberprüfung des Beschwerdebegehrens um Anerkennung der nach Behauptung der Beschwerde bei dem Eisenbahnunternehmen der beschwerdeführenden Gesellschaft eingetretenen und buchmässig durchgeführten, auf die physische Abnützung gegründeten Abschreibungen sei schon dadurch verwehrt, dass nach den der Gesellschaft obliegenden konzessionsmässigen und statutarischen Verpflichtungen, im Einklange mit dem allgemeinen Kontierungsschema für den Betrieb der österreichischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1867 jeder Entwertungsersatz der Bahnanlage aus dem Ertrage gedeckt werden müsse, eine zu Lasten des Kapitalskontos erfolgende Abschreibung, wie sie hier behauptet werde, somit unzulässig wäre und daher deren Annahme von vornherein ausgeschlossen erscheine, so vermochte der Gerichtshof dieser Auffassung nicht beizupflichten. Derselbe hat vielmehr dafür erachtet, dass selbst dann vom Standpunkte des Personal-Steuergesetzes und seiner Handhabung es nicht des Amtes der Finanzverwaltung und in weiterer Folge dieses Gerichtshofes wäre, anlässlich der Steuerveranlagung und ihrer etwaigen Anfechtung im Beschwerdewege zu prüfen, ob die diesfällige Gebarung der beschwerdeführenden Gesellschaft und eine dieselbe richtig wiedergebende buchmässige Darstellung gegen andere, die Gesellschaft bindende Verpflichtungen verstosse, vielmehr den Bestand durch die physische Abnützung gerechtfertigter Abschreibungen an sich und deren buchmässige Durchführung vorausgesetzt, denselben ihre steuerrechtlich gebotene Behandlung nicht versagt werden könnte, und die Verhinderung einer — wie behauptet — unzulässigen Gebarung und Buchung anderen Faktoren vorbehalten bleiben müsste.

Allein trotzdem war es dem Gerichtshofe nach seiner Rechtsanschauung benommen, darauf, ob bei heimfälligen Eisenbahnen rücksichtlich der beim Heimfalle gar nicht oder nur nach Massgabe eines seinerzeitigen Wertes an den Staat übergehende Objekte der Berechtigung zur Vornahme angemessener, auf die physische Abnützung oder eine sonstige im Geschäftsbetriebe eingetretene Entwertung gegründeter Abschreibungen steuerrechtlich eine stichhältige Einwendung überhaupt entgegengehalten werden könnte, weiters darauf, ob rücksichtlich anderer Objekte die blosse Berufung auf das Heimfallsrecht des Staates, beziehungsweise die diesfalls seinerzeit bei Kreierung der Unternehmung übernommene Verpflichtung allein dafür zu genügen vermöchte, solchen Abschreibungen ohneweiters jedwede Berechtigung absprechen zu können, ferner auf die weitere Frage, ob im verneinenden Falle etwa diesbezüglich ein Unterschied zwischen dem eigentlichen Bahnkörper, das ist Grund und Boden an sich einerseits und den darauf errichteten, zum Bahnbetriebe notwendigen Anlagen, sowie den Betriebsmitteln anderseits gemacht werden müsste, inwieweit hierbei noch Instand-

setzungs-, Instandhaltungs- und Ersatznachschaffungskosten besonders ins Auge zu fassen wären, schliesslich auf die von der Beschwerde angeregte Frage, ob die Verwendung passierbarer Abschreibungsbeträge zu Schuldentilgungen im Sinne der §§ 94 Eingang, 95 lit. f), letztes Alinea, und 96 des Personal-Steuergesetzes steuerfrei erfolgen könne oder etwa doch einer steuerfreien Behandlung die Bestimmung des § 94, lit. b), entgegengehalten werden könnte, sowie auf alle anderen etwa in weiterer Folge sich hieraus ergebenden Fragen des näheren einzugehen; der Gerichtshof war vielmehr genötigt, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen. Auch die Beschwerde bestreitet nicht die Richtigkeit des Grundsatzes, dass Abschreibungen, um als passierbare Abzugsposten anerkannt zu werden, der erfolgten buchmässigen Durchführung bedürfen, allein im Gegensatze zu der Auffassung der Finanzverwaltung, dass eine solche Durchführung vorliegenden Falles nicht geschehen ist, behauptet die Beschwerde, dass die im Streite stehenden, speziell die physische Abnützung und Entwertung betreffenden Abschreibungen in der Bilanz tatsächlich dadurch durchgeführt wurden, dass ja doch von den als erste Post der Aktiven eingestellte Eisenbahnanlage- und Einrichtungskosten ein Abschreibungsbetrag in Abrechnung gebracht, und nur der dergestalt gekürzte Betrag als Bilanzaktivpost in Rechnung gestellt worden sei. Diese Behauptung nun, dass die erwähnte Abschreibung auf die physische Abschreibung und Entwertung bezogen werden könne, erschien dem Gerichtshofe als eine offenbar unzutreffende. Gegen deren Richtigkeit sprechen aufliegend schon der Inhalt der diesfälligen Geschäftsberichte und Generalversammlungsprotokolle, überdies aber die betreffenden Buchungsposten, beziehungsweise beide der Abschreibungssubtraktion zugrunde gelegten Rechnungselemente selbst. Schon der Minuend, als welcher bei Durchführung dieser, die betreffenden Abschreibungen darstellenden Subtraktion eingestellt erscheinen die bisher aufgelaufenen Anlage- und Einrichtungskosten, vermindert um die Gesamtheit jener Beträge, welche bisher unbestrittenermassen, übrigens durch die vorliegenden Administrativakten festgestellt, ausschliesslich zur Prioritätentilgung verwendet wurden, ohne dass hierbei bisher nach den früheren Bilanzen und anderen Urkunden und Akten irgendwie auf eine physische Abnützung der Bahnanlage und Einrichtung Bedacht genommen worden wäre, so dass es schon hierdurch berechtigt erscheint, zu behaupten, eine von einem derartigen Minuenden ausgehende Abschreibung könne jene von der Beschwerde behauptete nicht sein.

Für eine solche müsste aber weiters nach den eigenen Angaben der beschwerdeführenden Gesellschaft im Administrativ- und im hiergerichtlichen Verfahren jedenfalls auch ein unrichtiger Subtrahend in Rechnung gestellt worden sein. Denn es wurde nicht ein der behaupteten Wertminderung entsprechender Betrag eingestellt, sondern ein zugegebenermassen unrichtiger, fiktiver, ein Betrag, welcher nicht der behaupteten Wertverminderung, vielmehr nur der in dem betreffenden Jahre geleisteten Prioritäten-Tilgungssumme ziffermässig gleichkommt.

Auch mit diesem, für den von der Beschwerde behaupteten Abschreibungstitel völlig ungeeigneten Subtrahenden erscheint somit die Beschwerdebehauptung unvereinbar, dass hier die buchmässige Durchführung einer die physische Abnützung und Entwertung betreffenden Abschreibung vorliege.

Allein wollte man selbst von der nach dem Gesagten wohl unzulässigen Annahme ausgehen, es liege trotz alledem wenngleich eine mit unrichtigen Rechnungselementen vorgenommene und daher auch im ziffermässigen Resultate unrichtige, doch in der Sache eine die physische Abnützung und Entwertung betreffende Abschreibung vor, so würde nach der Rechtsanschauung des Gerichtshofes eben diese klar zutage liegende Unrichtigkeit derselben ihr die Möglichkeit einer Berücksichtigung entziehen.

Schon nach den Bestimmungen der Artikel 28 und 29 des Handelsgesetzbuches muss aus den vom Kaufmanne geführten Büchern die Lage seines Vermögens vollständig zu ersehen sein, das Inventar die Vermögensstücke genau verzeichnen und dabei ihren Wert angeben und in weiterer Folge der zu machende Abschluss das Verhältnis des Vermögens und der Schulden darstellen.

Die Bücher selbst müssen somit den Vermögensstand vollständig ersichtlich machen, die Bilanz als solche muss die vom Gesetze verlangte Uebersicht gewähren, was dann gewiss nicht der Fall ist, wenn die Bilanz nicht auf den wirklichen, sondern auf unrichtigen Beträgen aufgebaut ist.

Allein abgesehen davon, dass schon die handelsgesetzlichen Bestimmungen einer unrichtigen Bilanz die Eignung nehmen, als Grundlage für ein Begehren dienen zu können, welches zu seiner Fundierung einer den gesetzlichen Vorschriften entsprechenden Bilanz bedarf, gilt ganz dasselbe für das hier in Betracht kommende steuerrechtliche Gebiet. Denn der § 95, lit. f), des Personal-Steuergesetzes anerkennt die Verminderung der Geschäftsaktiven als abrechenbare Abzugspost nur insofern, als diese Wertverminderung, sei es durch vorgenommene Abschreibungen des der Wertverminderung entsprechenden Betrages, sei es durch dessen Ausscheidung aus dem Geschäftserträgnisse und Aufbehaltung desselben als Fonds in der Gebarung und Rechnungsführung der Unternehmung zur Darstellung gelangt, und diese Evidenthaltung bildet deshalb eine notwendige Voraussetzung für eine steuerrechtliche Behandlung im Sinne der zitierten Gesetzesstelle, weil nur derart die Möglichkeit geboten ist, für die fernere Handhabung dieser Gesetzesstelle in Evidenz zu halten, welcher Kapitalsteil im betreffenden Steuerjahre amortisiert worden ist und demzufolge in Hinkunft zu bestimmen, ob weitere Amortisierungen auf Rechnung des Kapitales oder auf Rechnung des steuerpflichtigen Erträgnisses stattfinden. Die Bilanz muss die geschäftliche Gebarung wahrheitsgemäss wiedergeben, sie muss der Steuerbehörde die Möglichkeit bieten, die nach der jeweiligen Gebarung behauptetermassen eingetretenen Wertverminderungen tatsächlich zu verfolgen, sie muss eine richtige und vollständige Grundlage dafür sein, um die auf die Wertveränderung bezügliche Gebarung zum Zwecke der jeweiligen Steuerveranlagung an Hand der Bilanz richtig beurteilen zu können, während vorliegendenfalls, wie gezeigt, die in Frage kommenden Bilanzen (wenn man selbst annehmen wollte, es sei bei Errichtung derselben eine die physische Deteriorierung betreffende Abschreibung gewollt gewesen und tatsächlich zur buchmässigen Durchführung gelangt) der wirklichen Gebarung jedenfalls nicht entsprechen würden.

Auf Grund der vorstehenden Erwägungen mussten die Beschwerden als unbegründet abgewiesen werden.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 232. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. Juni wurden nachfolgende Interpellationen eingebracht, u. zw.:

Seitens

1. der Abgeordneten Dr. Schreiner und Genossen an den Herrn Ministerpräsidenten, den Herrn Eisenbahnminister und den Herrn Handelsminister, betreffend die Einlösung der Werksbahn Nürschan-Hermannshütte der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft durch den Staat und die Schaffung eines anderen industriellen Betriebes im Falle der Einstellung des Betriebes der Hermannshütte;

2. der Abgeordneten Choc und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Ernennung des Ritter v. Amberg zum Direktor der Staatsbahnen in Olmütz;

3. der Abgeordneten Dr. Schreiner und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Verlängerung der Geltungsdauer der Notstandstarife für Futtermittel und Stroh bis Ende 1903;

4. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an den Herrn Handelsminister, betreffend die Arbeiterentlassungen beim „Lloyd".

In der Sitzung des Ausgleichsausschusses des Abgeordnetenhauses vom 10. Juni wurde die Spezialdebatte über Artikel VIII des Zoll- und Handelsbündnisses fortgesetzt.

Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek:

Die Fassung des Artikels VIII ist unverändert aus dem im Jahre 1897 vereinbarten und im Spätherbste 1898 der Ausschussberatung unterzogenen Zoll- und Handelsbündnisse übernommen. Sie weicht von dem früheren Texte nur insoweit ab, als sie eine dem jetzigen Stande der Eisenbahn-Gesetzgebung und Verwaltungspolitik entsprechende Fortbildung jener Grundsätze darstellt, welche in diesem Belauge schon durch frühere Ausgleichsvereinbarungen vorgezeichnet waren.

Hierher gehört namentlich die Ersetzung der Eisenbahn-Betriebsordnung, deren Bestimmungen vielfach überholt sind, durch die Signalordnung, die Grundzüge der Verkehrsvorschriften und die Tarif-Publikationsvorschriften, dann die Bezugnahme auf das internationale Transportrecht, sowie die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Gütertarifbestimmungen (Teil I) und die Güterklassifikation. Alle diese Vereinbarungen, sowie die Anwendung des Betriebsreglements auf den Wechselverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn bedeuten einen unbestritten wertvollen Fortschritt. Die Eximierung der Bahnen niederer Ordnung von den nur im gegenseitigen Einvernehmen abzuändernden Vorschriften war bereits im früheren Ausgleiche enthalten.

Anschliessend hieran beantwortet der Minister die einzelnen im Laufe der Beratung gegebenen Anregungen und bemerkt speziell bezüglich der Schaffung einer direkten Bahnverbindung mit Dalmatien, dass die Regierung, wie sie bereits wiederholt zu erklären Gelegenheit hatte, diesem Projekte mit warmer Sympathie gegenüberstehe und bereit sei, für die Sicherstellung der innerhalb Dalmatiens gelegenen Anschlussstrecke in geeignetem Zeitpunkte vorzusorgen und sich innerhalb der Grenzen ihrer Kompetenz für die Verwirklichung des Projektes, so weit es sich um die im Gebiete der anderen Reichsbälfte gelegene Strecke handelt, einzusetzen.

Wenn aber die berechtigten Wünsche nach Herstelluug einer solchen Verbindung zum Ausgangspunkte genommen worden seien, um eine Erweiterung der Bestimmung des Artikels VIII in dem Sinne zu fordern, dass auch die Feststellung der Richtung neu auszuführender Hauptbahnen künftig unter der Einflussnahme der anderen Reichshälfte stattzufinden habe, so stehen einer derartigen, mit dem Aufgeben der natürlichen Selbständigkeit beider Reichshälften in dieser Frage gleichbedeutenden Bindung denn doch gewichtige Bedenken entgegen. Die Erwägung, ob diese Bedenken durch die auf dem gedachten Wege eventuell zu erreichenden Vorteile auch nur annähernd aufgewogen werden, führe jedenfalls zu keinem günstigen Resultate. Das Festhalten an der bisherigen Form der separaten Austragung dieser Fragen bedeute aber nicht den Verzicht auf diese Austragung. So sei gerade der gelegentlich der Beratungen des Ausgleichsausschusses im Jahre 1898 vorgebrachte Wunsch nach Herstellung der Verbindung von Spalato über Aržano nach Bugojno inzwischen durch gesetzliche Sicherstellung dieser Verbindung erfüllt worden, und werde die erste, auf dalmatinischem Gebiete liegende Teilstrecke dieser Linie bereits im Herbste dieses Jahres zur Eröffnung gelangen.

Der Minister gibt weiter Aufklärungen hinsichtlich jener Anfragen, die über die Verhältnisse der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Südbahn und der nach Ungarn führenden Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft gestellt wurden, und schliesst mit der Bitte, dem Artikel VIII, gegen welchen meritorische Bedenken nicht vorliegen, in der vorliegenden Fassung die Zustimmung zu erteilen.

Abg. Dr. Ellenbogen polemisiert gegen die Ausführungen des Eisenbahnministers bezüglich der dalmatinischen Bahnen. Wenn heute eine Zolltrennung erfolge, so habe Ungarn eine direkte Verbindung mit dem Orient, während Oesterreichs Annäherung dorthin in diesem Falle ad calendas graecas verschoben sei. Die Ansicht des Eisenbahnministers, dass die Frage der dalmatinischen und bosnischen Bahnen separat ausgetragen und nicht mit dem Zoll- und Handelsbündnisse in Verbindung gebracht werden dürfe, sei unrichtig. Redner bespricht sodann die Frage der Kaschau-Oderberger Bahn, bei welcher Ungarn nicht bloss eine Tarifhoheit, sondern auch einen Einfluss auf die soziale Lage der österreichischen Bediensteten ausübe. Eine gesetzliche Regelung des Eisenbahnarbeiterschutzes sei notwendig, und deshalb müsse die Eisenbahn-Betriebsordnung neu redigiert werden. Er beantragt einen Zusatz zum Antrage Kaftan, wonach auf den ausreichenden Schutz der Eisenbahnbediensteten und Beamten bei dieser Neuregelung Bedacht genommen werden soll.

Abg. Biankini wünscht, dass der Eisenbahnminister den Bau der Linie Knin—Novi ernstlich in Erwägung ziehe, und beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, bei dem endlichen Abschlusse der Ausgleichsverhandlungen mit Ungarn den Bau der genannten Eisenbahnstrecke zu vereinbaren.

Abg. Dr. Kolischer verweist darauf, dass im Deutschen Reiche seit dem Jahre 1899 im Eisenbahnfrachtrechte der Grundsatz gelte: „Die Wahl des Transportweges bleibt ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen, selbe ist jedoch verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den Tarifen die billigsten Frachtsätze und die günstigsten Transportbedingungen darbietet." Wenn in Deutschland diese Bestimmung durchgeführt wurde, obwohl sie im internationalen Frachtrechte noch nicht zum Durchbruche gelangte, so sollte dies auch bei uns geschehen. Er urgiert die baldmöglichste Vorlage eines diesbezüglichen Gesetzes. Bezüglich der Kaschau-Oderberger Bahn beharrt Redner dabei, dass diese Frage im Einvernehmen mit Ungarn, und zwar gelegentlich der Vertragsverhandlungen über das Zoll- und Handelsbündnis zu lösen sei, und wiederholt zum Schlusse seine Beschwerden über den hemmenden Einfluss der Kriegsverwaltung beim Ausbau und Betrieb von Lokalbahnen, namentlich in Galizien.

An der Debatte beteiligen sich noch die Abgeordneten Dr. Schoepfer und Axmann.

Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek

ergreift noch einmal das Wort, um auf mehrere im weiteren Verlaufe der Debatte gefallene Bemerkungen zu antworten. Gegenüber den Ausführungen des Abg. Dr. Ellenbogen hinsichtlich einer gemeinsamen sozialpolitischen Reform der Eisenbahn-Betriebsordnung erklärt der Minister auf seinem schon gekennzeichneten ablehnenden Standpunkte beharren zu müssen.

Hinsichtlich der vom Abg. Dr. Schoepfer neuerlich zur Sprache gebrachten Frage der Verstaatlichung der österreichischen Linien der Südbahn-Gesellschaft weist er darauf hin, dass der Eisenbahn-Ausschuss sich ganz kürzlich in einer eingehenden Beratung mit den Verhältnissen dieser Bahn beschäftigt hat, wobei die vollkommen übereinstimmende Ansicht zur Geltung gelangt ist, dass es zunächst wünschenswert sei, den durch die jüngste Sanierungsaktion eingeleiteten Prozess der finanziellen Gesundung dieser Bahn nicht zu stören, ihr vielmehr die Möglichkeit zu bieten, mit den hierdurch bereitgestellten Mitteln den berechtigten Wünschen der an der Südbahn gelegenen Gebiete hinsichtlich der Ausrüstung der Linien und der Ausgestaltung des Verkehres entgegenzukommen. Der Minister erklärt sich bereit, die Verbesserung der Schnellzugsverbindung Südtirols mit Wien neuerlich zum Gegenstande der Verhandlung zu machen.

Mit bezug auf die Ausführungen des Abg. Biankini verweist der Minister auf seine in der Vormittagsitzung abgegebenen Erklärungen und tritt der Version entschieden entgegen, als hätte die österreichische Regierung jemals der Realisierung der projektierten Bahnverbindung Dalmatiens mit Innerösterreich Schwierigkeiten in den Weg gestellt. Vielmehr habe die Regierung sich wiederholt angelegentlich zugunsten dieser Bahnverbindung verwendet, und sie sei, wie er schon erklärt habe.

hereit, für dieselbe im geeigneten Zeitpunkte neuerdings einzutreten.

Auf die Bemerkung des Abg. Dr. Kolischer hinsichtlich des vom Abgeordnetenhause bereits bei einem früheren Anlasse durch eine Resolution gestellten Verlangens, die von der österreichischen Regierung für den internationalen Verkehr beantragte Erweiterung der Haftung der Eisenbahnen für die Wahl der Transportroute zunächst wenigstens für den Bereich des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements zu rezipieren, spricht der Minister seine Bereitwilligkeit aus, die durch die vorbereitenden Arbeiten für die bevorstehende Revisionskonferenz bezüglich des Berner Uebereinkommens gebotene Gelegenheit zu benützen, um sich in dieser Richtung mit der kgl. ungarischen Regierung neuerlich ins Einvernehmen zu setzen.

Nach dem Schlusswortc des Berichterstatters Abg. Freiherrn v. Schwegel wird Artikel VIII in der Fassung der Regierungsvorlage angenommen. Die von den Abgeordneten Dr. Ellenbogen, Kaftan und Dr. Lecher gestellten Zusatz- und Abänderungsanträge werden abgelehnt und von den Antragstellern als Minoritätsvota angemeldet.

Die von den Abgeordneten Kaftan und Biankini beantragten Resolutionen bezüglich des Aushaues der Eisenbahnlinie Knin—Novi werden angenommen.

Die Sitzung wird hierauf geschlossen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Teilstrecke „von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse und Breitenseerstrasse bis zur Huttengasse“ der Linie Konz.-Nr. 70: Anordnung der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, rücksichtlich der Teilstrecke „von der Linzerstrasse durch die Reinlgasse und Breitenseerstrasse bis zur Huttengasse“ der Linie Konz.-Nr. 70 der Wiener elektrischen Strassenbahnen in ihrem Wirkungskreise die technisch-polizeiliche Prüfung vorzunehmen. Unter einem wurde auch die k. k. General-Inspektion ermächtigt, im Falle eines günstigen Kommissionsergebnisses und bei Zutreffen der für die Betriebseröffnung notwendigen Voraussetzungen den Betriebskonsens für die gegenständliche Teilstrecke im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione zu erteilen. [E.-M.-Z. 24.930.]

— (Detailprojekt für die grösstenteils eingeleisige Teilstrecke „Breitenfurterstrasse und Hetzendorferstrasse bis zur Kernstrasse in Hetzendorf“ der konzessionierten Linie Nr. 77 (von der Ziegelofengasse durch den Mittersteig, die Siehenbrunnengasse, Wilhelm-, Breitenfurter- und Hetzendorferstrasse bis zur Kernstrasse in Hetzendorf), nebst den provisorischen Anschluss dieser Teilstrecke an die Linie Wien—Wr. Neudorf der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen bei der über die Südbahn führenden Eisenbahnbrücke in Meidling: Anordnung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Wien beauftragt, rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojektes für die im obigen angeführte Teilstrecke die Trassenrevision und Stationskommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung vorzunehmen, wobei die k. k. Statthalterei ermächtigt wurde, für das ganze begangene Projekt, resp. für einzelne Strecken desselben bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums ex commissione unter Ausfolgung eines signierten Projektsparcs an die Gemeinde Wien zu erteilen. [E.-M.-Z. 14.483.]

— (Herstellung einer Geleiseverbindung zwischen den Linien in der Neulerchenfelderstrasse und in der Josefstädterstrasse: Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Wien mitgeteilte Ergebnis der am 17. März 1903 durchgeführten Trassenrevision, Stationskommission einschliesslich der politischen Begehung rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Projektes für die Herstellung einer Geleiseverbindung zwischen den städtischen Strassenbahnlinien in der Neulerchenfelderstrasse (Linie Nr. 4 der Konzessionskundmachung vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150) und in der Josefstädterstrasse (Linie Nr. 15 der Konzessionskundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) wurde vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 16.972.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Nachweis der Tragfähigkeit der von der Linie Nr. 52 mitbenützten Strassenobjekte.) Der vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien erstattete Bericht, betreffend den Nachweis der Tragfähigkeit der von der Linie Konz.-Nr. 52 (Billrothstrasse—Grinzinger Allee) der Wiener elektrischen Strassenbahnen mitbenützten Strassenobjekte in km 1·5/6 und km 2·1/2 wurde unter Vorschreihung gewisser Bestimmungen vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 10.017]

Kleinbahn Beraun-Konĕprus und Flügelbahn zum „císařský lom“. (Genehmigung der Projektspläne für Durchlassverlängerung und Durchlässe, ferner für die Geleiseanlage und Laderampe der Verladestelle císařský lom.) Die vom Verwaltungsrate der Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus vorgelegten Projektspläne für die Verlängerung des Durchlasses in km 9·2/3 der Kleinbahn Beraun-Konĕprus, sowie für die Herstellung der Durchlässe in km 0·0/1 und km 0·2/3 der Flügelbahn zum císařský lom, ferner für die Geleiseanlage und Laderampe der Verladestelle gleichen Namens wurden unter gewissen Bedingungen vom k. k. Eisenbahnministerium zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 12.573.]

Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel. (Variantenprojekt km 1·5 bis km 2·1: Ergebnis der politischen Begehung.) Das von der k. k. Statthalterei in Prag mitgeteilte Ergebnis der am 6. Mai 1903 abgehaltenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung rücksichtlich des Projektes der Böhmischen Nordbahn für eine Variante von km 1·5 bis km 2·1 der Lokalbahn Nixdorf-Reichsgrenze nächst Nieder-Einsiedel, sowie die Erteilung des Baukonsenses ex commissione im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums für diese Variante wurden zur Kenntnis genommen, und behält sich das k. k. Eisenbahnministerium die Genehmigung des hinsichtlich der eventuellen Erweiterung der in dieser Variante konsentierten Ladestelle Wölmsdorf zu einer Personenhaltestelle und Expeditionsstelle für Stückgüter vorerst zwischen dem Verwaltungsrate der Nordbahn-Gesellschaft in Prag und der Gemeinde Wölmsdorf abzuschliessenden Uebereinkommens vor. [E.-M.-Z. 23.800.]

Lokalbahn Doudleb - Wamberg - Rokitnitz. (Detailprojekt für die Anschlussstation Doudleb und die Anschlussstrecke km 0·0 bis km 0·6/7: Anordnung der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Statthalterei in Prag beauftragt, rücksichtlich des vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailprojektes für die Anschlussstation Doudleb und die Anschlussstrecke km 0·0 bis km 0·6/7 der Lokalbahn Doudleb-Wamberg-Rokitnitz die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung und der Feststellung der feuersicheren Herstellungen vorzunehmen und über das Ergebnis dieser Amtshandlungen zu berichten. Nachdem die Lage und Eigenschaft der projektierten Anschlussstation Doudleb gegenüber dem seinerzeitigen generellen Projekte eine bedeutende Aenderung erfahren hat, wurde die genannte Statthalterei unter einem beauftragt, die Erörterung der Stationsfrage unmittelbar der politischen Begehung vorangehen zu lassen. Die Erteilung des Baukonsenses für die bereits begangene Teilstrecke km 0·6/7 bis km 1·5/6 der gegenständlichen Lokalbahn bleibt bis zur Entscheidung über das Ergebnis der kommissionellen Verhandlungen des vorgelegten Anschlussprojektes vorbehalten. [E.-M.-Z. 16.015.]

Elektrische Kleinbahn Dornbirn-Lustenau. (Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das von der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung der elektrischen Kleinbahn Dornbirn-Lustenau wurde unter Zustimmung zu den kommissionellen Bestimmungen vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 3843.]

Brünner elektrische Strassenbahnen. (Linie Thalgasse—Beamtenheim: Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung.) Das von der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen mitgeteilte Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung der Linie Thalgasse—Beamtenheim der Brünner elektrischen Strassenbahnen wurde unter Zustimmung zu den getroffenen kommissionellen Bestimmungen vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis genommen. [E.-M.-Z. 7327.]

Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn). (Genehmigung der Detailprojekte für die Mauerwerksanlage der schiefen offenen Durchlässe in km 19·578 und km 28·229.) Die von der Aktiengesellschaft der Rohitscher Lokalbahn vorgelegten Detailprojekte für die Mauerwerksanlage der schiefen offenen Durchlässe in km 19·578 und km 28·229 der Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze (Rohitscher Lokalbahn) wurden vom k. k. Eisenbahnministerium unter Vorschreibung gewisser Bestimmungen zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 23.944.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung einer solchen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

5. Juni. Infolge Vermuhrung anlässlich eines Wolkenbruches bei km 33·3/4 zwischen den Stationen Mandling und Schladming wurde der Eilgut- und Frachtgüterverkehr über die genannte Strecke auf die Dauer von 24 Stunden eingestellt. Der Personenverkehr wurde mit Umsteigen, der Gepäcksverkehr mit Uebertragen aufrecht erhalten.

14. Juni. Wegen Einschnittrutschung zwischen Valeputna und Jakobeny wurde der Gesamtverkehr in der Strecke Valeputna—Dorna Watra der Linie Hatna—Kimpolung—Dorna Watra vom Zuge 2951 an bis auf weiteres eingestellt.

15. Juni. In der Strecke Dorna Watra wurde mit dem Zuge 2951 der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft i. L. (Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Neubaugürtel—Breitensee.) Am 2. Juni 1903 ist der elektrische Betrieb auf der von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft i. L. betriebenen städtischen Strassenbahnlinie Neubaugürtel—Breitensee, welche bisher im Dampfbetriebe stand, aufgenommen worden.

Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft. (Bestätigung des Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministeriums hat mit dem Erlasse vom 25. Mai 1903, Z. 16.994, den provisorischen verantwortlichen Direktor (Betriebsleiter) der Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft Josua Wuellenweber in definitiver Eigenschaft bestätigt.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Aenderung des Stationsnamens Alsó-Galla.) Wie die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, wurde der Stationsname Alsó-Galla der Linie Budapest—Felsö-Galla—Alsó Galla—Bánhida—Bruck a. d. L.(—Wien) auf „Tatabánya“ abgeändert.

— (Aenderung der Stationsnamen Pancsova-Temespart und Pancsova.) Wie die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, wurde der Stationsname Pancsova-Temespart der Lokaleisenbahn Pancsova-Temespart—Roman-Petre auf „Pancsova“ und der Stationsname Pancsova der Linie Nagy-Becskerek—Pancsova der Torontáler Komitats-Lokaleisenbahnen auf Pancsova-Józefváros abgeändert.

Gölniczvölgy- (Gölnitztal-) Eisenbahn-Aktiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 3. Juni 1903 fand in Budapest die diesjährige Generalversammlung der Gölniczvölgy-Eisenbahngesellschaft statt. Der Reingewinn des Jahres 1902 betrug K 181.359·93 (gegen 1901 — K 20.893·30) Die Direktion und der Aufsichtsrat erhielten das Absolutorium, worauf die Wahlen in beide Körperschaften folgten.

Lokaleisenbahn Kaba-Nádadvár. (Konzessionsurkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ verlautbart den Wortlaut der Konzessionsurkunde zugunsten des Ausbaues und Betriebes der von der Station Kaba der Hauptlinie Budapest—Kaba—Debreczen—Marmaros-Sziget—Körösmezö(—Woronienka—Stanislau) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ausgehenden Lokaleisenbahn Kaba-Nádadvár (vgl. Vorkonzession, Post 6, Vrdgs.-Bl. Nr. 28 ex 1901). Die effektiven Baukosten dieser vorläufig als Sackbahn endigenden, im Sinne des Gesetz-Artikels XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden Gesetz-Artikels IV ex 1888 als normalspurige Lokaleisenbahn zu erbauenden und zu betreibenden Linie sind mit K 570.000 bemessen.

Ausland.

Preussen. (Benützung der Warteräume auf den Bahnhöfen.) Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Eisenbahn-Direktionen einen unterm 20. Dezember 1893 ergangenen Erlass in Erinnerung gebracht, der lautet: „Nach § 15 der mit dem 1. Jänner 1894 in Kraft tretenden Verkehrsordnung ist den mit durchgehender Fahrkarte versehenen Reisenden der Aufentbalt in dem Warteraume des Bahnhofes bis zum Abgange des nächst zu benützenden Zuges gestattet, in der Zeit von 11 Uhr abends bis 6 Uhr morgens jedoch nur, soweit der Warteraum ohnedies geöffnet sein muss. Die Unzuträglichkeiten, welche für derartige Reisende durch den Zwang der Räumung des Warteraumes gerade während der Nachtstunden entstehen, lassen es wünschenswert erscheinen, von der vorerwähnten Ausnahmebestimmung in tunlichst geringem Umfange Gebrauch zu machen. Ich veranlasse die kgl. Eisenbahn-Direktionen, in eine nähere Prüfung der Verhältnisse des dortigen Bezirkes einzutreten und zum mindesten für die wichtigeren Uebergangsstationen von einer Bahnlinie zur anderen entsprechende Anordnungen zu treffen. Reisenden, welchen die Weiterreise an dem nämlichen Tage infolge Zugverspätung unmöglich gemacht wird, ist bis zum Abgange des nächsten Zuges der Aufenthalt in dem Warteraume stets zu gestatten.“

Sachsen. (Bestimmungen, betreffend die Abgabe des Zeichens zum Einsteigen der Reisenden auf Nebenbahnen durch das Läutewerk der Lokomotive.) Die sächsische Staatseisenbahnverwaltung bat bestimmt, dass auf den Nebenbahnen bei den Zügen mit Personenbeförderung den Reisenden das Zeichen zum Einsteigen durch das Läutewerk der Lokomotive auch dann zu geben ist, wenn ausserdem ein Abrufen des Zuges durch das Stationspersonal stattfinden sollte. Auf den Zugsausgangsstationen und auf denjenigen Stationen, wo der Zug mehr als 5 Minuten Aufenthalt hat, ist künftig 5 Minuten vor Abgang des Zuges, an den übrigen Stationen aber bereits bei der Einfahrt zu läuten. Auf Stationen, die zugleich an einer Hauptbahn und an einer Nebenbahn liegen, hat die Aufforderung zum Einsteigen sowohl durch das für die Hauptbahnstationen vorgeschriebene Abrufen, als auch durch das Läutewerk der Lokomotive zu erfolgen.

Italien. (Eisenbahn mit elektrischem Betriebe auf die Höhe des Vesuv.) Die demnächst zu eröffnende Vesuv-Eisenbahn, deren Endstation sich in nächster Nähe des Kraters befindet, zweigt von der Endstation der Linie Neapel—Resina ab; dieselbe ist von Resina bis zur Zentral-Stromerzeugungsstation (3·15 km) als Adhäsionsbahn, von hier bis zum Osservatorio Erema (1·65 km) als Zahnradbahn und bis zum Endpunkte (2·70 km) als Kabelbahn erbaut. Die Kosten mit Inbegriff der mit je 30 Sitzplätzen ausgestatteten Motorwagen sind mit Lire 1,154.000 bemesen. Nächst dem in 594 m Seehöhe liegenden Osservatorio Erema hat Cook ein in grossem Stile angelegtes und mit allem Komfort ausgestattetes Hotel erbaut.

Schiffahrt.

Bulgarien. (Eröffnung des Hafens von Burgas.) Einem Berichte der „Agence Télégrapbique Bulgare“ zufolge wurde der Hafen von Burgas, welcher durch die Eisenbahn (Nisch-)Sofia-Burgas mit dem Innern des Landes verbunden ist, eröffnet. Die Landungskais des Hafens, dessen geräumiges Bassin die Einfahrt grosser moderner Dampfer mit bedeutendem Tiefgange gestattet, sind mit elektrisch betriebenen Hebevorrichtungen ausgestattet und durch Geleise sowohl mit dem Entrepots, als auch mit der Eisenbahnstation Varna verbunden.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Donau-Umschlagsverkehr via Linz.

Einbeziehung der Station Krumau in den Klassenguttarif und in den Ausnahmetarif Nr. 1 (Güter aller Art).

Auf Seite 10 und 11 des vom 1. Mai 1902 gültigen Tarifes für den überschriebenen Verkehr sind — mit Gültigkeit ab 1. Juni 1903 — folgende Frachtsätze aufzunehmen:

Zum, bezw. vom Umschlagsplatze	Eilgut	Klasse						Ausnahmetarif Nr. 1 (Güter aller Art)	
		I	II	A		B	C		
				5000 kg	10.000 kg			5000 kg	10.000 kg
	Frachtsätze in Centimes Gold pro 100 kg								
Von und nach Krumau	363	177	151	117	109	87	69	147	135

Wien, am 12. Juni 1903. [594]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzungen und Aenderungen des Tarifes, Teil II, Abteilung A, und des Ausnahmetarifes Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 ist im Tarife, Teil II, Abteilung A, die Station Wittmar der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn mit nachstehenden Entfernungen und Schnittsätzen im Stationsverzeichnis und in den Tariftabellen nachzutragen:

Verwaltungsbezirk	Entfernungen bis Kilometer	Schnittsätze nördlich von Italien	Spezialtarif III		Ausnahmetarif Nr. 6 b
			a	b	b
			5 t	10 t	10 t
			Franken für 100 kg		
		9. Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.			
B.S.E.	1044	Wittmar . . . Pino	4·80	3·00	2·65 2·40 [14])
	1088	Wittmar . . . Chiasso	5·02	3·13	2·78 2·53 [14])
	1041	Wittmar . . . Peri	5·10	3·15	2·67 2·41 [14])

[14]) Für rohe Kalisalze, wie in den Positionen 1964, 1966 und 1967 der Warenklassifikation genannt.

Im Ausnahmetarife Nr. 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien ist auf Seite 11 und 41 die Stationsbezeichnung „Voerde“ in „Altenvoerde“ abzuändern.

Wien, am 10. Juni 1903. [595]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Viehverkehr aus Galizien und der Bukowina nach Wien.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 tritt Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1901 gültigen Tarife, Teil II, für die frachtgutmässige Beförderung von Hornvieh, Borstenvieh und Schafen von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wien-St. Marx und Wien-Nordbahnhof in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen der Frachtsätze in den Stationstarifen nach Wien-St. Marx und Wien-Nordbahnhof für die Beförderung von Borstenvieh.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zu dem auf dem Titelblatte ersichtlich gemachten Preise erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1903. [596]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages IV zum Tarife, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. August 1903, tritt Nachtrag IV zu dem vom 1. August 1900 gültigen Tarife, Teil II für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Wiener Bahnhöfen einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) anderseits in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Tarifbestimmungen, der Schnitt-Tariftabelle B und von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zu dem auf dem Titelblatte ersichtlich gemachten Preise erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1903. [597]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Neudruck des Lokal-Personentarifes, Teil II.

Am 1. Juli 1903 gelangt ein Neudruck des Lokal-Personentarifes, Teil II, zur Ausgabe.

In demselben wurden die im Berichtigungsblatte und im Nachtrage I enthaltenen Aenderungen durchgeführt.

Ueberdies enthält derselbe ermässigte Fahrpreise für die Stationsverbindung Prag—Vysočan und für den Verkehr zwischen den Stationen Bodenbach bis Rabstein einerseits und B.-Leipa anderseits über Tannenberg.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Direktion, sowie im Wege der Stationen zum Preise von K 1·— für das Stück erhältlich.

Prag, am 14. Juni 1903. [598]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartierungssätzen.

Mit 1. Juli 1903 treten an Stelle der vom 1. Juli 1902 gültigen Kartierungssätze nach und von Reichenberg und Tannwald-Schumburg für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald-Grünthal einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn anderseits neue Kartierungssätze in Kraft, und sind Exemplare derselben bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1903. [599]

K. k. österr. Staatsbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Aenderungen und Neueinführungen.

Mit 20. Juni 1903 treten infolge der durch den neuen Fahrplan geschaffenen Schnellzugsverbindungen über Mittelwalde in dem vom 1. Jänner 1903 für oben genannten Verkehr gültigen Tarife einige Aenderungen und Neueinführungen in Wirksamkeit.

Wien, am 10. Juni 1903. [600]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Teil II.

Mit 1. Juli 1903 und, soweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. August 1903 tritt der Nachtrag II zum Tarife, Teil II, für den Niederösterreichischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. Oktober 1902, welcher Aenderung der Frachtsätze für Ebenfurth in den Stationstarifen, Aenderungen des Ausnahmetarifes 6 und Berichtigungen enthält, in Kraft.

Dieser Nachtrag ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Heller zu beziehen.

Wien, am 13. Juni 1903. [601]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 3.

Mit 1. Juli 1903 und, soweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. August 1903 tritt ein neuer Tarif, Teil II, Heft 3 (Borstenviehverkehr), in Kraft, durch welchen der bisherige, ab 1. Dezember 1896 gültige Tarif, Teil II, Heft 3, für den Nord-Südösterreichischen Eisenbahnverband samt Nachtrag I ersetzt wird.

Der Tarif ist durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Heller zu beziehen.

Wien, am 13. Juni 1903. [602]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife, Teil II, Heft 1, und des Nachtrages V zum Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 1.

Mit 1. Juli 1903 und, soweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. August 1903 treten der Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 1, und der Nachtrag V zum Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Oktober 1900 in Kraft.

Der Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 1, enthält:

Aenderung der besonderen Tarifbestimmungen.

Ergänzung, bezw. Aenderung der Stationstarife, der Schnitt-Tariftabelle A und der Ausnahmetarife 3, 4, 5, 7 und 8.

Neue Schnitt-Tariftabelle B und neuer Ausnahmetarif 13 a, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag V zum Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 1, enthält:

Aenderung der Nomenklatur für verschiedene Artikel.

Aufnahme neuer Positionen und Ergänzung, bezw. Aenderung bestehender Positionen.

Diese Nachträge sind bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zu nachstehenden Preisen zu beziehen:

Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 1, K 1·— für das Stück.

Nachtrag V zum Anhange des Tarifes, Teil II, Heft 1, 20 h für das Stück.

Wien, am 15. Juni 1903. [603]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Ideal Schreibmaschine

das vollendete Meisterwerk der modernen Schreibmaschinentechnik.

Auf Kugellager mit sofort u. dauernd sichtbarer Schrift und automatisch functionirendem Decimal-Tabulator.

Leichtester Tastenanschlag. — Grösste Durchschlagsfähigkeit — Schriftproben und Prospecte gratis und franco. 714

General-Repräsentanz für Oesterreich-Ungarn:

Hch. SCHOTT & DONNATH

WIEN, III. Heumarkt Nr. 9.

PATENTE

aller Länder erwirkt Ingenieur 732
M. Gelbhaus, beeideter Patentanwalt
Wien, VII. Siebensterngasse 7 (gegenüber dem k. k. Patentamte).

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, 1. Deutschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János utcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
TRIEST, via delle poste 7.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- und Elbeverkehr.
Sammelverkehre nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes.
Möbeltransporte.
Lagerhaus.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petrolenmlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition und Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernahmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- und Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. u. k. Hofspediteur
Verzollungen, Einlagerung, Transitirungen, Möbeltransport.
Niederlage und Vertretung der berühmten Fürstlich Schwarzenberg'schen Grapbitwerke.

GERSTMANN & LINDNER
k. u. k. Hofspediteure,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von und nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF und TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen neuester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen und Einlagerungen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellschaft. Lager von Ia Gypssorten und feuerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inhaber F., B. u. M. Wachtel)
KRAKAU. Gegründet im Jahre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN und BUKOWINA
Rollfuhrunternehmung der k. k. österr. Staatsbahnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichischen Möbeltransport-Verbandes.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1489	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Gerberlohe aus Pos. L—11 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Milówka	Brünn K.F.N.B. und St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Jänner 1900	Besteht kein direkter Frachtsatz	88 Heller		Im Kartierungswege		
1490	k. k. österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Hornvieh	Haiding Stadl-Paura Vorchdorf-Eggenherg Wimshach	Wien (St. Marx)	Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen. Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Kronen für den Wagen 55·74 57·74 64·63 61·91		Im Kartierungswege		
1491	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schwefelkies	Pozoritta	Valea Călugă rească	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Teil II, Heft 1, des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. April 1900		155 Centimes		Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	1492	1493	1494
Die Publikation erfolgt			
von der Namen und im der			
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Stammholz (nicht behauen, nicht gerissen und nicht gespalten) aus Pos. H—18, lit. a), der Güterklassifikation	Mineralkohle und Steinkohlenkoks	Regietransporte der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Stationen der im Tarife, Teil II, Heft 2, Abschnitt A, enthaltenen Linien mit Ausschluss der Lokalbahn Dolina-Wygoda	Oderberg*)	Teschen
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Bognmiłowice	Zsolna	Zwardon
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Anfgabe als Frachtgnt, Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen an ein im Bestellungsrayon der genannten Bestimmungsstation oder an ein nächst der Station Lemberg-Kleparów befindliches Holzsägewerk adressiert sein und von demselben zum Verschnitte daselbst bezogen werden. Das Anf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	**Minimalquantum auf die restierende Dauer des Jahres 1903 3250 Tonnen.** (Jahresquantum 6000 Tonnen.) Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I unseres Lokalgütertarifes	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 15. Juni 1903 bis Ende 1903	vom 15. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif	Lokalgütertarif	Lokalgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Spezialtarif 2		
Entfernungen von	Heller pro Tonne von 1000 kg	Heller pro Tonne von 1000 kg	Heller pro Tonne von 1000 kg
1— 10 km	10 h	380	30
11— 20 „	13 h		
21— 30 „	16 h	340	35
31— 40 „	19 h		
41— 50 „	23 h	340	30
51— 60 „	25 h		
61— 70 „	28 h		
71— 80 „	29 h		
81— 90 „	29 h		
91—100 „	29 h		
101—110 „	31 h		
111—120 „	33 h		
121—130 „	35 h		
131—140 „	37 h		
141—150 „	39 h		
151—160 „	41 h		
161—170 „	43 h		
171—180 „	45 h		
181—190 „	46 h		
191—200 „	und		
darüber Ausnahmetarif II	Verschieden		
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)			28
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			4
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe längstens bis 31. März 1904	
Besondere Bemerkungen		*) Bei Sendungen, die in Oderberg aus Deutschland übertreten, wird eine Ueberfahrsgebühr von 20 Heller pro 1000 kg aufgerechnet	Diese Frachtbegünstigungen finden nur auf Sendungen Anwendung, deren Beförderung auf Kosten der k. k. österr. Staatsbahnen erfolgt. Als Absender und Empfänger müssen die k. k. österr. Staatsbahnen oder eine Dienststelle derselben erscheinen

Fortlaufende Nummer	1495	1496	1497
1			
2	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kaiser Ferdinands-Nordbahn
3	Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
4	Milchgefässe, gebraucht, mit dem Eigentumsmerkmal des Besitzers versehen / Milch	Steine der Pos. 8—55 c der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, einfach, glatt, behauen, und zwar Stiegenstufen und Platten	Ermässigte Eilgüter
5	Wien (Nordbahnhof) / Malenowitz	Friedeberg	Mähr.-Neustadt (k.k.St.B.)
6	Malenowitz / Wien (Nordbahnhof)	Göding	Nentitschein (K.F.N.B.) / Wsetin (K.F.N.B.)
7	Anfgabe ais Eilgut und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Anfgeber, bezw. Empfänger	Anfgabe in jedem Gewichte und Anfrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen
8	his anf Widerrnf, längstens jedoch his 31. Dezember 1903	his anf Widerruf, längstens aber his Ende Dezember 1903	bis anf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
9	Lokaltarife	Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, vom 1. Jänner 1901	Lokaltarife
10	Bestehen keine direkten Frachtsätze	169	Bestehen keine direkten Frachtsätze
11	178 Heller / 178 Heller	123	183 Heller / 197 Heller
12		46	
13	Im Kartierngswege	Im Kartierungswege	Im Kartiernngswege
14			
	Die Nachlässe werden von der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz getragen		

Die Publikation erfolgt: von der / und im Namen der

Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel / für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von / nach / bei Erfüllung nachstehender Bedingungen / und gilt in der Zeit

Bezeichnung / Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg — Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht

pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) / Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)

Art der Durchführung

Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss

Besondere Bemerkungen

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg			
1498 Südbahn-Gesellschaft													
beteiligten Verwaltungen													
Holzstoff der Pos. H—29 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B			Chamotteziegel (Chamottesteine), feuerfeste Ziegel (feuerfeste Steine, auch basische) aus der Pos. Z—1 Chamotte und Chamottemehl der Pos. C—9 . . . . . dann Chamottemörtel (feuerfester Mörtel)										
Freiland-Türnitz (k.k.St.B.)				Blansko (St.E.G.) Bodenbach (B.N.B., St.E.G.) Doberzan (k.k.St.B.) Forbes-Schweinitz (k.k.St.B.) Gross-Opatowitz (k.k.St.B. [M.G.]) Halbstadt (St.E.G.) Hinboden (k.k.St.B.) Konotau (B.E.B.) Kosten (k.k.St.B.) Luzna-Lischan (B.E.B.) Nürschan (k.k.St.B.) Nasic-Vrsovic (k.k.St.B.) Ober-Bris (k.k.St.B.) Obernitz (k.k.St.B.) Radotin (k.k.St.B.) Rakonitz (B.E.B., k.k.St.B.) Schönbrunn (K.F.N.B.) Smichow (k.k.St.B.) Tetschen (Oe.N.W.B., B.N.B.) Tschernowitz (B.E.B.) Trenoschna (k.k.St.B.) Weleslawin (B.E.B.) Wittingau (k.k.St.B.) Zlfw (k.k.St.B.)									
Poprád-Felka (K.O.E.)				Triest oder Finme									
Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender			Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für die genannten Artikel im Mindestquantum des Ladegewichtes des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger										
vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903			vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903										
Lokaltarife			Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 3 und 4)										
Besteht kein direkter Frachtsatz			Verschieden										
233 Heller inkl. ungar. Transportsteuer			Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg: Nach Triest: 196 / 220 / 177 / 152 / 200 / 220 / 181 / 210 / 203 / 194 / 177 / 179 / 177 / 200 / 182 / 184 / 193 / 181 / 220 / 213 / 199 / 175 / 160 / 150 Nach Finme: 196 / 241 / 201 / 181 / 226 / 241 / 207 / 236 / 230 / 221 / 201 / 205 / 203 / 224 / 207 / 211 / 193 / 205 / 241 / 239 / 223 / 201 / 188 / 181 Heller inkl. ungar. Transportsteuer										
Im Kartierungswege			Im Kartierungswege										
			Hierdurch wird die in der Nr. 36 dieses Blattes vom 28. März 1903 unter der forti. Nr. 1080 erschienene Verlautbarung gegenstandslos										

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit		Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg			
1499 Südbahn-Gesellschaft													
beteiligten Verwaltungen													
Holzstoff der Pos. H—29 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B			Chamotteziegel (Chamottesteine), feuerfeste Ziegel (feuerfeste Steine, auch basische) aus der Pos. Z—1 Chamotte und Chamottemehl der Pos. C—9 . . . . . dann Chamottemörtel (feuerfester Mörtel)										
Freiland-Türnitz (k.k.St.B.)													
Poprád-Felka (K.O.E.)													
Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Aufladen obliegt dem Absender													
vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903													
Lokaltarife													
Besteht kein direkter Frachtsatz													
233 Heller inkl. ungar. Transportsteuer													
Im Kartierungswege													

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										pro 100 kg				
1500	Buschtěhrader Eisenbahn	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker mit weniger als 98% Polarisation		Kaaden-Brunnersdorf	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, des Nordwesthöhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901 und Lokalgütertarife		Heller		Im Kartierungswege		
				Aužic					Es bestehen keine direkten Frachtsätze	100				
				Beraun						97				
				Budweis						171				
				Čakovic						122				
				Chrasterhof**						132**				
				Hawran (L.B.)						51				
				Hohentrebetitsch (L.B.)						51				
				Hospozin-Kmetňoves (L.B.)						102				
				Jiřitz (L.B.)						111*				
				Jungbunzlau (B.N.B.)					153	141	12			
				Klohuk					Es bestehen keine direkten Frachtsätze	79				
				Kriegern						55				
				Kuttenthal						132				
				Lann						61				
				Leneschitz						61				
				Lihlic-Bišic						116				
				Lihochowitz (L.B.)						94				
				Lnžetz (L.B.)						120				
				Melnik					127	121	6			
				Měšic					Es bestehen keine direkten Frachtsätze	116				
				Mochow (L.B.)						144				
				Modřan (L.B.)						107				
				Münchengrätz					158	153	5			
				Onřinoves					Es bestehen keine direkten Frachtsätze	101				
				Perntz						73				
				Postelberg						42				
				Radotin						97				
				Radonitz (L.B.)						68				
				Satalic						118				
				Schaboglück						38				
				Schlan						88				
				Schönhof (L.B.)						53				
				Svijan-Podol						158				
				Swolenowes (k.k.St.B. und St.E.G.)						91				
				Taus						130				
				Tanschim (L.B.)						135				
				Unter-Beřkowitz						111				
				Vrutic						123				
				Vysočan (B.N.B.)					131	112	19			
				Wegstädtl					117	111	6			
				Welwarn (L.B.)					Es bestehen keine direkten Frachtsätze	103				
				Zditz						103				
				Zlonitz						83				

*) Dieser Frachtsatz gilt nur für Sendungen solcher Etablissements, welche mit der Station Jiřitz in direkter Schienenverbindung stehen; das Aufladen obliegt dem Absender.
**) Nur für Sendungen, welche von der österr. Länderbank oder deren Industrialien aufgegeben werden

Fortlaufende Nummer	1	1501	1502	1503
Die Publikation erfolgt	2	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr. Nordwestbahn	Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen
von der Namen der	3	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Bahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4	Roheisen (Rohstahl)	Kohlen, mineralische, Kokes und Briquettes als Frachtgut	Rollgerste der Pos. M –4, Spiritus / Fässer von Holz, neue leere, zur Füllung mit Spiritus bestimmt
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	via Rakonitz—Luzna-Lischan: Königshof	Lampersdorf und Schatzlar	Kreka / Gruž (Gravosa)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	via Rakonitz—Luzna-Lischan: Komotau (B.E.B.)	Iglau Oe.N.W.B.	Gruž (Gravosa) mit der Bestimmung zum Exporte nach Albanien, Montenegro und der Levante / Kreka
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	1 Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen des zitierten Tarifes. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahnen adressiert sein	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen / Frachtzahlung mindestens für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
und gilt in der Zeit	7	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	vom 1. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	Tarif, Teil II, Heft 2, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Oktober 1901	Tarif für den Inländischen Kohlenverkehr von Stationen der Lokalbahn Königshan-Schatzlar vom 1. Juli 1902	Lokaltarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	68 Heller		Verschieden / 859
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	64 Heller	546 Heller für 1000 kg	190 / 274
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	4 Heller		Verschieden / 585
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege / Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13			Gegen Vorlage der auf die reklamierende Partei als Absender lautenden Original-Frachtbriefe bis spätestens Ende März 1904 und Erbringung des Exportnachweises durch die Schiffskonnossemente
Besondere Bemerkungen	14			Der Absender hat das Anfladen auf eigene Kosten zu bewirken

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
						von	nach		
42	Nr. 148 vom 27. Dezember 1902	3694	K. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Janów	Mahlprodukte	Janów Kozlinka	Lemberg	Das für das Jahr 1903 bedungene Minimalquantum von 3000 Tonnen wird auf 2500 Tonnen herabgesetzt	
					Getreide	Lemberg	Janów Kozlinka		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 54 vom 12. Mai 1903	1312	Oesterr. Nordwestbahn	Staatseisenbahn-Gesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Stückgüter der Klasse I und II	Wichstadtl-Lichtenau Oe.N.W.B.	Krakau K.F.N.B.	Die Bedingungen in der Rubrik 6 sind wie folgt zu berichtigen: a) Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg, } pro Frachtbrief und Wagen b) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg }	

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:

Wechselstube des Bankhauses

Schelhammer & Schattera

Gegründet 1832. 697

WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I Wallfischgasse 10

Stand der Fahrbetriebsmittel

der

österreichischen Eisenbahnen

und

österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften

am 31. Dezember 1902.

Buch- und Kunstdruckerei Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften umfasste am 31. Dezember 1902 im ganzen 5814 Lokomotiven, 4531 Tender, 343 Schneepflüge, 14.829 Personen- und 137.144 Lastwagen.

Von diesen Fahrbetriebsmitteln waren 26 Personenwagen und 4626 Lastwagen nicht Eigentum der Bahnverwaltungen, sondern gehörten fremden Parteien.

Ausserdem hatten die nachgenannten Eisenbahnen am Ende des II. Semesters 1902 zusammen 1416 Lastwagen teils von den österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften, teils von fremden Leihgesellschaften, beziehungsweise Eisenbahn-Unternehmungen ausgeliehen, und zwar die:

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft: 19 Kohlenwagen von der Comp. auxil. internat. de chemin de fer in Brüssel;

Buschtěhrader Eisenbahn: 9 gedeckte Lastwagen und 8 Bierwagen von der Österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien;

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: 205 gedeckte Lastwagen von der Ersten Österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und 800 Kohlenwagen von der Österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien;

Südbahn-Gesellschaft: 100 offene Lastwagen und 125 Kohlenwagen von der Comp. auxil. internat. de chemin de fer in Brüssel und 150 gedeckte Lastwagen von der Österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien.

Unter den hier angeführten Leihwagen befinden sich 205 gedeckte Lastwagen von der Ersten Österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und 159 gedeckte Lastwagen, 800 Kohlenwagen und 8 Bierwagen von der Österreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien.

Die nachgewiesenen Reservoirwagen verteilen sich in folgender Weise auf die einzelnen Verwaltungen:

	Eigentum der Eisenbahnen	Eigentum von Privaten
K. k. Staatsbahnen	58	812
K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe: Časlau-Zawratetz, Časlau-Močowitz	1	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	—	20
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	1	53
Eisenbahn Wien-Aspang	—	5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	8	1068
Österr. Nordwestbahn	—	127
Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	5	555
Südbahn-Gesellschaft	49	78
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	—	42
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft	2	—
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation	2	—
Lemberger elektrische Strassenbahn	1	—

Der Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften am Ende des I. Semesters 1902 hat sich mit Ende des II. Semesters 1902 vermehrt um:

5 Lokomotiven für Personenzüge,
36 „ „ Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen,
5 „ „ „ „ 4 „ „
26 „ „ „ „ 5 „ „
92 Sekundär-Lokomotiven
84 Tender,
5 Personenwagen I. Klasse,
9 „ I./II. „
28 „ II./III. „
1 „ II./III./IV. „
75 „ III. „
172 Omnibus- und Vizinalbahnwagen leichter Konstruktion,
16 Gepäckswagen,
18 Post- und Kondukteurwagen,
4 Hilfs- und Rettungswagen,
1 Equipage (Plateau-) Wagen,
1078 gedeckte Lastwagen,
387 offene „
54 Langholzwagen,
324 Kohlenwagen,
6 Holzkohlenwagen,
3 Weinwagen,
26 Bierwagen,
3 Geflügelwagen und
194 Reservoirwagen;

hingegen vermindert um:

1 Lokomotive für Eilzüge,
5 Lokomotiven für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen,
27 „ „ „ „ „ 3 „ „
32 Verschub-Lokomotiven,
4 Schneepflüge,
6 Salonwagen,
3 Schlafwagen,
3 Personenwagen I./II./III. Klasse,
15 „ II. „
5 „ mit Postcoupé,
1 Post-Ambulanzwagen,
13 Pferdetransportwagen,
1 Bretterwagen,
1 Fleischwagen,
11 Borstenviehwagen und
1 Kranwagen,

somit im ganzen einen Zuwachs von 99 Lokomotiven, 84 Tendern, 258 Personenwagen und 2086 Lastwagen, dagegen eine Verminderung von 4 Schneepflügen erfahren.

In den folgenden Tabellen (I—IV) erscheint der Stand der Lokomotiven, Tender, Schneepflüge, Personenwagen und Lastwagen detailliert nachgewiesen.

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Lokomotiven											Tender	
			für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit gekuppelten Achsen: 2	für gemischte Züge mit gekuppelten Achsen: 3	für Lastzüge mit gekuppelten Achsen: 3	für Lastzüge mit gekuppelten Achsen: 4	für Lastzüge mit gekuppelten Achsen: 5	Sekundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.														
	A) K. k. Staatsbahnen und Privatbahnen auf Rechnung des Staates.	8.475·732	502	266	.	.	1.015	431	32	240	5	2.491	0·29	2.163	0·26
	B) Auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.														
	Wiener Stadtbahn:														
	α) Hauptbahnlinien	20·019	.	62	.	.	.	.	.	.	.	62	1·64	.	.
	β) Lokalbahnlinien	17·899													
	Summe B) . .	37·918	.	62	.	.	.	.	.	.	.	62	1·64	.	.
	C) Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.														
	Normalspurig.														
1	Asch-Rossbach[6])	14·749	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz	46·861	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·09	.	.
3	Borki wielkie-Grzymalów	32·571	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·06	.	.
4	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Sedlitz-Cižkowitz)	36·840	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·11	.	.
5	Bukowinaer Lokalbahnen	209·724	.	.	.	.	8	.	.	9	.	17	0·08	8	0·04
6	Chabowka-Zakopane	43·284	.	.	.	.	3	.	.	.	.	3	0·07	3	0·07
7	Chlumetz-Königstadl	13·659	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·15	.	.
8	Delatyn-Kolomea-Stefanówka	111·977	.	.	.	.	6	.	.	.	.	6	0·05	6	0·05
9	Deutschbrod-Saar	32·989	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·09	.	.
10	Dolina-Wygoda	8·612	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	Fehring-Fürstenfeld[6])	20·126	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	Friauler Eisenbahn-Gesellschaft (Monfalcone-[Ronchi]-Cervignano)	16·404	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·18	.	.
13	Fürstenfeld-Hartberg (Neudau)	38·622	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·05	.	.
14	Gailtalbahn (Arnoldstein-Hermagor) . .	30·686	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·07	.	.
15	Gleisdorf-Weiz	14·780	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·14	.	.
16	Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs . .	19·472	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	0·05	1	0·05
17	Heřman-Městetz—Borohradek mit Abzweigung Hrochow - Teinitz - Chrast (Chrudim-Holitzer Lokalbahn) . . .	59·122	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·10	.	.
18	Hinter-Třeban—Lochowitz	26·561	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·07	.	.
19	Kaadener Lokalbahnen (Radonitz-Duppau)	13·474	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·15	.	.
20	Karlsbad-Johanngeorgenstadt	46·887	.	.	.	.	.	4	.	5	.	9	0·19	.	.
21	Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün . . .	10·642	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·19	.	.
22	Kolin-Čerčan mit Abzweigung Rattay-Kačow	80·718	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·05	.	.
23	Kolomeaer Lokalbahnen	32·725	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·12	.	.
24	Krakau-Kocmyrzów	19·947	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·11	.	.
25	Lambach-Haag a. H.	26·266	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·08	.	.
26	Laun-Libochowitz	20·208	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·10	.	.
27	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	89·464	.	.	.	.	5	.	.	.	.	5	0·06	5	0·06
28	Lemberg (Kleparów)-Jaworów	22·252	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·09	.	.
29	Mähr.-Budwitz—Jamnitz	20·775	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·10	.	.
30	Mährische Westbahn	90·486	.	.	.	.	.	.	.	7	.	7	0·08	7	0·08
31	Marienbad-Karlsbad	53·275	.	.	.	.	.	.	.	7	.	7	0·13	.	.
32	Mauthausen-Grein	30·894	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·06	.	.
33	Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenitz-Dobříš	74·411	.	.	.	.	3	.	.	2	.	5	0·07	3	0·04
34	Mösel-Hüttenberg[6])	4·981	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Netolitzer Lokalbahn	13·603	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·15	.	.
	Fürtrag . .	1.428·047	.	.	.	.	26	4	.	89	.	119	.	33	.

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Lokomotiven											Tender	
			für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit		für Lastzüge mit			Sekundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer
					2	3	3	4	5						
					gekuppelten Achsen										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Uebertrag . .	1.428·047	.	.	.	.	26	4	.	89	.	119	.	33	.
36	Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft	165·531	.	.	.	.	.	.	.	17	.	17	0·10	.	.
37	Neuhof-Wescritz	23·954	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·08	.	.
38	Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde	23·611	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
39	Ostgalizische Lokalbahnen	196·087	.	.	.	.	10	.	.	.	.	10	0·05	10	0·05
40	Pila-Jaworzno	21·287	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·09	.	.
41	Plan-Tachau	12·539	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·16	.	.
42	Postelberg-Laun	11·403	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·18	.	.
43	Potscherad-Wurzmes	17·329	.	.	.	.	.	2	.	.	.	2	0·12	2	0·12
44	Rakonitz-Mlatz	38·903	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·10	.	.
45	Rakonitz - Pladen - Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau	104·327	.	.	.	.	7	.	.	2	.	9	0·09	7	0·07
46	Raudnitz-Hospozin	24·872	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	0·04	.	.
47	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	40·952	.	.	.	.	5	5	.	2	.	12	0·29	.	.
48	Schlackenwerth-Joachimsthal	8·123	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·25	.	.
49	Schönwehr-Ellbogen	15·196	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.
50	Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	31·111	1	.	.	.	.	.	.	2	.	3	0·10	.	.
51	Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg . . .	21·667	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·09	.	.
52	Starkenbach-Rochlitz	20·193	.	.	.	.	3	.	.	.	.	3	0·15	.	.
53	Strakonitz-Březnitz Blatna-Nepomuk Březnitz-Rožmital	83·390	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·07	.	.
54	Strakonitz-Winterberg-Wallern	70·780	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·08	.	.
55	Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	20·808	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·10	.	.
56	Tłumacz-Pałahycze—Tłumacz Stadt[6]) .	6·455	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
57	Trzebinia-Skawce	59·783	.	.	.	.	4	.	.	.	.	4	0·07	4	0·07
58	Unterkrainer Bahnen	133·015	.	.	.	.	10	.	.	.	.	10	0·08	10	0·08
59	Valsugana - Eisenbahn - Gesellschaft (Trient-Tezze)	63·215	.	.	.	.	7	.	.	.	.	7	0·11	7	0·11
60	Vöcklabruck-Kammer[6])	10·918	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
61	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	84·004	.	.	.	.	.	2	.	6	.	8	0·10	.	.
62	Wippachtalbahn (Görz-Haidenschaft) .	26·910	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·07	.	.
63	Wittmannsdorf-(Leobersdorf-)Ebenfurth-Landesgrenze[6])	16·599	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Wodňan-Moldauthein	21·060	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	0·05	.	.
65	Wodňan-Prachatitz-Wallern	55·871	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·09	.	.
66	Wolframs-Teltsch-Zlabings	53·468	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·06	.	.
67	Wotic-Selčan	16·615	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·12	.	.
68	Zeltweg-Fohnsdorf	5·927	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
69	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	87·149	.	.	.	.	6	.	.	.	.	6	0·07	·6	0·07
70	Zwittau-Polička	52·492	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·08	.	.
	Schmalspurig.														
71	Bregenzerwaldbahn (Bregenz-Bezau)[7]) .	35·327	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·08	.	.
72	Gurktalbahn (Treibach — Althofen — Klein-Glödnitz)[7])	28·849	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·10	.	.
73	Łupków-Cisnaer Kleinbahn[7])	24·941	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·12	.	.
74	Neuhaus-Neubistritz[7])	32·869	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·09	.	.
75	Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft (Zell am See-Krimml)[7])	52·733	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·08	.	.
76	Triest-Parenzo[7])	122·199	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·03	.	.
77	Ybbstalbahn	76·648	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·08	.	.
	Summe C) . .	3.447·157	1	.	.	.	78	13	.	194	.	286	0·08	79	0·02
	Summe I . .	11.960·807	503	328	.	.	1093	444	32	434	5	2.839	0·24	2.242	0·19

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Lokomotiven										Tender	
			für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Sekundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.														
	Normalspurige Lokalbahnen:														
78	Časlau-Zawratetz-Třemošnic [16])	20·023													
79	Časlau-Močowitz [16])	4·187	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·25	.	.
80	Königshan-Schatzlar [17])	5·431	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·55	.	.
	Summe II	29·641	.	.	.	.	.	.	.	9	.	9	0·30	.	.
	III. Privatbahnen im Privatbetriebe.														
	a) Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.														
81	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft:														
	1. Hauptbahnen	101·641	12	.	.	35	37	7	.	.	2	93	0·91	93	0·91
	2. Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	150·437	.	1	.	.	.	26	.	.	3	30	0·20	27	0·18
	Zusammen	252·078	12	1	.	35	37	33	.	.	5	123	0·49	120	0·48
82	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft [18])	328·448	8	12	.	17	39	.	.	14	1	91	0·28	73	0·22
83	Buschtěhrader Eisenbahn [19])	422·386	21	20	.	.	147	6	.	.	19	213	0·50	196	0·46
84	Eisenbahn Wien-Aspang [22])	89·023	.	12	.	6	.	.	.	2	.	20	0·22	12	0·13
85	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft [23])	90·656	.	.	.	.	17	.	.	.	2	19	0·21	16	0·18
86	Kaiser Ferdinands-Nordbahn: [24])														
	1. Hauptbahnen	1.035·632	94	60	.	.	[25])346	.	.	4	52	556	0·54	506	0·49
	2. Lokalbahnen	311·706	.	.	.	.	3	.	.	36	.	39	0·13	3	0·10
	Zusammen	1.347·338	94	60	.	.	[25])349	.	.	40	52	[28])595	0·44	[28])509	0·38
87	Kaschau-Oderberger Eisenbahn [29])	64·248	2	1	.	.	16	.	.	1	.	20	0·31	19	0·30
88	Leoben-Vordernberger Eisenbahn [31])	15·456	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
89	Österr. Nordwestbahn: [32])														
	1. Garantierte Linien	627·955	35	30	.	.	87	.	.	10	27	189	0·30	152	0·24
	2. Ergänzungsnetz	310·504	17	16	.	.	6	54	.	.	18	111	0·36	93	0·30
	Zusammen	938·459	52	46	.	.	93	54	.	10	45	300	0·32	245	0·26
90	Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch. [34])	1.365·387	86	13	66	.	239	100	.	38	19	561	0·41	393	0·29
91	Ostrau-Friedlander Eisenbahn [36])	32·691	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
92	Südbahn-Gesellschaft: [37])														
	1. Hauptbahnen	1.478·207	155	98	.	.	257	122	4	31	.	667	0·45	636	0·43
	2. Lokalb. Liesing-Kaltenleutgeben [40])	6·737	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	3. Lokalb. Spielfeld-Radkersburg [40])	30·731	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
93	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [41])	285·113	10	12	.	.	30	6	.	.	15	73	0·26	58	0·20
94	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn [23])	64·539	.	.	.	.	11	.	.	.	.	11	0·17	11	0·17
	Summe a)	6.811·497	440	275	66	58	1.235	321	4	136	158	2.693	0·40	2.288	0·34
	b) Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).														
	Normalspurig.														
95	Auspitzer Lokalbahn [44])	6·780	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·29	.	.
96	Böhmische Kommerzialbahnen	192·513	.	.	.	.	.	.	.	21	.	21	0·11	.	
97	Bozen-Meraner Bahn	31·273	.	.	.	.	.	.	.	8	1	9	0·29	1	0·03
98	Brandeis a. E.-Neratowitz [46])	15·327	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.
99	Častolowitz-Reichenau a. d. Kněžna-Solnitz (Kwasnay) [16])	15·382	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.
100	Deutschbrod-Humpoletz [48])	25·180	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
101	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha [16])	24·648	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·16	.	.
102	Kuttenberger Lokalbahn [16])	2·875	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·70	.	.
103	Laibach—Ober-Laibach [31])	19·298	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
104	Lundenburg-Eisgrub [44])	12·163	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·16	.	.
	Fürtrag	345·439	.	.	.	.	.	.	.	43	1	44	.	1	.

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Lokomotiven											Tender	
			für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit		für Lastzüge mit			Sekundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer
					2	3	3	4	5						
					gekuppelten Achsen										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Uebertrag . .	345·439	.	.	.	.	.	.	.	43	1	44	.	1	.
105	Melnik-Mšeno [16])	29·250	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·10	.	.
106	Mšeno—Unter-Cetno [49])	14·938	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	0·07	.	.
107	Mutenitz-Gaya [44])	15·362	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.
108	Neutitscheiner Lokalbahn	8·150	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·37	.	.
109	Otrokowitz-Zlin-Wisowitz [44])	24·620	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·08	.	.
110	Radkersburg-Luttenberg [23])	25·450	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
111	Saitz-Czeicz-Göding [44])	37·602	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·08	.	.
112	Schneebergbahn (Adhäsionsstrecke) [53]) .	41·849	.	.	.	.	.	.	.	9	.	9	0·22	.	.
113	Stauding-Stramberger Lokalbahn . . .	18·479	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·32	.	.
114	Stramberg-Wernsdorf	6·343	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·32	.	.
115	Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern) [23]) .	14·973	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·13	.	.
116	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn [54])	8·137	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	0·12	.	.
117	Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft [55])	9·957	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.														
118	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls) [56])	8·368	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·36	.	.
119	Königshof-Beraun-Koněprus [7])	11·519	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·17	.	.
120	Kühnsdorf-Eisenkappel [57])	17·543	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·11	.	.
121	Mori-Arco-Riva am Gardasee [7])	24·063	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·17	.	.
122	Murtalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) [7]) .	76·119	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·07	.	.
123	Niederösterreichische Waldviertelbahn: [7])														
	1. Gmünd-Litschau	25·427													
	2. Alt-Nagelberg—Heidenreichstein .	12·969	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·10	.	.
	3. Gmünd—Gross-Gerungs (Teilstrecke Gmünd—Steinbach—Gross-Pertholz)	24·200													
	Zusammen . .	62·596	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	0·10	.	.
124	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft [7])	66·758	.	.	.	.	.	.	.	11	.	11	0·16	.	.
125	St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank (Pielachtalbahn) [7])	49·323	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·08	.	.
126	Steyrtalbahn-Gesellschaft [7])	47·078	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·11	.	.
127	Zillertalbahn [7])	31·667	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·09	.	.
	Normal- und schmalspurig.														
128	Friedländer Bezirksbahnen:														
	Normalspurig.														
	1. Raspenau-Weissbach	6·213	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·32	.	.
	2. Friedland-Reichsgrenze (Heinersdorf)	23·250	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·13		
	Schmalspurig.														
	3. Friedland - Reichsgrenze (Hermsdorf) [7])	10·468	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	0·92	.	.
	Zusammen . .	39·931	.	.	.	.	.	.	.	8	.	8	0·20	.	.
129	Steiermärkische Landesbahnen:														
	Normalspurig.														
	1. Cilli-Wöllan [23])	39·101	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·10	.	.
	Schmalspurig.														
	2. Kapfenberg—Seebach-Au [57]) . . .	22·747	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·18	.	.
	3. Pöltschach-Gonobitz [57])	14·767	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·14	.	.
	4. Preding-Wieselsdorf—Stainz [57]) . .	11·319	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·18	.	.
	Zusammen . .	87·934	.	.	.	.	.	.	.	12	.	12	0·14	.	.
	Summe b) . .	1.123·448	.	.	.	.	.	.	.	141	2	143	0·13	1	.

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Lokomotiven										Tender	
			für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit		für Lastzüge mit			Sekundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Stückzahl	pro Kilometer
					2 gekuppelten Achsen	3 gekuppelten Achsen	3 gekuppelten Achsen	4 gekuppelten Achsen	5 gekuppelten Achsen						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	c) Zahnradbahnen.														
	Normalspurig.														
130	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (System Riggenbach)	5·310	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	1·13	.	.
	Schmalspurig.														
131	Achenseebahn-Gesellschaft (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[56]	6·310	.	.	.	.	.	.	.	4	.	4	0·63	.	.
132	Gaisbergbahn-Gesellschaft (System Riggenbach)[56]	5·252	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·95	.	.
133	Schafbergbahn (System Abt)[70]	5·836	.	.	.	.	.	.	.	6	.	6	1·03	.	.
134	Schneebergbahn (Puchberg-Schneeberg) (Zahnradstrecke, System Abt)[72]	9·691	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	0·52	.	.
	Summe c)	32·399	.	.	.	.	.	.	.	26	.	26	0·80	.	.
	Summe III	7.967·344	440	275	66	58	1.235	321	4	303	160	2.862	0·36	2.289	0·29
	IV. Dampf-Tramways (mit ausschliesslichem Dampfbetrieb).														
	Normalspurig.														
135	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	20·227	.	.	.		.	.	.	13	.	13	0·64	.	.
136	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	41·621	.	.	.	.	.	.	.	30	.	30	0·72	.	.
137	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation	10·617	.	.	.	.	.	.	.	29	.	29	2·73	.	.
138	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	39·189	.	.	.	.	.	.	.	11	.	11	0·28	.	.
	Schmalspurig.														
139	Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol[56]	12·008	.	.	.	.	.	.	.	8	.	8	0·67	.	.
	Summe IV	123·662	.	.	.	.	.	.	.	91	.	91	0·74	.	.
	V. Elektrische Eisenbahnen.														
	Normalspurig.														
140	Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation: Linien mit elektrischem Betriebe	127·114	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
141	Belvedere-Anhöhe in Prag zum königl. Tiergarten-Lustschloss in Bubenč	1·377	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
142	Brünner elektrische Strassenbahn	19·444	.	3	4	.	1	.	.	.	.	8	0·41	.	.
143	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft	9·427	.	.	3	.	.	.	.	.	.	3	0·32	.	.
144	Grazer Tramway-Gesellschaft	30·415	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
145	Olmützer elektrische Strassenbahn	5·353	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
146	Pilsener elektrische Kleinbahnen	10·287	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
147	Prag-Vysočan-Lieben	7·512	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
148	Prager elektrische Strassenbahn	39·730	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
149	Strassenbahn Praterstern-Kagran	5·280	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
150	Triester elektrische Strassenbahn	15·569	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
151	Wiener Lokalbahnen: Linien mit elektrischem Betriebe	21·344	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.														
152	Aussiger elektrische Strassenbahn[56]	7·209	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
153	Bielitz-Zigeunerwald[56]	4·848	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
154	Brüxer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft[56]	12·930	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Fürtrag	317·839	.	3	7	.	1	.	.	.	.	11	.	.	.

Tabelle I.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Betriebslänge in Kilometern	Lokomotiven: für Eilzüge	für Personenzüge	für gemischte Züge mit 2 gekuppelten Achsen	für gemischte Züge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 4 gekuppelten Achsen	für Lastzüge mit 5 gekuppelten Achsen	Sekundär-	Verschub-	Summe	pro Kilometer	Tender: Stückzahl	Tender: pro Kilometer
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Uebertrag . .	317·839	.	3	7	.	1	.	.	.	.	11	.	.	.
155	Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft[56])	6·438	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
156	Elektr. Kleinbahn Dornbirn-Lustenau[56])	11·200	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
157	Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft[56])	21·310	.	.	.	.	.	.	.	[90]) 2	.	2	0·09	.	.
158	Gmundener elektrische Lokalbahn[56]) .	2·530	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
159	Graz—Maria-Trost (Pölling)[56])	5·129	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
160	Krakauer elektrische Kleinbahn [94]) . .	9·663	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
161	Laibacher elektrische Strassenbahn[56]) .	5·200	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
162	Lemberger elektrische Strassenbahn[56])	8·333	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
163	Marienbader elektrische Stadtbahn[56]) .	2·267	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
164	Mödling-Hinterbrühl[56])	4·431	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
165	Reichenberger Strassenbahn[56])	6·140	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
166	Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft[56])	10·521	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
167	Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr[94]):														
	1. Strassenbahn Urfahr - Linz - Ebelsberg - Kleinmünchen	8·967	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	2. Pöstlingbergbahn	2·900	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen . .	11·867	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
168	Triest-Opčina[56])	5·800	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe V . .	428·668	.	3	7	.	1	.	.	2	.	13	0·03	.	.
	VI. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.														
169	Erste Österr. Eisenbahnwagen - Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
170	Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe VI . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	VII. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.														
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	b) Privatbahnen:														
	Hauptbahnen.														
171	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
172	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
173	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
174	Eisenbahn Wien-Aspang	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
175	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
176	Kaschau-Oderberger Eisenbahn[29]) . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
177	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
178	Österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
179	Südbahn-Gesellschaft[37])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
180	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Lokalbahnen.														
181	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
182	Stauding-Stramberger Lokalbahn . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe VII . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Totalsumme . .	20.510·122	943	606	73	58	2.329	765	36	839	165	5.814	0·28	4.531	0·22

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Kommissions- (Inspektions-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Klasse	I. und II. Klasse	I., II. und III. Klasse	I., II., III. und IV. Klasse	I. und III. Klasse	II. Klasse	II. und III. Klasse	II., III. und IV. Klasse	III. Klasse	III. und IV. Klasse
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.																	
	A) K. k. Staatsbahnen und Privatbahnen auf Rechnung des Staates.	15	.	2	48	20	.	12	68	947	23	.	3	675	306	.	2.956	.
	B) Auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.																	
	Wiener Stadtbahn:																	
	α) Hauptbahnlinien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	48	.	.	193	.
	β) Lokalbahnlinien																	
	Summe B) . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	48	.	.	193	.
	C) Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.																	
	Normalspurig.																	
1	Asch-Rossbach[6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.	5	.
3	Borki wielkie-Grzymalów	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	2	.
4	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Sedlitz-Cižkowitz)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	4	.
5	Bukowinaer Lokalbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	2	.
6	Chabówka-Zakopane	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	2	.	4	.
7	Chlumetz-Königstadl	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	Delatyn-Kolomea-Stefanówka	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	1	.	9	.
9	Deutschbrod-Saar	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	4	.
10	Dolina-Wygoda	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	.
11	Fehring-Fürstenfeld[6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	Friauler Eisenbahn-Gesellschaft (Monfalcone-[Ronchi]-Cervignano) . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	.	6	.
13	Fürstenfeld-Hartberg (Neudau)	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	3	.	4	.
14	Gailtalbahn (Arnoldstein-Hermagor) . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	4	.
15	Gleisdorf-Weiz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
16	Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	.
17	Heřman-Městetz—Borohradek mit Abzweigung Hrochow - Teinitz - Chrast (Chrudim-Holitzer Lokalbahn) . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	.
18	Hinter-Třeban—Lochowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
19	Kaadener Lokalbahnen (Radonitz-Duppau)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	3	.
20	Karlsbad-Johanngeorgenstadt	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	10	.
21	Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	Kolin-Čerčan mit Abzweigung Rattay-Kačow	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	7	.
23	Kolomeaer Lokalbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.
24	Krakau-Kocmyrzów	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
25	Lambach—Haag a. H.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
26	Laun-Libochowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.
27	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	4	.	.	8	.
28	Lemberg (Kleparów)-Jaworów	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	4	.
29	Mähr.-Budwitz—Jamnitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
30	Mährische Westbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	3	.	10	.
31	Marienbad-Karlsbad	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	9	.
32	Mauthausen-Grein	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	5	.
33	Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenitz-Dobříš	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	7	.
34	Mösel-Hüttenberg[6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Netolitzer Lokalbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	.
	Fürtrag . .	.	.	.	.	.	.	.	.	32	.	.	.	6	60	.	124	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Kommissions- (Inspektions-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Klasse	I. und II. Klasse	I., II. und III. Klasse	I., II., III. und IV. Klasse	I. und III. Klasse	II. Klasse	II. und III. Klasse	II., III. und IV. Klasse	III. Klasse	III. und IV. Klasse
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	Uebertrag . .	.	.	.	.	.	.	.	.	32	.	.	.	6	60		124	.
36	Neue Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	6	7	.	.	.	2	.	13	.
37	Neuhof-Weseritz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	4	.
38	Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	4	.
39	Ostgalizische Lokalbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	5	2	.	25	.
40	Pila-Jaworzno	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	.
41	Plan-Tachau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	3	.
42	Postelberg-Laun	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	.
43	Potscherad-Wurzmes	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2	.
44	Rakonitz-Mlatz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	.
45	Rakonitz - Pladen - Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	10	.
46	Raudnitz-Hospozin	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	.
47	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	4	.	34	.
48	Schlackenwerth-Joachimsthal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
49	Schönwehr-Ellbogen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
50	Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	3	.
51	Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
52	Starkenbach-Rochlitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	4	.
53	Strakonitz-Březnitz . . . . . Blatna-Nepomuk . . . . . Březnitz-Rožmital	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	7	.
54	Strakonitz-Winterberg-Wallern	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	2	.	8	.
55	Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	3	.
56	Tłumacz-Pałahycze – Tłumacz Stadt[6]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
57	Trzebinia-Skawce	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	9	.
58	Unterkrainer Bahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	6	.	16	.
59	Valsugana - Eisenbahn - Gesellschaft (Trient-Tezze)	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	13	.
60	Vöcklabruck-Kammer[6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
61	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	4	.	12	.
62	Wippachtalbahn (Görz-Haidenschaft) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	3	.
63	Wittmannsdorf- (Leobersdorf-) Ebenfurth-Landesgrenze[6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Wodňan-Moldauthein	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	3	.
65	Wodňan-Prachatitz-Wallern	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	2	.	6	.
66	Wolframs-Teltsch-Zlabings	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	3	.
67	Wotic-Selčan	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.
68	Zeltweg-Fohnsdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	3	.
69	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	6	.	10	.
70	Zwittau-Polička	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	5	.
	Schmalspurig.																	
71	Bregenzerwaldbahn (Bregenz-Bezau)[7]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
72	Gurktalbahn (Treibach — Althofen — Klein-Glödnitz)[7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
73	Łupków—Cisnaer Kleinbahn[7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
74	Neuhaus-Neubistritz[7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
75	Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft (Zell am See-Krimml[7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
76	Triest-Parenzo[7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
77	Ybbstalbahn[7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe C) . .	.	.	.	.	.	.	.	.	71	7	.	.	21	140	.	340	.
	Summe I . .	15	.	2	48	20	.	12	68	1.018	30	.	3	744	446	.	3.489	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen													
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Kommissions- (Inspektions-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Klasse	I. und II. Klasse	I., II. und III. Klasse	I., II., III. und IV. Klasse	I. und III. Klasse	II. Klasse	II. und III. Klasse	II., III. und IV. Klasse	III. Klasse	III. und IV. Klasse
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.																	
	Normalspurige Lokalbahnen:																	
78	Časlau-Zawratetz-Třemošnic[16])																	
79	Časlau-Močowitz[16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
80	Königshan-Schatzlar[17])	1	0·18	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	.
	Summe II	1	0·03	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	3	.
	III. Privatbahnen im Privatbetriebe.																	
	a) Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.																	
81	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft:																	
	1. Hauptbahnen	1	0·01	.	3	.	.	.	.	19	1	.	.	11	13	.	67	.
	2. Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	.	.	.	1	.	.	.	.	12	.	.	.	3	8	.	56	.
	Zusammen	1	.	.	4	.	.	.	.	31	1	.	.	14	21	.	123	.
82	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft[18])	4	0·01	.	1	1	.	.	.	24	13	.	.	6	32	.	131	.
83	Buschtěhrader Eisenbahn[19])	9	0·02	.	3	1	.	.	12	55	10	.	.	40	31	.	[20])165	.
84	Eisenbahn Wien-Aspang[22])	1	0·01	.	1	.	.	.	9	3	.	.	.	7	9	.	46	.
85	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft[23])	3	0·03	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	4	4	.	40	.
86	Kaiser Ferdinands-Nordbahn:[24])																	
	1. Hauptbahnen	26	0·02	5	7	1	.	1	21	187	.	.	.	105	15	.	859	.
	2. Lokalbahnen	1	0·03															
	Zusammen	27	0·02	5	7	1	.	1	21	187	.	.	.	105	15	.	859	.
87	Kaschau-Oderberger Eisenbahn[29])	1	0·02	.	1	.	.	.	.	6	.	.	.	4	3	.	[30])14	.
88	Leoben-Vordernberger Eisenbahn[31])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
89	Österr. Nordwestbahn:[32])																	
	1. Garantierte Linien	8	0·01	.	1	2	.	.	10	62	7	.	.	50	42	.	238	.
	2. Ergänzungsnetz	8	0·03	.	2	1	1	.	2	35	.	.	.	13	13	.	[33])154	.
	Zusammen	16	0·02	.	3	3	1	.	12	97	7	.	.	63	55	.	[33])392	.
90	Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch.[34])	34	0·02	4	7	1	.	6	14	132	3	.	.	156	80	.	[35])497	.
91	Ostrau-Friedlander Eisenbahn[36])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
92	Südbahn-Gesellschaft:[37])																	
	1. Hauptbahnen	47	0·03	3	6	.	10	.	[38])88	298	.	.	.	311	29	.	802	.
	2. Lokalb. Liesing-Kaltenleutgeben[40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	3. Lokalb. Spielfeld-Radkersburg[40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
93	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn[41])	6	0·02	.	3	1	.	.	4	23	.	.	.	9	18	.	[42])101	.
94	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn[23])	1	0·02	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	9	.	.	18	.
	Summe a)	150	0·02	12	36	8	11	7	163	861	34	.	.	728	297	.	3.188	.
	b) Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).																	
	Normalspurig.																	
95	Auspitzer Lokalbahn[44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
96	Böhmische Kommerzialbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	33	.	5	.
97	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	1	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	16	.
98	Brandeis a. E.-Neratowitz[46])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	2	.
99	Častolowitz-Reichenau a. d. Kněžna-Solnitz (Kwasnay)[16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.
100	Deutschbrod-Humpoletz[48])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
101	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha[16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.
102	Kuttenberger Lokalbahn[16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	1	.
103	Laibach—Ober-Laibach[31])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
104	Lundenburg-Eisgrub[44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Fürtrag	.	.	.	1	.	.	.	10	.	4	.	.	.	47	.	24	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Kommissions- (Inspektions-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Klasse	I. und II. Klasse	I., II. und III. Klasse	I., III. und IV. Klasse	I. und III. Klasse	II. Klasse	II. und III. Klasse	II., III. und IV. Klasse	III. Klasse	III. und IV. Klasse
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	Uebertrag . .	.	.		1	.	.	.	10	.	4	.	.	.	47	.	24	.
105	Melnik-Mšeno [16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
106	Mšeno—Unter-Cetno [42])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
107	Mutenitz-Gaya [44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
108	Neutitscheiner Lokalbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.
109	Otrokowitz-Zlin-Wisowitz [44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
110	Radkersburg-Luttenberg [23])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.
111	Saitz-Czeicz-Göding [44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
112	Schneebergbahn (Adhäsionsstrecke) [53]) .	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	10	.	19	.
113	Stauding-Stramberger Lokalbahn . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	4	.
114	Stramberg-Wernsdorf	4	0·63	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	1	.
115	Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern) [23]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	2	.
115	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn [54])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
117	Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft [55])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																	
118	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls) [56])	3	0·36	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
119	Königshof-Beraun-Koněprus [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
120	Kühnsdorf-Eisenkappel [57])	2	0·11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
121	Mori-Arco-Riva am Gardasee [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
122	Murtalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) [7]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
123	Niederösterreichische Waldviertelbahn: [7])																	
	1. Gmünd-Litschau																	
	2. Alt-Nagelberg—Heidenreichstein .	6	0·10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	3. Gmünd—Gross-Gerungs (Teilstrecke Gmünd—Steinbach—Gross-Pertholz)																	
	Zusammen . .	6	0·10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
124	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft [7])	4	0·06	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
125	St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank (Pielachtalbahn) [7])	3	0·06	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
126	Steyrtalbahn-Gesellschaft [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
127	Zillertalbahn [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Normal- und schmalspurig.																	
128	Friedländer Bezirksbahnen:																	
	Normalspurig.																	
	1. Raspenau-Weissbach	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	.
	2. Friedland-Reichsgrenze (Heinersdorf)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	4	.
	Schmalspurig.																	
	3. Friedland - Reichsgrenze (Hermsdorf) [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	6	.
129	Steiermärkische Landesbahnen:																	
	Normalspurig.																	
	1. Cilli-Wöllan [23])	1	0·03	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	6	.
	Schmalspurig.																	
	2. Kapfenberg—Seebach-Au [57]) . . .	1	0·04	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	3. Pöltschach-Gonobitz [57])	1	0·07	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	4. Preding-Wieselsdorf—Stainz [57]) . .	1	0·09	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen . .	4	0·05	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	6	.
	Summe b) . .	26	0·02	.	1	.	.	.	11	.	10	.	4	.	74	1	66	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen														
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Kommissions- (Inspektions-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Klasse	I. und II. Klasse	I., II. und III. Klasse	I., II., III. und IV. Klasse	I. und III. Klasse	II. Klasse	II. und III. Klasse	II., III. und IV. Klasse	III. Klasse	III. und IV. Klasse
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	c) Zahnradbahnen.																	
	Normalspurig.																	
130	Kahlenberg - Eisenbahn - Gesellschaft (System Riggenbach)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																	
131	Achenseebahn-Gesellschaft (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[56]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
132	Gaisbergbahn - Gesellschaft (System Riggenbach)[56]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
133	Schafbergbahn (System Abt)[70]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
134	Schneebergbahn (Puchberg-Schneeberg, Zahnradstrecke, System Abt)[72] . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe c) . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe III . .	176	0·02	12	37	8	11	7	174	861	44	.	4	728	371	1	3.254	.
	IV. Dampf-Tramways (mit ausschliesslichem Dampfbetrieb).																	
	Normalspurig.																	
135	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	2	0·10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
136	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
137	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
138	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																	
139	Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol[56] .	1	0·83	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe IV . .	3	0·02	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	V. Elektrische Eisenbahnen.																	
	Normalspurig.																	
140	Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation:																	
	Linien mit elektrischem Betriebe . .	128	1·01	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
141	Belvedere-Anhöhe in Prag zum königl. Tiergarten-Lustschloss in Bubenč .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
142	Brünner elektrische Strassenbahn . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
143	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft .	1	0·11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
144	Grazer Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
145	Olmützer elektrische Strassenbahn . .	1	0·19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
146	Pilsener elektrische Kleinbahnen . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
147	Prag-Vysočan-Lieben	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
148	Prager elektrische Strassenbahn . . .	4	0·10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
149	Strassenbahn Praterstern-Kagran . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
150	Triester elektrische Strassenbahn . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
151	Wiener Lokalbahnen:																	
	Linien mit elektrischem Betriebe . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																	
152	Aussiger elektrische Strassenbahn[56] .	1	0·14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
153	Bielitz-Zigeunerwald[56]	1	0·21	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
154	Brüxer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft[56]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Fürtrag . .	136	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Tabelle II.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Schneepflüge		Personenwagen															
		Stückzahl	pro Kilometer	Hof-	Salon-	Kommissions- (Inspektions-)	Schlaf-	Aussichts- (Veranda-)	I. Klasse	I. und II. Klasse	I., II. und III. Klasse	I., II., III. und IV. Klasse	I. und III. Klasse	II. Klasse	II. und III. Klasse	II., III. und IV. Klasse	III. Klasse	III. und IV. Klasse	
		15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
	Uebertrag . .	136	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
155	Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft[56])	2	0·31	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
156	Elektr. Kleinbahn Dornbirn-Lustenau[56])	1	0·09	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
157	Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft[56])	4	0·19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
158	Gmundener elektrische Lokalbahn[56]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
159	Graz—Maria-Trost (Pölling)[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
160	Krakauer elektrische Kleinbahn[94]) . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
161	Laibacher elektrische Strassenbahn[56]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
162	Lemberger elektrische Strassenbahn[56])	2	0·24	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
163	Marienbader elektrische Stadtbahn[56]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
164	Mödling-Hinterbrühl[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
165	Reichenberger Strassenbahn[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
166	Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft[56])	3	0·29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
167	Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr:[94])																		
	1. Strassenbahn Urfahr-Linz-Ebelsberg-Kleinmünchen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	2. Pöstlingbergbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Zusammen . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
168	Triest-Opčina[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Summe V . .	148	0·35	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	
	VI. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																		
169	Erste Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
170	Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Summe VI . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	VII. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.																		
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	b) Privatbahnen:																		
	Hauptbahnen.																		
171	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
172	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
173	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
174	Eisenbahn Wien-Aspang	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
175	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	1	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
176	Kaschau-Oderberger Eisenbahn[29]) . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
177	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	[105])3	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
178	Österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	.	.	.	[105])3	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
179	Südbahn-Gesellschaft[37])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
180	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Lokalbahnen.																		
181	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
182	Stauding-Stramberger Lokalbahn . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Summe VII . .	.	.	.	7	.	17	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Totalsumme .	343	0·02	14	92	28	28	19	242	1.879	74	.	7	1.472	821	1	6.746	.	

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen										
		IV. Klasse	Omnibus- und Vizinalbahnwagen leichter Konstruktion	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Kondukteurwagen	Post-Ambulanzwagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.																
	A) K. k. Staatsbahnen und Privatbahnen auf Rechnung des Staates.	.	[1]) 34	[2])104	5.198	0·61	1200	278	179	99	[3])689	144	17.742	[4]) 10·981	1697	.	13.218
	B) Auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.																
	Wiener Stadtbahn:																
	α) Hauptbahnlinien	.	.	[5])129	370	9·75	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
	β) Lokalbahnlinien																
	Summe B) . .	.	.	[5])129	370	9·75	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
	C) Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.																
	Normalspurig.																
1	Asch-Rossbach [6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz	.	.	.	8	0·17	.	2	.	.	.	.	12	24	4	.	.
3	Borki wielkie-Grzymalów	.	.	.	3	0·09	.	1	.	.	.	.	4	9	.	.	.
4	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Sedlitz-Cižkowitz)	.	.	.	7	0·19	.	3	.	.	.	.	12	19	6	.	.
5	Bukowinaer Lokalbahnen	.	.	.	4	0·02	3	.	.	.	.	.	5	51	4	.	.
6	Chabówka-Zakopane	.	.	.	8	0·18	.	2	.	.	.	.	8	16	8	.	.
7	Chlumetz-Königstadl	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	5	12	.	.	.
8	Delatyn-Kolomea-Stefanówka	.	.	.	14	0·13	.	4	.	.	.	.	14	21	7	.	.
9	Deutschbrod-Saar	.	.	.	6	0·18	.	2	.	.	.	.	14	19	12	.	.
10	Dolina-Wygoda	.	.	.	3	0·35	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11	Fehring-Fürstenfeld [6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	Friauler Eisenbahn-Gesellschaft (Monfalcone-[Ronchi]-Cervignano)	.	.	.	10	0·61	.	3	.	.	.	.	16	8	.	.	.
13	Fürstenfeld-Hartberg (Neudau)	.	.	.	8	0·21	2	1	.	.	.	.	20	20	.	.	.
14	Gailtalbahn (Arnoldstein-Hermagor) . .	.	.	.	6	0·20	.	2	.	.	.	.	14	20	.	.	.
15	Gleisdorf-Weiz	.	.	.	4	0·27	.	1	.	.	.	.	4	6	.	.	.
16	Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs . . .	.	.	.	3	0·15	.	2	.	.	.	.	5	11	4	.	.
17	Heřman-Městetz—Borohradek mit Abzweigung Hrochow-Teinitz-Chrast (Chrudim-Holitzer Lokalbahn) . . .	.	.	.	10	0·17	.	4	.	.	.	.	20	26	12	.	.
18	Hinter-Třeban—Lochowitz	.	.	.	4	0 14	.	1	.	.	.	.	6	13	4	.	.
19	Kaadener Lokalbahnen (Raudnitz-Duppau)	.	.	.	4	0·30	.	3	.	.	.	.	8	6	2	.	8
20	Karlsbad-Johanngeorgenstadt	.	.	.	16	0·34	6	3	.	.	.	.	.	14	.	.	20
21	Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20
22	Kolin-Čerčan mit Abzweigung Rattay-Kačow	.	.	.	11	0·14	.	3	.	.	.	.	22	70	10	.	.
23	Kolomeaer Lokalbahnen	.	.	.	4	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	Krakau-Kocmyrzów	.	.	.	4	0·21	.	2	.	.	.	.	10	6	6	.	.
25	Lambach-Haag a. H.	.	.	.	4	0·15	.	1	.	.	.	.	8	8	4	.	.
26	Laun-Libochowitz	.	.	.	2	0·10	.	1	.	.	.	.	11	19	.	.	.
27	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	.	.	.	15	0·17	3	1	.	1	.	.	55	159	.	.	50
28	Lemberg (Kleparów)-Jaworów	2	.	.	8	0·36	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
29	Mähr.-Budwitz—Jamnitz	.	.	.	4	0·19	.	2	.	.	.	.	4	5	.	.	.
30	Mährische Westbahn	.	.	.	16	0·18	.	4	2	.	.	.	35	20	8	.	20
31	Marienbad-Karlsbad	.	.	.	15	0·28	3	3	.	.	.	.	.	19	.	.	.
32	Mauthausen-Grein	.	.	.	8	0·26	.	3	.	.	.	.	12	12	8	.	
33	Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenitz-Dobříš	.	.	.	12	0·16	2	4	.	.	.	.	18	51	.	.	.
34	Mösel-Hüttenberg [6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Netolitzer Lokalbahn	.	.	.	3	0·22	.	2	.	.	.	.	4	6	.	.	.
	Fürtrag . .	2	.	.	224	.	20	63	2	1	.	.	346	670	99	.	118

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen									
		IV. Klasse	Omnibus- und Vizinalbahnwagen leichter Konstruktion	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Kondukteurwagen	Post-Ambulanzwagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	Uebertrag . .	2	.	.	224	.	20	63	2	1	.	.	346	670	99	.	118
36	Neue Bukowinaer Lokalbahnen	.	.	.	28	0·17	.	12	.	.	.	.	16	40	18	.	.
37	Neuhof-Weseritz	.	.	.	6	0·25	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
38	Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde	.	.	.	7	0·30	.	2	.	.	.	.	8	8	4	.	.
39	Ostgalizische Lokalbahnen	.	.	.	41	0·21	8	8	.	.	.	.	40	90	26	.	.
40	Pila-Jaworzno	.	.	.	3	0·14	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	10
41	Plan-Tachau	.	.	.	4	0·32	.	1	.	.	.	.	13	.	.	.	.
42	Postelberg-Laun	.	.	.	3	0·26	.	2	.	.	.	.	6	7	.	.	.
43	Potscherad-Wurzmes	.	.	.	3	0·17	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11
44	Rakonitz-Mlatz	.	.	.	6	0·15	2	2	.	.	.	.	9	28	6	.	.
45	Rakonitz - Pladen - Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau	.	.	.	16	0·15	6	6	.	.	.	.	20	49	.	.	.
46	Raudnitz-Hospozin	.	.	.	3	0·12	.	2	.	.	.	.	8	20	4	.	.
47	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	.	.	.	45	1·10	5	5	.	.	.	.	28	20	.	.	.
48	Schlackenwerth-Joachimsthal	.	.	.	4	0·49	2	.	.	.	.	.	4	4	.	.	.
49	Schönwehr-Ellbogen	.	.	.	4	0·26	2	.	.	.	.	.	6	8	4	.	.
50	Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	.	.	.	7	0·22	.	3	.	.	.	.	10	11	2	.	.
51	Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg . . .	.	.	.	4	0·18	.	2	.	.	.	.	4	11	4	.	.
52	Starkenbach-Rochlitz	.	.	.	6	0·30	.	3	.	.	.	.	10	12	.	.	.
	Strakonitz-Březnitz																
53	Blatna-Nepomuk	.	.	.	12	0·14	3	5	.	.	.	.	20	35	10	.	.
	Březnitz-Rožmital																
54	Strakonitz-Winterberg-Wallern	.	.	.	12	0·17	.	4	.	.	.	.	24	27	8	.	2
55	Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	.	.	.	6	0·29	.	2	.	.	.	.	5	15	8	.	.
56	Tłumacz-Pałahycze—Tłumacz Stadt[6]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
57	Trzebinia-Skawce	.	.	.	12	0·20	2	3	.	.	.	.	.	50	.	.	.
58	Unterkrainer Bahnen	.	.	.	27	0·20	2	6	.	.	.	.	13	88	.	.	.
59	Valsugana - Eisenbahn - Gesellschaft (Trient-Tezze)	.	.	.	21	0·33	2	4	.	.	.	.	14	19	.	.	.
60	Vöcklabruck-Kammer[6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
61	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	.	.	.	18	0·21	.	6	.	.	.	.	15	16	4	.	.
62	Wippachtalbahn (Görz-Haidenschaft) .	.	.	.	5	0·18	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
63	Wittmannsdorf-(Leobersdorf-) Ebenfurth-Landesgrenze[6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Wodňan-Moldauthein	.	.	.	5	0·23	.	2	.	.	.	.	6	9	4	.	.
65	Wodňan-Prachatitz-Wallern	.	.	.	10	0·18	.	4	.	.	.	.	20	17	8	.	6
66	Wolframs-Teltsch-Zlabings	.	.	.	5	0·09	.	2	.	.	.	.	19	22	8	.	.
67	Wotic-Selčan	.	.	.	2	0·12	.	1	.	.	.	.	6	4	.	.	.
68	Zeltweg-Fohnsdorf	.	.	.	4	0·67	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.
69	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	.	.	.	20	0·23	2	4	.	.	.	.	8	9	7	.	20
70	Zwittau-Polička	.	.	.	8	0·15	.	3	.	.	.	.	12	18	26	.	.
	Schmalspurig.																
71	Bregenzerwaldbahn (Bregenz-Bezau)[7]) .	.	[8]) 8	.	8	0·22	.	2	.	.	.	.	10	.	30	.	.
72	Gurktalbahn (Treibach — Althofen — Klein-Glödnitz)[7])	.	[9]) 4	.	4	0·14	.	2	.	.	.	.	5	.	28	.	.
73	Łupków—Cisnaer Kleinbahn[7])	.	[10]) 2	.	2	0·08	2	.	.	.	6	.	2	10	24	.	6
74	Neuhaus-Neubistritz[7])	.	[9]) 4	.	4	0·12	.	2	.	.	[11])14	.	8	7	12	.	.
75	Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft (Zell am See-Krimml)[7])	.	[12]) 12	.	12	0·23	.	3	.	.	19	.	10	.	.	.	5
76	Triest-Parenzo[7])	.	[13]) 13	.	13	0·10	.	4	.	.	.	.	30	16	4	.	14
77	Ybbstalbahn[7])	.	[14]) 15	.	15	0·20	.	4	.	.	3	.	14	14	33	.	5
	Summe C) . .	2	58	.	[15]) 639	0·18	60	178	2	1	42	.	769	1.362	381	.	197
	Summe I . .	2	92	233	[15])6.207	0·52	1.260	456	181	101	731	144	18.511	12.343	2.078	.	13.415

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen										
		IV. Klasse	Omnibus- und Vizinalbahnwagen leichter Konstruktion	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Kondukteurwagen	Post-Ambulanzwagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.																
	Normalspurige Lokalbahnen:																
78	Časlau-Zawratetz-Třemošnic [16])	.	.	.	4	0·17	2		.	.	.	.	35	29	8	.	22
79	Časlau-Močowitz [16])																
80	Königshan-Schatzlar [17])	.	.	.	3	0·55	1	.	.	.	.	.	5	2	.	.	20
	Summe II	.	.	.	7	0·23	3	.	.	.	.	.	40	31	8	.	42
	III. Privatbahnen im Privatbetriebe.																
	a) Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.																
81	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft:																
	1. Hauptbahnen	.	.	.	114	1·12	22	4	4	1	178	.	352	.	12	40	6.300
	2. Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	.	.	.	80	0·53	18	.	.	.	32	.	113	.	8	.	400
	Zusammen	.	.	.	194	0·77	40	4	4	1	210	.	465	.	20	40	6.700
82	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft [18])	.	.	.	208	0·63	62	18	5	1	.	4	704	90	41	2	1.105
83	Buschtěhrader Eisenbahn [19])	.	.	.	317	0·75	[20])116	6	9	2	193	3	1.146	133	154	.	5.604
84	Eisenbahn Wien-Aspang [22])	.	.	.	75	0·84	13	3	.	.	.	.	77	120	4	.	75
85	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft [23])	.	.	[5]) 4	57	0·63	19	.	.	.	12	.	63	98	.	.	745
86	Kaiser Ferdinands-Nordbahn: [24])																
	1. Hauptbahnen	.	[26]) 82	.	1.283	0·95	[27])131	285	42	12	120	33	6.436	2040	236	68	10.925
	2. Lokalbahnen																
	Zusammen	.	[26]) 82	.	1.283	0·95	[27])131	285	42	12	120	33	6.436	2040	236	68	10.925
87	Kaschau-Oderberger Eisenbahn [29])	.	.	.	28	0·44	12	1	2	1	.	.	98	199	65	.	246
88	Leoben-Vordernberger Eisenbahn [31])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
89	Österr. Nordwestbahn: [32])																
	1. Garantierte Linien	.	.	.	412	0·66	100	12	21	4	.	23	1.426	378	117	70	1.067
	2. Ergänzungsnetz	.	.	.	221	0·71	54	15	.	.	.	.	1.029	207	70	.	1.535
	Zusammen	.	.		633	0·67	154	27	21	4	.	23	2.455	585	187	70	2.602
90	Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch. [34])	.	.	.	900	0·66	318	23	5	13	84	42	5.152	2092	185	.	3.816
91	Ostrau-Friedlander Eisenbahn [36])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
92	Südbahn-Gesellschaft: [37])																
	1. Hauptbahnen	.	.	[39]) 5	1.552	1·05	372	8	29	19	96	48	6.216	2699	542	.	2.887
	2. Lokalb. Liesing-Kaltenleutgeben [40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	3. Lokalb. Spielfeld-Radkersburg [40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
93	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [41])	.	.	.	159	0·55	[43]) 43	4	.	.	.	4	524	96	73	19	543
94	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn [23])	.	.	.	30	0·46	6	.	.	.	.	.	20	40	.	.	40
	Summe a)	.	82	9	5.436	0·80	1.286	379	117	53	715	157	23.356	8192	1507	199	35.288
	b) Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).																
	Normalspurig.																
95	Auspitzer Lokalbahn [41])	.	[45]) 1	.	2	0·29	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
96	Böhmische Kommerzialbahnen	.	.	.	42	0·21	13	1	.	.	.	.	73	57	6	.	138
97	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	27	0·86	3	3	.	.	.	.	57	30	4	6	2
98	Brandeis a. E.-Neratowitz [46])	.	.	.	3	0·20	2	.	.	.	.	.	10	6	.	.	.
99	Častolowitz-Reichenau a. d. Kněžna-Solnitz (Kwasnay) [16])	.	.	.	5	0·33	[47]) 1	1	.	.	.	.	4	.	6	.	.
100	Deutschbrod-Humpoletz [48])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
101	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha [16])	.	.	.	5	0·20	2	.	.	.	.	.	3	4	.	.	3
102	Kuttenberger Lokalbahn [16])	.	.	.	3	1·04	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
103	Laibach—Ober-Laibach [31])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
104	Lundenburg-Eisgrub [44])	.	[9]) 4	.	4	0·32	[47]) 1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Fürtrag	.	5	.	91	.	23	5	.	.	.	.	149	97	16	6	143

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen									
		IV. Klasse	Omnibus- und Vizinalbahnwagen leichter Konstruktion	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Kondukteurwagen	Post-Ambulanzwagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	Uebertrag . .	.	5	.	91	.	23	5	.	.	.	.	149	97	16	6	143
105	Melnik-Mšeno [16]	.	.	.	4	0·14	[47] 2	.	.	.	.	.	6	12	.	.	.
106	Mšeno—Unter-Cetno [49]	.	.	.	1	0·07	.	.	.	.	.	.	2	5	.	.	20
107	Mutenitz-Gaya [44]	.	[50] 3	.	3	0·20	[47] 1	.	.	.	.	.	6	.	.	.	18
108	Neutitscheiner Lokalbahn	.	.	.	4	0·49	.	1	.	.	.	.	2	1	.	.	.
109	Otrokowitz-Zlin-Wisowitz [44]	.	[51] 6	.	6	0·24	[47] 2	.	.	.	.	.	12	12	.	.	.
110	Radkersburg-Luttenberg [23]	.	.	.	3	0·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
111	Saitz-Czeicz-Göding [44]	.	[52] 8	.	8	0·21	[47] 3	.	.	.	.	.	5	10	.	.	32
112	Schneebergbahn (Adhäsionsstrecke) [53] .	.	.	.	30	0·72	1	3	.	.	.	.	19	8	.	.	29
113	Stauding-Stramberger Lokalbahn . . .	.	.	.	10	0·54	2	2	.	.	.	.	20	119	.	.	.
114	Stramberg-Wernsdorf	.	.	.	2	0·32	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
115	Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern) [23] .	.	.	.	6	0·40	.	2	.	.	.	.	15	.	.	.	.
116	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn [54]	.	.	.	1	0·12	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
117	Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft [55]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																
118	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls) [56]	.	12	.	12	1·43	2	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
119	Königshof-Beraun-Koněprus [7]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	36	.	.	.
120	Kühnsdorf-Eisenkappel [57]	.	[9] 4	.	4	0·23	.	2	.	.	.	.	5	.	.	7	.
121	Mori-Arco-Riva am Gardasee [7]	.	[58] 14	.	14	0·58	2	.	.	.	.	.	16	10	.	.	4
122	Murtalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) [7] .	.	[59] 14	.	14	0·18	.	3	.	.	.	.	14	.	60	.	16
123	Niederösterreichische Waldviertelbahn: [7]																
	1. Gmünd-Litschau																
	2. Alt-Nagelberg—Heidenreichstein .	.	[60] 10	.	10	0·16	.	3	.	.	.	.	15	28	.	.	.
	3. Gmünd—Gross-Gerungs (Teilstrecke Gmünd—Steinbach—Gross-Pertholz)																
	Zusammen . .	.	[60] 10	.	10	0·16	.	3	.	.	.	.	15	28	.	.	.
124	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft [7]	.	[61] 46	.	46	0·69	.	4	3	.	.	.	20	7	4	.	31
125	St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank (Pielachtalbahn) [7]	.	[62] 14	.	14	0·28	.	3	.	.	.	.	20	28	.	.	.
126	Steyrtalbahn [7]	.	[63] 27	.	27	0·57	4	.	.	.	.	.	14	56	.	.	.
127	Zillertalbahn [7]	.	[64] 10	.	10	0·32	.	2	.	.	.	.	10	10	.	.	.
	Normal- und schmalspurig.																
128	Friedländer Bezirksbahnen:																
	Normalspurig.																
	1. Raspenau-Weissbach	.	.	.	4	0·64	.	1	.	.	.	.	6	.	.	.	6
	2. Friedland-Reichsgrenze (Heinersdorf)	.	.	.	6	0·26	.	2	.	.	.	.	12	.	.	.	8
	Schmalspurig.																
	3. Friedland - Reichsgrenze (Hermsdorf) [7]	.	[9] 4	.	4	0·38	.	1	.	.	.	.	6	.	.	.	12
	Zusammen . .	.	[9] 4	.	14	0·35	.	4	.	.	.	.	24	.	.	.	26
129	Steiermärkische Landesbahnen:																
	Normalspurig.																
	1. Cilli-Wöllan [23]	.	.	.	10	0·26	.	3	.	.	.	.	17	.	.	.	140
	Schmalspurig.																
	2. Kapfenberg—Seebach-Au [57] . . .	.	[65] 11	.	11	0·48	.	2	.	.	.	.	15	26	.	.	28
	3. Pöltschach-Gonobitz [57]	.	[66] 4	.	4	0·27	.	2	.	.	.	.	2	4	.	.	2
	4. Preding-Wieselsdorf—Stainz [57] . .	.	[66] 4	.	4	0·35	.	2	.	.	.	.	4	6	.	.	4
	Zusammen . .	.	[67] 19	.	29	0·33	.	9	.	.	.	.	38	36	.	.	174
	Summe b) . .	.	196	.	363	0·32	43	43	4	.	.	.	412	477	80	13	493

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen									
		IV. Klasse	Omnibus- und Vizinalbahnwagen leichter Konstruktion	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Kondukteurwagen	Post-Ambulanzwagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	c) Zahnradbahnen.																
	Normalspurig.																
130	Kahlenberg - Eisenbahn - Gesellschaft (System Riggenbach)	.	[68]) 18	.	18	3·39	.	.	.		.	.	.	4	.	.	.
	Schmalspurig.																
131	Achenseebahn-Gesellschaft (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[56])	.	[69]) 7	.	7	1·11	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1
132	Gaisbergbahn - Gesellschaft (System Riggenbach)[56])	.	[69]) 6	.	6	1·14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
133	Schafbergbahn (System Abt)[70])	.	[71]) 6	.	6	1·03	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.
134	Schneebergbahn (Puchberg-Schneeberg, Zahnradstrecke, System Abt)[72])	.	[45]) 10	.	10	1·03	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.
	Summe c)	.	47	.	47	1·45	.	.	.	.	.	.	1	9		.	1
	Summe III	.	325	9	5.846	0·73	1329	422	121	53	715	157	23.769	8.678	1587	212	35.782
	IV. Dampf-Tramways (mit ausschliesslichem Dampfbetrieb).																
	Normalspurig.																
135	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	.	[73]) 18	.	18	0·89	2	.	.	.	.	.	13	206	.	.	.
136	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	.	[74]) 103	.	103	2·47	.	.	.	.	.	.	7	12	2	.	2
137	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation	.	[75]) 90	.	90	8·48	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
138	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	.	[76]) 30	.	30	0·77	[47]) 2	.	.	.	.	.	11	14	.	.	.
	Schmalspurig.																
139	Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol[56])	.	[75]) 29	.	29	2·41	3	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.
	Summe IV	.	270	.	270	2·18	7	.	.	.	.	.	31	234	2	.	2
	V. Elektrische Eisenbahnen.																
	Normalspurig.																
140	Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation: Linien mit elektrischem Betriebe	.	[77])1471	.	1.471	11·57	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
141	Belvedere-Anhöhe in Prag zum königl. Thiergarten-Lustschloss in Bubenč	.	[78]) 2	.	2	1·45	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
142	Brünner elektrische Strassenbahn	.	[79]) 82	.	82	4·22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
143	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft	.	[78]) 33	.	33	3·50	.	.	.	.	.	.	5	1	.	.	.
144	Grazer Tramway-Gesellschaft	.	[80]) 110	.	110	3·62	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
145	Olmützer elektrische Strassenbahn	.	[81]) 15	.	15	2·80	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
146	Pilsener elektrische Kleinbahnen	.	[82]) 29	.	29	2·82	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
147	Prag-Vysočan-Lieben	.	[83]) 24	.	24	3·19	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
148	Prager elektrische Strassenbahn	.	[84]) 227	.	227	5·71	.	.	.	.	.	.	.	25	.	.	.
149	Strassenbahn Praterstern-Kagran	.	[85]) 19	.	19	3·60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
150	Triester elektrische Strassenbahn	.	[86]) 110	.	110	7·07	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
151	Wiener Lokalbahnen: Linien mit elektrischem Betriebe	.	[87]) 34	.	34	1·59	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																
152	Aussiger elektrische Strassenbahn[56])	.	[78]) 16	.	16	2·22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
153	Bielitz-Zigeunerwald[56])	.	[88]) 12	.	12	2·48	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
154	Brüxer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft[56])	.	[89]) 15	.	15	1·16	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.
	Fürtrag	.	2.199	.	2.199	.	.	.	.	.	.	.	6	28	.	.	.

Tabelle III.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Personenwagen					Lastwagen									
		IV. Klasse	Omnibus- und Vizinalbahnwagen leichter Konstruktion	Personenwagen mit Postcoupé	Summe der Personenwagen	pro Kilometer	Gepäckswagen	Post- und Kondukteurwagen	Post-Ambulanzwagen	Hilfs- und Rettungswagen	Equipage- (Plateau-) Wagen	Pferdetransportwagen	Gedeckte Lastwagen	Offene Lastwagen	Langholzwagen	Bretterwagen	Kohlenwagen
		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47
	Uebertrag . .	.	2.199	.	2.199	.	.	.	.	.	.	.	6	28	.	.	.
155	Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft[56] . . .	.	[76] 12	.	12	1·86	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
156	Elektr. Kleinbahn Dornbirn-Lustenau[56]	.	[78] 5	.	5	0·45	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
157	Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft[56]	.	[91] 32	.	32	1·50	.	.	.	.	.	.	8	6	.	.	.
158	Gmundener elektrische Lokalbahn[56] .	.	[76] 4	.	4	1·58	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
159	Graz—Maria-Trost (Pölling)[56]	.	[92] 14	.	14	2·73	.	.	.	[93] 3	.	.	.	.	.	.	.
160	Krakauer elektrische Kleinbahn[94] . .	.	[95] 44	.	44	4·55	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
161	Laibacher elektrische Strassenbahn[56] .	.	[96] 14	.	14	2·69	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
162	Lemberger elektrische Strassenbahn[56]	.	[97] 26	.	26	3·12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
163	Marienbader elektrische Stadtbahn[56] .	.	[98] 6	.	6	2·65	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
164	Mödling-Hinterbrühl[56]	.	[89] 15	.	15	3·39	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
165	Reichenberger Strassenbahn[56]	.	[99] 22	.	22	3·58	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
166	Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft[56]	.	[100] 26	.	26	2·47	.	1	.	2	.	.	.	.	.	.	3
167	Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr:[94]																
	1. Strassenbahn Urfahr - Linz - Ebelsberg - Kleinmünchen	.	[101] 41	.	41	4·57	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	2. Pöstlingbergbahn	.	[76] 8	.	8	2·76	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen . .	.	[102] 49	.	49	4·13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
168	Triest-Opčina[56]	.	[78] 5	.	5	0·86	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe V . .	.	2.473	.	2.473	5·77	2	1	.	5	.	.	14	34	.	.	3
	VI. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																
169	Erste Österr. Eisenbahnwagen - Leihgesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	[103] 1506	820	.	100	1.100
170	Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18	.	282	773	.	.	.
	Summe VI . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18	.	1.788	1.593	.	100	1.100
	VII. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.																
	a) K. k. Staatsbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	102	[104] 729	.	.	.
	b) Privatbahnen:																
	Hauptbahnen.																
171	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.
172	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . .	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	3	.	.	.	.
173	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
174	Eisenbahn Wien-Aspang	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	1	.	.	.
175	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	11	.	.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.
176	Kaschau-Oderberger Eisenbahn[29] . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	12	.	.	.
177	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	33	8	.	.	.
178	Österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	4	4	.	.	.
179	Südbahn-Gesellschaft[37]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59	.	.	.	.
180	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.
	Lokalbahnen.																
181	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
182	Stauding-Stramberger Lokalbahn . . .	[106] 2	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe VII . .	2	.	.	26	.	.	.	6	.	.	.	212	757	.	.	.
	Totalsumme . .	4	3.160	242	14.829	0·72	2601	879	308	159	1464	301	44.365	23.670	3675	312	50.344

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen															Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		Kokswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Kranwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer		
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.																		
	A) K. k. Staatsbahnen und Privatbahnen auf Rechnung des Staates.	90	10	108	117	.	16	39	158	.	575	.	42	183	25	47.590	5·61	52.788	6·22
	B) Auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.																		
	Wiener Stadtbahn:																		
	α) Hauptbahnlinien	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·03	371	9·78
	β) Lokalbahnlinien																		
	Summe B)	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	1	0·03	371	9·78
	C) Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.																		
	Normalspurig.																		
1	Asch-Rossbach[6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	42	0·90	50	1·07
3	Borki wielkie-Grzymalów	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	0·43	17	0·52
4	Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn (Sedlitz-Cižkowitz)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	40	1·09	47	1·28
5	Bukowinaer Lokalbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	63	0·30	67	0·32
6	Chabówka-Zakopane	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	34	0·79	42	0·97
7	Chlumetz-Königstadtl	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18	1·32	18	1·32
8	Delatyn-Kolomea-Stefanówka	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	46	0·41	60	0·54
9	Deutschbrod-Saar	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	47	1·42	53	1·60
10	Dolina-Wygoda	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·12	4	0·47
11	Fehring-Fürstenfeld[6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12	Friauler Eisenbahn-Gesellschaft (Monfalcone-[Ronchi]-Cervignano)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	27	1·65	37	2·26
13	Fürstenfeld-Hartberg (Neudau)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	43	1·11	51	1·32
14	Gailtalbahn (Arnoldstein-Hermagor)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	36	1·17	42	1·37
15	Gleisdorf-Weiz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	0·74	15	1·01
16	Göpfritz—Gross-Siegharts—Raabs	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	1·13	25	1·28
17	Herman-Městetz—Borohradek mit Abzweigung Hrochow-Teinitz-Chrast (Chrudim-Holitzer Lokalbahn)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	62	1·05	72	1·22
18	Hinter-Třeban—Lochowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	24	0·84	28	0·98
19	Kaadener Lokalbahnen (Radonitz-Duppau)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	27	2·00	31	2·30
20	Karlsbad-Johanngeorgenstadt	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	43	0·92	59	1·26
21	Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20	1·88	20	1·88
22	Kolin-Čerčan mit Abzweigung Rattay-Kačow	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	105	1·30	116	1·44
23	Kolomeaer Lokalbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	.	.	15	0·46	19	0·58
24	Krakau-Kocmyrzów	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	24	1·20	28	1·40
25	Lambach-Haag a. H.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21	0·80	25	0·95
26	Laun-Libochowitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	31	1·53	33	1·63
27	Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	284	3·17	299	3·34
28	Lemberg (Kleparów)-Jaworów	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·09	10	0·45
29	Mähr.-Budwitz—Jamnitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	0·53	15	0·72
30	Mährische Westbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	89	0·98	105	1·16
31	Marienbad-Karlsbad	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	0·47	40	0·75
32	Mauthausen-Grein	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	35	1·13	43	1·39
33	Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenitz-Dobříš	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	75	1·01	87	1·17
34	Mösel-Hüttenberg[6])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
35	Netolitzer Lokalbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	0·88	15	1·10
	Fürtrag	.	.	.	7	.	.	.	.	.	.	.	15	8	.	1.349	.	1.573	.

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen																Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		Kokswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Kranwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer		
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	Uebertrag . .	.	.	.	7		.	.	.		.	.	15	8	.	1.349	.	1.573	.
36	Neuc Bukowinaer Lokalbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	86	0·52	114	0·69
37	Neuhof-Weseritz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·08	8	0·33
38	Nixdorf-Rumburg mit Abzweigung Herrnwalde-Schönlinde	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	0·93	29	1·23
39	Ostgalizische Lokalbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	172	0·88	213	1·09
40	Pila-Jaworzno	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	0·52	14	0·66
41	Plan-Tachau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	1·12	18	1·44
42	Postelberg-Laun	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	1·32	18	1·58
43	Potscherad-Wurzmes	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13	0·75	16	0·92
44	Rakonitz-Mlatz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	47	1·21	53	1·36
45	Rakonitz - Pladen - Petschau mit Abzweigung Protiwitz-Buchau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	81	0·78	97	0·93
46	Raudnitz-Hospozin	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	34	1·37	37	1·49
47	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	58	1·42	103	2·52
48	Schlackenwerth-Joachimsthal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	1·23	14	1·72
49	Schönwehr-Ellbogen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20	1·32	24	1·58
50	Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26	0·84	33	1·06
51	Stankau-Bischofteinitz-Ronsperg . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21	0·97	25	1·15
52	Starkenbach-Rochlitz	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	1·23	31	1·53
53	Strakonitz-Březnitz . . . . . Blatna-Nepomuk . . . . . Březnitz-Rožmital	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	73	0·88	85	1·02
54	Strakonitz-Winterberg-Wallern	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	65	0·92	77	1·09
55	Tirschnitz-Wildstein-Schönbach	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30	1·44	36	1·73
56	Tłumacz-Pałahycze—Tłumacz Stadt [6] .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
57	Trzebinia-Skawce	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	60	1·00	72	1·20
58	Unterkrainer Bahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	109	0·82	136	1·02
59	Valsugana - Eisenbahn - Gesellschaft (Trient-Tezze)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	39	0·62	60	0·95
60	Vöcklabruck-Kammer [6]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
61	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	41	0·49	59	0·70
62	Wippachtalbahn (Görz-Haidenschaft) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·04	6	0·22
63	Wittmannsdorf-(Leobersdorf-)Ebenfurth-Landesgrenze [6]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
64	Wodňan-Moldauthein	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21	1·00	26	1·23
65	Wodňan-Prachatitz-Wallern	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	55	0·98	65	1·16
66	Wolframs-Teltsch-Zlabings	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	51	0·95	56	1·04
67	Wotic-Selčan	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	0·66	13	0·78
68	Zeltweg-Fohnsdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	1·35	12	2·02
69	Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	0·57	70	0·80
70	Zwittau-Polička	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	60	1·14	68	1·29
	Schmalspurig.																		
71	Bregenzerwaldbahn (Bregenz-Bezau) [7] .	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.		42	1·19	50	1·42
72	Gurktalbahn (Treibach — Althofen — Klein-Glödnitz) [7]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	35	1·21	39	1·35
73	Łupków—Cisnaer Kleinbahn [7]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	2·00	52	2·08
74	Neuhaus-Neubistritz [7]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	43	1·31	47	1·43
75	Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft (Zell am See-Krimml) [7]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	37	0·70	49	0·93
76	Triest-Parenzo [7]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	68	0·56	81	0·66
77	Ybbstalbahn [7]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	73	0·95	88	1·15
	Summe C) . .	.	.	.	12	.	.	.	.	.	.	.	16	8	.	[15] 3028	0·88	[15] 3667	1·06
	Summe I . .	90	10	108	129	.	16	39	158	.	575	.	58	191	25	[15] 50.619	4·23	[15] 56.826	4·75

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen: Kokswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Kranwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer	Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	II. K. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.																		
	Normalspurige Lokalbahnen:																		
78	Časlau-Zawratetz-Třemošnic [16])	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	1	.	.	97	4·00	101	4·17
79	Časlau-Močowitz [16])																		
80	Königshan-Schatzlar [17])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	28	5·15	31	5·70
	Summe II	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	125	4·22	132	4·45
	III. Privatbahnen im Privatbetriebe.																		
	a) Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.																		
81	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft:																		
	1. Hauptbahnen	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6.914	68·02	7.028	69·14
	2. Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	571	3·80	651	4·33
	Zusammen	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7.485	29·69	7.679	30·46
82	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft [18])	.	.	.	.	.	.	3	.	2	6	.	1	.	1	2.045	6·23	2.253	6·86
83	Buschtěhrader Eisenbahn [19])	2	.	.	16	.	.	.	.	8	3	.	.	50	1	7.446	17·63	7.763	18·38
84	Eisenbahn Wien-Aspang [22])	.	.	.	.	.	.	.	25	.	.	.	.	.	.	317	3·56	392	4·40
85	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft [23])	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.	40	.	978	10·79	1.035	11·42
86	Kaiser Ferdinands-Nordbahn: [24])																		
	1. Hauptbahnen	802	3	24	5	.	16	37	.	.	139	.	8	362	4	21.728	16·13	23.011	17·08
	2. Lokalbahnen																		
	Zusammen	802	3	24	5	.	16	37	.	.	139	.	8	362	4	21.728	16·13	23.011	17·08
87	Kaschau-Oderberger Eisenbahn [29])	30	13	.	.	.	.	.	.	6	1	.	.	6	.	680	10·58	708	11·02
88	Leoben-Vordernberger Eisenbahn [31])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
89	Österr. Nordwestbahn: [32])																		
	1. Garantierte Linien	46	.	.	.	.	9	.	.	.	12	.	.	80	1	3.366	5·36	3.778	6·02
	2. Ergänzungsnetz	20	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	.	40	1	2.981	9·60	3.202	10·31
	Zusammen	66	.	.	10	.	9	.	.	.	12	.	.	120	2	6.347	6·71	6.980	7·43
90	Öst.-ung. Staats-Eisenbahn-Gesellsch. [34])	329	.	.	48	.	.	.	52	.	50	.	5	385	7	12.606	9·23	13.506	9·89
91	Ostrau-Friedlander Eisenbahn [36])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
92	Südbahn-Gesellschaft: [37])																		
	1. Hauptbahnen	121	1	.	.	.	.	1	.	.	128	.	49	215	9	13.440	9·09	14.992	10·14
	2. Lokalb. Liesing-Kaltenleutgeben [40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	3. Lokalb. Spielfeld-Radkersburg [40])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
93	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn [41])	38	.	.	24	.	.	.	.	.	2	3	.	.	.	1.373	4·82	1.532	5·37
94	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn [23])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	106	1·65	136	2·11
	Summe a)	1389	17	24	104	.	25	41	77	16	341	3	63	1178	24	74.551	10·94	79.987	11·74
	b) Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).																		
	Normalspurig.																		
95	Auspitzer Lokalbahn [44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·29	4	0·58
96	Böhmische Kommerzialbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	288	1·50	330	1·71
97	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		9	.	114	3·65	141	4·51
98	Brandeis a. E.-Neratowitz [46])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	18	1·17	21	1·37
99	Častolowitz-Reichenau a. d. Kněžna-Solnitz (Kwasnay) [16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	0·78	17	1·11
100	Deutschbrod-Humpoletz [48])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
101	Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha [16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	0·49	17	0·69
102	Kuttenberger Lokalbahn [16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·35	4	1·39
103	Laibach—Ober-Laibach [31])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
104	Lundenburg-Eisgrub [44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·08	5	0·40
	Fürtrag	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	448	.	539	.

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen																Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		Kokswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Kranwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer		
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	Uebertrag . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	448	.	539	.
105	Melnik-Mšeno [16])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20	0·68	24	0·82
106	Mšeno—Unter-Cetno [49])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	27	1·81	28	1·88
107	Mutenitz-Gaya [44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	1·62	28	1·82
108	Neutitscheiner Lokalbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	0·49	8	0·98
109	Otrokowitz-Zlin-Wisowitz [44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	26	1·06	32	1·30
110	Radkersburg-Luttenberg [23])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·12
111	Saitz-Czeicz-Göding [44])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	1·33	58	1·54
112	Schneebergbahn (Adhäsionsstrecke) [53]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	60	1·43	90	2·15
113	Stauding-Stramberger Lokalbahn . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	143	7·73	153	8·27
114	Stramberg-Wernsdorf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	11	1·73	13	2·05
115	Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern) [23]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17	1·14	23	1·54
116	Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn [54])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	0·12	2	0·24
117	Zwoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft [55])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Schmalspurig.																		
118	Innsbrucker Mittelgebirgsbahn (Berg Isel-Igls) [56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	0·48	16	1·91
119	Königshof-Beraun-Konèprus [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	36	3·13	36	3·13
120	Kühnsdorf-Eisenkappel [57])	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20	1·13	24	1·36
121	Mori-Arco-Riva am Gardasee [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	32	1·33	46	1·91
122	Murtalbahn (Unzmarkt-Mauterndorf) [7]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	93	1·22	107	1·40
123	Niederösterreichische Waldviertelbahn: [7])																		
	1. Gmünd-Litschau																		
	2. Alt-Nagelberg—Heidenreichstein .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	46	0·73	56	0·89
	3. Gmünd—Gross-Gerungs (Teilstrecke Gmünd—Steinbach-Gross-Pertholz)																		
	Zusammen . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	46	0·73	56	0·89
124	Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	69	1·03	115	1·72
125	St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank (Pielachtalbahn) [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	51	1·03	65	1·31
126	Steyrtalbahn [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	74	1·57	101	2·14
127	Zillertalbahn [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	0·69	32	1·01
	Normal- und schmalspurig.																		
128	Friedländer Bezirksbahnen:																		
	Normalspurig.																		
	1. Raspenau-Weissbach	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13	2·09	17	2·73
	2. Friedland-Reichsgrenze (Heinersdorf)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	0·95	28	1·21
	Schmalspurig.																		
	3. Friedland-Reichsgrenze (Hermsdorf) [7])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19	1·82	23	2·20
	Zusammen . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	54	1·35	68	1·70
129	Steiermärkische Landesbahnen:																		
	Normalspurig.																		
	1. Cilli-Wöllan [23])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	160	4·09	170	4·35
	Schmalspurig.																		
	2. Kapfenberg—Seebach-Au [57]) . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	71	3·12	82	3·60
	3. Pöltschach-Gonobitz [57])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	0·68	14	0·95
	4. Preding-Wieselsdorf—Stainz [57]) . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16	1·41	20	1·76
	Zusammen . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	257	2·92	286	3·25
	Summe b) . .	.	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19	.	1.590	1·42	1.953	1·74

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen: Kokswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Kranwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer	Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	c) Zahnradbahnen.																		
	Normalspurig.																		
130	Kahlenberg - Eisenbahn - Gesellschaft (System Riggenbach)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	6	1·13	24	4·52
	Schmalspurig.																		
131	Achenseebahn-Gesellschaft (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb, System Riggenbach)[56]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	.	6	0·95	13	2·06
132	Gaisbergbahn - Gesellschaft (System Riggenbach)[56]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	2	0·38	8	1·52
133	Schafbergbahn (System Abt)[70]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·51	9	1·54
134	Schneebergbahn (Puchberg-Schneeberg, Zahnradstrecke, System Abt)[72] . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·21	12	1·24
	Summe c) . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	6	.	19	0·59	66	2·04
	Summe III .	1389	23	24	104	.	25	41	77	16	341	3	65	1203	24	76.160	9·56	82.006	10·29
	IV. Dampf-Tramways (mit ausschliesslichem Dampfbetrieb).																		
	Normalspurig.																		
135	Aktien-Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	221	10·93	239	11·82
136	Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp.)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	23	0·55	126	3·02
137	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	3	0·28	93	8·76
138	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	27	0 69	57	1·46
	Schmalspurig.																		
139	Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol[56] .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	12	1·00	41	3·41
	Summe IV . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	8	.	286	2·31	556	4·49
	V. Elektrische Eisenbahnen.																		
	Normalspurig.																		
140	Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation:																		
	Linien mit elektrischem Betriebe . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.471	11·57
141	Belvedere-Anhöhe in Prag zum königl. Tiergarten-Lustschloss in Bubenč . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1·45
142	Brünner elektrische Strassenbahn . . .	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·15	85	4·37
143	Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	0·64	39	4·14
144	Grazer Tramway-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	110	3·62
145	Olmützer elektrische Strassenbahn . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	2·80
146	Pilsener elektrische Kleinbahnen . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	29	2·82
147	Prag-Vysočan-Lieben	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	24	3·19
148	Prager elektrische Strassenbahn . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25	0·63	252	6·34
149	Strassenbahn Praterstern-Kagran . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19	3·60
150	Triester elektrische Strassenbahn . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	110	7·07
151	Wiener Lokalbahnen:																		
	Linien mit elektrischem Betriebe . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	34	1·59
	Schmalspurig.																		
152	Aussiger elektrische Strassenbahn[56] . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16	2·22
153	Bielitz-Zigeunerwald[56]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	2·48
154	Brüxer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft[56]	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·23	18	1·39
	Fürtrag . .	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	37	.	2.236	.

Tabelle IV.

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften	Lastwagen															Summe der Personen- und Lastwagen	pro Kilometer
		Kokswagen	Holzkohlenwagen	Fleischwagen	Kalkwagen	Weinwagen	Milchwagen	Bierwagen	Gedeckte Hornviehwagen	Ungedeckte Hornviehwagen	Borstenviehwagen	Geflügel- (Federvieh-) Wagen	Reservoirwagen	Schotterwagen	Kranwagen	Summe der Lastwagen	pro Kilometer		
		48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
	Uebertrag . .	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	37	.	2.236	.
155	Czernowitzer Elektrizitätswerk- und Strassenbahn-Gesellschaft[56]) . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	1·86
156	Elektr. Kleinbahn Dornbirn-Lustenau[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	0·18	7	0·63
157	Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	0·66	46	2·16
158	Gmundener elektrische Lokalbahn[56]) .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	1·58
159	Graz—Maria-Trost (Pölling)[56]) . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	0·59	17	3·32
160	Krakauer elektrische Kleinbahn[94]) . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	44	4·55
161	Laibacher elektrische Strassenbahn[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14	2·69
162	Lemberger elektrische Strassenbahn[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	0·12	27	3·24
163	Marienbader elektrische Stadtbahn[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	2·65
164	Mödling-Hinterbrühl[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	15	3·39
165	Reichenberger Strassenbahn[56]) . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	3·58
166	Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahn-Gesellschaft[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	0·57	32	3·04
167	Tramway- und Elektrizitäts-Gesellschaft Linz-Urfahr[94]):																		
	1. Strassenbahn Urfahr-Linz-Ebelsberg-Kleinmüncheu	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	41	4·57
	2. Pöstlingbergbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	2·76
	Zusammen . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	49	4·13
168	Triest-Opčina[56])	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	0·86
	Summe V . .	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	63	0·15	2.536	5·92
	VI. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften.																		
169	Erste Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	72	.	.	3.600	.	3.600	.
170	Österr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt . .	.	.	.	.	.	.	48	.	.	.	.	544	.	.	1.665	.	1.665	.
	Summe VI . .	.	.	.	.	2	.	48	.	.	.	.	616	.	.	5.265	.	5 265	.
	VII. Bahnen, welche Wagen fremder Parteien im Betriebe haben.																		
	a) K. k. Staatsbahnen	.	2	.	.	1	.	670	.	.	.		812	.	.	2.316	.	2 316	.
	b) Privatbahnen:																		
	Hauptbahnen.																		
171	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	20	.	.	24	.	24	.
172	Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	53	.	.	62	.	62	.
173	Buschtěhrader Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	9	.	.	.	.	.	.	.	9	.	9	.
174	Eisenbahn Wien-Aspang	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	10	.	10	.
175	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	1068	.	.	1.081	.	1.092	.
176	Kaschau-Oderberger Eisenbahn[29]) . .	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	15	.	15	.
177	Österr. Nordwestbahn	.	.	.	.	.	1	15	.	.	.	.	127	.	.	184	.	191	.
178	Österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	.	.	.	.	.	.	59	.	.	.	.	555	.	.	622	.	628	.
179	Südbahn-Gesellschaft[37])	.	.	.	.	25	.	90	.	.	.	.	78	.	.	252	.	252	.
180	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	42	.	.	46	.	46	.
	Lokalbahnen.																		
181	Bozen-Meraner Bahn	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	5	.	5	.
182	Stauding-Stramberger Lokalbahn . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.
	Summe VII . .	.	2	.	.	26	1	862	.	.	.	.	2760	.	.	4.626	.	4.652	.
	Totalsumme . .	1482	35	132	233	28	42	990	235	16	916	3	3503	1402	49	137.144	6·69	151.973	7·41

Bemerkungen zu den Tabellen.

[1]) Hierunter 1 Salonwagen, 2 Personenwagen der I., 3 der I./II., 5 der II., 4 der II./III. und 19 der III. Wagenklasse.
[2]) Davon 7 Personenwagen der II. und 28 der III. Klasse mit Postcoupé, ferner 3 Personenwagen der II./III. und 66 der III. Klasse mit Gepäcksraum.
[3]) Darunter 33 achträdrige Lowries und Plateauwagen und 36 Transporteure.
[4]) Hierunter 356 Erzwagen und 30 Heu- und Strohwagen.
[5]) Personenwagen der III. Klasse.
[6]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden von den k. k. Staatsbahnen beigestellt.
[7]) Spurweite 0·760 m.
[8]) Darunter 3 Personenwagen der II./III. und 5 der III. Klasse.
[9]) Darunter 2 Personenwagen der II./III. und 2 der III. Klasse.
[10]) Darunter 1 Personenwagen der II./III. und 1 der III. Klasse.
[11]) Transporteure.
[12]) Darunter 4 Personenwagen der II./III. und 8 der III. Klasse.
[13]) Hierunter 5 Personenwagen der II./III. und 8 der III. Klasse.
[14]) Darunter 7 Personenwagen der II./III. und 8 der III. Klasse.
[15]) Ausserdem sind bei der noch nicht eröffneten Lokalbahn Waidhofen a. d. Thaya - Zlabings 2 Personenwagen und 16 Lastwagen vorhanden.
[16]) Im Betriebe der Österr. Nordwestbahn.
[17]) Im Betriebe der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
[18]) Ausserdem ist im Betriebe der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft die Lokalbahn Mšeno—Unter-Cetno.
[19]) Ausserdem steht im Betriebe der Buschtěhrader Eisenbahn die Lokalbahn Welchau-Wickwitz—Giesshübl Sauerbrunn.
[20]) Darunter 1 Personenwagen mit Kondukteurcoupé und 2 Personenwagen mit Postcoupé.
[21]) Hierunter 5 Gepäckswagen mit Postcoupé.
[22]) Ausserdem ist im Betriebe der Eisenbahn Wien-Aspang die Schneebergbahn.
[23]) Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft.
[24]) Ausserdem sind im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: die Ostrau-Friedlander Eisenbahn, die Lokalbahnen Saitz-Göding, Otrokowitz-Wisowitz, Mutenitz-Gaya, Lundenburg-Landesgrenze Kutti, Lundenburg—Eisgrub und die Auspitzer Lokalbahn.
[25]) Hierunter 2 Lokomotiven mit je 2 gekuppelten Achsen.
[26]) Darunter 2 Personenwagen der I./II., 1 der I./II./III., 47 der II./III. und 32 der III. Klasse (wovon 2 mit Postcoupé).
[27]) Hiervon 3 Hofzug-Gepäckswagen und 16 Gepäckswagen mit Postcoupé.
[28]) Ausserdem sind für den Dienst der Montanbahn noch 10 Lokomotiven für Lastzüge mit 3 gekuppelten Achsen, sowie 4 Tender vorhanden.
[29]) Die hier nachgewiesenen Daten beziehen sich nur auf den die österreichische Strecke betreffenden Anteil der Fahrbetriebsmittel.
[30]) Hierunter 1 Arbeitertransportwagen.
[31]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden seitens der den Betrieb führenden Südbahn-Gesellschaft beigestellt.
[32]) Ausserdem sind im Betriebe der Österr. Nordwestbahn: die im Eigentume des Staates befindlichen Linien Časlau—Zawratetz-Třemošnitz, Skowic—Wrdy-Bučic und Časlau—Močowitz, ferner die Lokalbahnen Castolowitz-Reichenau a. d. K.-Solnitz-Kwasnay, Deutschbrod-Humpoletz, Grosspriesen-Wernstadt-Auscha, die Kuttenberger Lokalbahn und die Lokalbahn Melnik-Mšeno.
[33]) Hierunter 2 Personenwagen mit Postcoupé.
[34]) Ueberdies stehen im Betriebe der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Lokalbahnen Brandeis a. E.-Neratowitz und die Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
[35]) Darunter 10 Personenwagen mit Gepäcksraum.
[36]) Hat keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden seitens der den Betrieb führenden Kaiser Ferdinands-Nordbahn beigestellt.
[37]) Die eingestellten Daten betreffen nur den auf die österreichischen Linien entfallenden Anteil der Fahrbetriebsmittel. Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehen noch: die Graz-Köflacher Eisenbahn, die Leoben-Vordernberger Eisenbahn, die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, die Lokalbahnen Laibach-Oberlaibach, Radkersburg-Luttenberg, Kühnsdorf-Eisenkappel, endlich die Steiermärkischen Landesbahnen: Cilli-Wöllan samt Flügel Hundsdorf - Skalis, Kapfenberg—Seebach-Au, Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wieselsdorf—Stainz.
[38]) Hierunter 14 mit Schlafeinrichtung ausgerüstete Wagen.
[39]) Personenwagen der II. Klasse.
[40]) Eigentum der Südbahn-Gesellschaft, wird mit den Fahrbetriebsmitteln des Hauptnetzes betrieben.
[41]) Nebstdem sind im Betriebe der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn: die im Eigentume des Staates befindliche Linie Königshan—Schatzlar und die Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald mit Flügel Morchenstern—Josefsthal-Maxdorf.
[42]) Hierunter 4 Personenwagen mit Postcoupé.
[43]) Davon 1 Gepäckswagen mit Postcoupé.
[44]) Im Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
[45]) Personenwagen der II./III. Klasse.
[46]) Im Betriebe der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
[47]) Gepäckswagen mit Postcoupé.
[48]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden von der den Betrieb führenden Österr. Nordwestbahn beigestellt.
[49]) Im Betriebe der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft.
[50]) Hierunter 1 Personenwagen der II./III. und 2 der III. Klasse.
[51]) Hierunter 3 Personenwagen der II./III. und 3 der III. Klasse.
[52]) Darunter 3 Personenwagen der II./III. und 5 der III. Klasse.
[53]) Im Betriebe der Eisenbahn Wien-Aspang.
[54]) Im Betriebe der Buschtěhrader Eisenbahn.
[55]) Besitzt keine eigenen Fahrbetriebsmittel; dieselben werden seitens der den Betrieb führenden Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beigestellt.
[56]) Spurweite 1 m.
[57]) Im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft; Spurweite 0·760 m.
[58]) Davon 5 Personenwagen der I., 6 der I./III. und 3 der III. Klasse.
[59]) Hierunter 1 Aussichtswagen, 1 Personenwagen der I., 5 der I./III. und 7 der III. Klasse.
[60]) Hierunter 4 Personenwagen der II./III. und 6 der III. Klasse.
[61]) Darunter 1 Hofwagen, 1 Salonwagen, 9 Personenwagen der I., 6 der I./III. und 29 der III. Klasse.
[62]) Hierunter 1 Personenwagen der II., 4 der II./III und 9 der III. Klasse.
[63]) Hierunter 11 Personenwagen der II./III. und 16 der III. Klasse (wovon 3 mit Postcoupé).
[64]) Hierunter 2 Personenwagen der II., 2 der II./III. und 6 der III. Wagenklasse.
[65]) Darunter 4 Personenwagen der I./III. und 7 der III. Klasse.
[66]) Hiervon 2 Personenwagen der I./III. und 2 der III. Klasse.
[67]) Hierunter 8 Personenwagen der I./III. und 11 der III. Klasse.
[68]) Hierunter 8 Personenwagen der I./II. und 10 der II. Klasse.
[69]) Hierunter 1 Personenwagen mit Gepäcksraum.
[70]) Im Eigentume und Betriebe der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft; Spurweite 1 m.
[71]) Davon 1 Personenwagen der I./II. und 5 der II. Klasse.
[72]) Im Betriebe der Eisenbahn Wien-Aspang; Spurweite 1 m.
[73]) Hierunter 12 Personenwagen der II./III. und 6 der III. Wagenklasse (wovon 3 mit Postcoupé).
[74]) Darunter 1 Salonwagen, 49 Personenwagen I./II. (wovon 7 mit Gepäckscoupé) und 53 der II. Klasse (wovon 3 mit Gepäckscoupé).
[75]) Verschiedene Wagenklassen bestehen nicht.
[76]) Hierunter 15 Personenwagen der II./III. und 15 der III. Klasse.
[77]) Darunter 825 Motorwagen und 646 Beiwagen.
[78]) Motorwagen.
[79]) Hiervon 41 Motorwagen und 41 Anhängewagen.
[80]) Hierunter 70 Motorwagen und 40 Beiwagen.
[81]) Hierunter 11 Motorwagen und 4 Beiwagen.
[82]) Hierunter 25 Motorwagen und 4 Beiwagen.
[83]) Hierunter 21 Motorwagen und 3 Beiwagen.
[84]) Hierunter 173 Motorwagen und 54 Anhängewagen.
[85]) Hierunter 10 Motorwagen und 9 Beiwagen.
[86]) Darunter 55 Motorwagen und 55 Anhängewagen.
[87]) Hiervon 18 Motorwagen und 16 Anhängewagen.
[88]) Hierunter 7 Motorwagen und 5 Beiwagen.
[89]) Hierunter 8 Motorwagen und 7 Anhängewagen.
[90]) Elektrische Lokomotiven.
[91]) Hierunter 22 Motorwagen und 10 Anhängewagen.
[92]) Davon 8 Motorwagen und 6 Anhängewagen.
[93]) Lowries.
[94]) Spurweite 0·900 m.
[95]) Hierunter 30 Motorwagen und 14 Beiwagen.
[96]) Hierunter 13 Motorwagen und 1 Beiwagen.
[97]) Hierunter 24 Motorwagen und 2 Beiwagen.
[98]) Hierunter 4 Motorwagen und 2 Anhängewagen.
[99]) Hierunter 14 Motorwagen und 8 Beiwagen.
[100]) Hierunter 15 Motorwagen und 11 Anhängewagen.
[101]) Hierunter 19 Motorwagen und 22 Anhängewagen.
[102]) Hierunter 27 Motorwagen und 22 Anhängewagen.
[103]) Darunter 1 Leichentransportwagen.
[104]) Darunter 2 Erzwagen.
[105]) Restaurationswagen.
[106]) Arbeiterwagen.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 69. **Wien, 18. Juni 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes. — Inland: Eisenbahn-Projekte und Bau. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Der heutigen Nummer liegt Bogen 15 des XV. Jahrganges (1901) der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichischen und ungarischen Gerichte, herausgegeben von Dr. Victor Röll, bei.

Aus den Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes.

1. Bei Bahnen, welchen ein bestimmtes Reinerträgnis eines limitierten Anlagekapitales garantiert ist, sind Ausgaben zur Aufrechthaltung und Sicherung des Betriebes Betriebsauslagen, und zwar auch dann, wenn die Aufwendung derselben eine Werterhöhung der Bahnanlage im Gefolge hat.

II. Die ad I angeführten Ausgaben können von der die Garantie geniessenden Unternehmung in die Betriebsrechnung eingestellt werden.

III. Ausgaben, welche nicht lediglich der Aufrechthaltung und Sicherung des Betriebes dienen, sondern zur Bewältigung höherer Ansprüche des Verkehres gemacht werden müssen, sind nicht mehr Betriebsauslagen, sondern Kapitalsvermehrungen, Investitionen.

IV. Bezüglich der ad III bezeichneten Aufwendungen kann weder der garantierende Staat verlangen, dass dieselben zu Lasten der Bahnunternehmung bestritten werden, noch die Bahnunternehmung, dass der Staat für diese Kosten aufkomme.

V. Investitionen können demnach bei garantierten Bahnen nur erfolgen, wenn sowohl der Staat als auch die garantierte Unternehmung über die Modalitäten der Bedeckung der betreffenden Auslagen einig sind.

VI. Ist bei einer garantierten Bahn die Verpflichtung zur Legung des zweiten Geleises lediglich an die Bedingung der Erreichung eines gewissen Minimalrohertrages geknüpft, so müssen die Kosten dieser Geleiselegung bei Eintritt der bemerkten Voraussetzung vom Bauunternehmen selbst ohne jeden Anspruch an den garantierenden Staatsschatz getragen werden.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat mit dem Erkenntnisse vom 9. Juni 1903, Z. 5743/V.-G.-H., über die Beschwerde der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Dezember 1901, Z. 30.288, betreffend die Einbeziehung von Investitionskosten in die Staatsgarantie zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Anlass zur Beschwerde gab folgender, an die beschwerdeführende Eisenbahngesellschaft gerichteter Erlass des Eisenbahnministeriums:

„Unter Bezugnahme auf die Eingabe vom 31. Juli d. J., Z. 211 Präs., und den gleichzeitig an die geehrte Gesellschaft ergehenden hierortigen Erlass, Z. 1346/E.-M., wird dem geehrten Verwaltungsrate eröffnet, dass die vorgelegten Ergänzungspräliminarien für den Investitionsbedarf des garantierten Netzes in den Jahren 1901 und 1902 nach Massgabe der hieramts vorgenommenen Prüfung materiell keinem Anstande begegnen.

Eine endgültige Genehmigung der erwähnten Präliminarien kann jedoch derzeit angesichts des Umstandes nicht erfolgen, dass die Frage der finanziellen Bedeckung der einschlägigen Kosten nicht geklärt ist, nachdem der von dem geehrten Verwaltungsrate mit obiger Eingabe gestellten Bitte um Einbeziehung des erwachsenden Kostenaufwandes per K 5,094.165 in die Staatsgarantie ein Rechtsanspruch der Gesellschaft auf Gewährung eines solchen Zugeständnisses nicht zur Seite steht und die k. k. Regierung sich in dieser Hinsicht die freie Entschliessung umsomehr vorbehalten muss, als die geehrte Gesellschaft bisher Anstand genommen hat, in der sofort näher zu besprechenden Frage der Herstellung des zweiten Geleises den konzessionsmässig begründeten Anforderungen der Regierung Rechnung zu tragen.

Anlangend nunmehr die laut Punkt 1 des Protokolles vom 26. Juni 1901 einer späteren Austragung vorbehaltenen Kosten des zweiten Geleises ist die k. k. Regierung auf Grund eingehender Prüfung der Rechtslage und des bei den mündlichen Verhandlungen von der geehrten Gesellschaft vertretenen Standpunktes bemüssigt, an der von ihr schon vordem geltend gemachten Rechtsanschauung festzuhalten, wonach der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn nicht das Recht zusteht, behufs

Bedeckung der Kosten der in Rede stehenden Geleiseherstellung auf dem garantierten Netze die Staatsgarantie, sei es unmittelbar durch direkte Erhöhung der Garantiesumme, sei es mittelbar durch Einstellung der betreffenden Kosten in die Betriebs- und Garantierechnung in Anspruch zu nehmen.

Vielmehr erscheint die geehrte Gesellschaft zu dieser Herstellung auf Grund der Bestimmungen im § 2, Absatz 9, der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 8. September 1868, R.-G.-Bl. Nr. 143, verpflichtet, nachdem die daselbst festgestellte Grenze des Rohertrages, bei welchem die Legung des zweiten Geleises auf dem garantierten Netze gefordert werden kann, das ist eine kilometrische Bruttoeinnahme von K 31.637·50, bereits durch die Bruttoerträgnisse des Jahres 1894 per K 32.713·33 für jedes Kilometer der Betriebslänge überschritten war und auch in den folgenden Jahren stets eine weitere namhafte Steigerung der Einnahmen eingetreten ist."

Was zunächst die in der Beschwerde in Anregung gebrachte, vom Verwaltungsgerichtshofe im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, von Amts wegen zu prüfende Frage der Kompetenz anbelangt, so ist nur zu bemerken, dass einerseits nach § 13 der auf einer Allerhöchsten Entschliessung beruhenden Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, die Judikatur über Ansprüche aus dem Eisenbahn-Konzessionsverhältnisse den zuständigen Verwaltungsbehörden zukommt, anderseits der angefochtene Erlass, wie dies auch das Eisenbahnministerium in seiner Gegenschrift betont, die Kriterien einer anfechtbaren Administrativ-Entscheidung trägt, so dass der Verwaltungsgerichtshof im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, sein Amt zu handeln hatte.

In der Sache selbst ist

I. vom § 15 der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 8. September 1868, R.-G.-Bl. Nr. 143, auszugehen, wonach konform dem Artikel 1 des Gesetzes vom 1. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 56, „für die konzessionierten Bahnen . . . . . vom Staate die Garantie eines jährlichen fünfprozentigen Reinertrages in Silber von dem wirklich aufgewendeten und gehörig nachzuweisenden Anlagekapitale, welches jedoch im Durchschnitte den Nominalbetrag von ö. W. fl. 985.000 pro Meile nicht überschreiten darf . . . . . ", zugesichert wurde.

Die Streitteile stehen nun auf folgenden, einander direkt widersprechenden Standpunkten:

Das Eisenbahnministerium gibt der Ansicht Ausdruck, das jede Vermehrung des Anlagekapitales in der Weise auf Kosten der Aktiengesellschaft, also indirekt auf Kosten der Aktionäre durchzuführen sei, dass die Gesellschaft diese Kapitalsvermehrung aus eigenem, also aus den Erträgnissen des Betriebes decke.

Die beschwerdeführende Gesellschaft ist der Ansicht, dass umgekehrt jede Vermehrung des Anlagekapitales zunächst auf Kosten des garantierenden Staates vorzunehmen sei, dass sohin die Gesellschaft berechtigt sei, die Auslagen hierfür in die Garantierechnung einzustellen und daher dem Staate insolange zur Last zu bringen, als nicht trotz der Einstellung der Auslagen ein höheres als das garantierte fünfprozentige Reinerträgnis erzielt wird, oder — ganz kurz zusammengefasst — der Staat fasst das Verbot der Erhöhung des Anlagekapitales über die im zitierten § 15 der Konzessionsurkunde aufgestellte Maximalsumme von fl. 985.000 pro Meile als nur zu seinen Gunsten gegeben in der Art auf, dass das Anlagekapital diese Maximalsumme zwar übersteigen könne, jedoch dann und insoweit dies der Fall sei, rücksichtlich seiner Erträgnisse keinen Gegenstand der Garantiepflicht des Staates mehr bilden. Die Gesellschaft fasst dasselbe Verbot als nur zu ihren Gunsten gegeben auf, indem sie meint, jede Verwendung zur Vergrösserung der Anlage falle von selbst dem Staate zur Last, weil sie — die Gesellschaft — unter allen Umständen das garantierte Reinerträgnis ungeschmälert erhalten müsse.

Keinen von beiden Standpunkten konnte der Verwaltungsgerichtshof teilen.

Vor allem musste festgestellt werden, was denn bei einer Bahn, welcher das Erträgnis eines limitierten Anlagekapitales garantiert ist, als „Investition", als „Vergrösserung des Anlagekapitales" zu betrachten ist.

Dass die beschwerdeführende Bahn nach ihrer Herstellung an sich betriebsfähig war, dass insbesondere der im § 19 der Konzessionsurkunde vorgesehene „Schluss des Baukontos" eintrat einer Bahn gegenüber, welche mit ihrem Anlagekapitale imstande war, den damals vorhandenen Verkehr zu bewältigen, wird von keiner Seite in Abrede gestellt. Daraus aber folgt von selbst, dass in diesem Augenblicke die Bahn so hergestellt war, wie sie das Gesetz und die Konzessionsurkunde im Auge hatten, das heisst, es bestand eine Bahn, welche mit einem Maximal-Anlagekapitale von fl. 985.000 pro Meile ihren Betrieb führte.

Geht man nun vom Bestande dieser Anlage aus, so muss man sagen, dass jede Ausgabe, welche unumgänglich notwendig ist, um mit dieser Anlage einen gefahrlosen, wenn auch für die Verkehrsbedürfnisse nicht zureichenden Betrieb zu bewältigen, keine Vermehrung des Anlagekapitales, sondern Betriebsauslage ist, da ohne diese Auslage der Betrieb nicht weiter geführt werden könnte, und damit die Voraussetzungen der Konzession nicht erfüllt werden würden.

Nicht nur also Kapitalsersätze im strengen Sinne des Wortes, sondern auch Aufwendungen, welche bei Errichtung der Bahn nicht vorgesehen waren, sich aber später, z. B. aus Sicherheitsrücksichten als notwendig erweisen, daher etwa der Ersatz einer sich nachträglich als unsicher erweisenden Brücke durch eine sichere, aber teuere, sind Betriebsauslagen in diesem Sinne, und bezüglich solcher Auslagen steht der Gesellschaft des Recht zur Seite, sie auf den Betrieb zu buchen; was darüber hinausgeht, darunter auch jede Vermehrung der Anlage, welche zur Bewältigung höherer Ansprüche des Verkehres gemacht werden muss, ist nicht mehr Betriebsauslage, sondern Kapitalsvermehrung, beziehungsweise Investition.

Da nun der § 15 der Konzessionsurkunde ausdrücklich sagt, dass das Anlagekapital im Durchschnitte den Betrag von ö. W. fl. 985.000 pro Meile nicht überschreiten darf, und da durch den Schluss des Kapitalskontos von beiden Parteien festgestellt ist, dass diese Grenze erreicht ist, so folgt daraus, dass nach dem klaren Wortlaute dieses Paragraphen eine Investition überhaupt nicht mehr hätte eintreten sollen, also zum mindesten, dass jeder der beiden Paziszenten (hier der beiden Streitteile) das Recht hat, seinerseits durch einen Willensakt jede Vergrösserung des Kapitales über die Maximalgrenze hinaus zu seinen Lasten zu verhindern. Das zitierte Verbot gilt also — und es kann dies bei einem Uebereinkommen wohl nicht anders sein — für beide Teile.

Da nun ferner nach § 8 der Eisenbahn-Betriebsordnung (kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852) Eisenbahnunternehmungen dem Publikum gegenüber nur verpflichtet sind, den Personen- und Frachtenverkehr zu bewältigen, soweit ihre vorhandenen Betriebsmittel reichen, so zeigt sich, dass durch die wörtliche Anwendung der für den gegebenen Fall massgebenden General- und Spezialnormen ein Zustand erzielt wird, welcher rechtlich völlig einwandfrei ist, nämlich der Bestand und Betrieb einer Eisenbahn, welche einerseits an den Staat keine andere Anforderung stellt, als er aus dem Garantieverhältnisse übernommen hat, anderseits den Privatkapitalisten die ihnen zugesicherten Erträgnisse unter allen Umständen abwirft.

Es zeigt sich aber auch, dass dieser im klaren Wortlaute der einschlägigen Vorschriften begründete Rechtszustand alles mehr ist als ein praktisch befriedigender; denn hierdurch würde ein vollkommen entwicklungsunfähiges, zu immerwährender Starrheit verurteiltes Unternehmen geschaffen, welches seine erste Aufgabe, nämlich die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses, zu erfüllen nicht imstande wäre.

In der Tat wird bei allen garantierten Bahnen, insbesondere auch bei solchen mit limitierten Anlagekapitalien stets neues Kapital investiert, und diese Bahnen passen sich wie alle anderen den steigenden Verkehrsbedürfnissen an; dies kann aber nach dem dargelegten klaren Wortlaute der einschlägigen Normen nur dadurch geschehen, dass ein oder der andere Teil auf die Geltendmachung der für die beiden Teile gegebenen Verbotsvorschrift verzichtet und faktisch eine Erhöhung des Anlagekapitales zu seinen Lasten gestattet. Dass aber dieser Verzicht von keinem Teile erzwungen werden kann, ist klar und damit auch weiter klar, dass jede wirkliche Investition nur erfolgen kann, wenn beide Teile über die Modalitäten ihrer Bedeckung einig sind. Damit erklärt sich ja die in der Beschwerde berufene, übrigens notorische Praxis, dass derlei Bahnen Investitionen niemals ohne vorhergehende Genehmigung des Staates vornehmen, umgekehrt der Staat ihnen Investitionen niemals ohne vorheriges Uebereinkommen über die Bedeckung aufzwingt.

Diese Rechtsausführung würde genügen, um vom Standpunkte des Verwaltungsgerichtshofes, welcher ja lediglich über den Bestand und die Verletzung subjektiver Rechte zu urteilen hat, die Sache zu entscheiden.

Allein die Beschwerde stützt ihre Ansicht hauptsächlich darauf, dass ja das Garantieverhältnis auf einem Gesetze begründet sein muss, dass es über den Rahmen dieses Gesetzes nicht ausgedehnt werden darf, und führt aus, dass hiernach keine Regierung staatsrechtlich befugt sei, den Bahnen materielle Vorteile — wie die Beschwerde sagt — „aus reiner Liberalität“ zuzuwenden, und dass daher, wenn die Regierung sich für befugt erachtet, die Kosten von wirklichen Investitionen ganz oder teilweise zu ihren Lasten zu übernehmen, den Bahnen ein subjektives Recht auf diese Uebernahme zustehen muss.

Das ist nun gewiss nicht richtig.

Zunächst ist es ja schon sehr schwer zu unterscheiden, ob eine für das Anlagekapital verwendete Auslage sich noch strenge im Rahmen der Aufrechthaltung des bisherigen Betriebes hält, oder ob und inwieweit sie diesen Rahmen überschreitet. Schon dadurch ist, auch wenn nur das Verbot der Erhöhung des Anlagekapitales gehandhabt werden soll, den Verwaltungsbehörden ein gewisses (von der Beschwerde perhorresziertes) Ermessen eingeräumt.

Ferner ist der Staat als Garant und als Heimfallsberechtigter im höchsten Grade daran interessiert, dass eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende rentable Bahn und nicht ein auf dem ursprünglichen Stande beharrendes petrifiziertes Unternehmen da sei. Aufwendungen also, die der Staat seinerseits zur Ausgestaltung der Anlage macht, sind gewiss keine Liberalitätsakte. Endlich hat aber der Staat ein Interesse an der Befriedigung des vorhandenen Verkehrsbedürfnisses. Hätte er das nicht, so wäre das Garantieverhältnis nicht geschaffen worden.

Geleitet von diesem Interesse und zur Aufrechthaltung des Eisenbahnkredites kann sich der Staat auch zu reinen Liberalitätsakten, das heisst zu Aufwendungen, welche nicht vom streng finanziellen Standpunkte aus lukrativ sind, entschliessen.

In welcher Weise derlei Zugeständnisse unter Wahrung der staatsrechtlichen Kompetenzen von Fall zu Fall durchzuführen sind, hatte aber der Verwaltungsgerichtshof nicht zu entscheiden.

Es vermögen also auch die zuletzt erwähnten Ausführungen der Beschwerde an dem Grundsatze nichts zu ändern, dass Investitionen in dem oben dargelegten Sinne zu Lasten eines der beiden Teile nur mit Einwilligung des belasteten Teiles vorgenommen werden können, und dass also über ihre Bedeckung von Fall zu Fall ein Abkommen zu treffen ist.

Wendet man nun aber diesen Grundsatz auf die vorliegende Streitsache an und prüft man von diesem Standpunkte aus den ersten Absatz des angefochtenen Erlasses, so findet man, dass dieser Erlass nichts enthält, was nicht aus obigem Grundsatze von selbst folgen würde. Denn es heisst in diesem Erlasse, dass eine endgültige Genehmigung der Ergänzungspräliminarien für den Investitionsbedarf des garantierten Netzes in den Jahren 1901 und 1902 derzeit nicht erfolgen kann, und zwar angesichts des Umstandes, dass die Frage der finanziellen Bedeckung der einschlägigen Kosten nicht geklärt ist. Damit hat das Eisenbahnministerium lediglich ausgesprochen, dass es die beantragten Investitionen (trotzdem sie — wie die Akten zeigen — über Initiative des Ministeriums beantragt wurden) dermalen nicht genehmigt, wozu es ohne weiteres berechtigt war.

Es wird weiter gesagt, dass der vom Verwaltungsrate gestellten Bitte um Einbeziehung des Kostenaufwandes in die Staatsgarantie ein Rechtsanspruch der Gesellschaft zur Seite steht, was auch wieder richtig ist, weil bei der bestehenden Begrenzung des Anlagekapitales die Gesellschaft eine Erhöhung zu Lasten des garantierenden Staates rechtlich nicht beanspruchen kann.

Im Sinne der oben dargelegten Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichtshofes ist dieser Begründung allerdings nur beizufügen, dass umgekehrt auch dem Staate ein Rechtsanspruch darauf, dass dieser Aufwand auf Kosten der Gesellschaft gemacht werde, nicht zur Seite steht. Allein der Umstand, dass dies in der Begründung nicht gesagt ist, vermag den Erlass vom Standpunkte der Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichtshofes nicht als gesetzwidrig erscheinen zu lassen und die Beschwerde war daher, soweit sie die von der Gesellschaft beantragten, neben der Herstellung des zweiten Geleises vorzunehmenden Investitionen anbelangt, abzuweisen.

II. Was den das zweite Geleise betreffenden zweiten Absatz der angefochtenen Entscheidung anbelangt, so

sind für die Rechtsfrage grundlegend der Artikel 4, Ziffer 1, Absatz 8, des Gesetzes vom 1. Juni 1868 und der § 2, Absatz 9, der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 8. September 1868, welcher lautet: „Die Staatsverwaltung ist berechtigt, auf die Herstellung des Unterbaues für das zweite Geleise, sowie auf dessen Legung in jenen Strecken, wo sie es für notwendig findet, in in dem Falle zu dringen, wenn der jährliche Rohertrag während zweier aufeinander folgender Jahre die Summe von fl. 120.000 in Silber pro Meile überschreitet."

Dass diese Voraussetzung eingetreten ist und dass demnach die Staatsverwaltung berechtigt ist, auf die Legung des zweiten Geleises „zu dringen", bestreitet die Beschwerde nicht, vermeint aber, dass der Staat — trotzdem er berechtigt sei, auf die Legung des zweiten Geleises zu dringen — sich doch gefallen lassen müsse, dass das Erfordernis hierfür irgendwie in die Garantierechnung eingestellt werde, zunächst und direkt also den Staat treffe.

Diese Auffassung konnte der Verwaltungsgerichtshof nicht teilen.

Vor allem bedeutet nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauche das Recht, auf die Herstellung eines Werkes „zu dringen", also durchzusetzen, dass ein Kosten verursachendes Objekt geschaffen werde, nicht, dass derjenige, der das Recht hat, das Objekt selbst zahle. Wer einem anderen gegenüber zur Herstellung eines Werkes verpflichtet ist, ist dazu auf seine Kosten, und nicht auf Kosten des anderen verpflichtet. Dann folgt aus den im ersten Teile dieser Entscheidungsgründe gemachten Auseinandersetzungen, dass von beiden am Garantieverhältnisse beteiligten Rechtssubjekten jeder Teil — da er ein Recht, den anderen Teil zu einem Aufwande für eine Investition zu zwingen, nicht hat — in der Regel jene Investitionen wird bezahlen müssen, welche in so hohem Grade in seinem Interesse liegen, dass er die Initiative dazu ergreift.

Hat nun aber ausnahmsweise ein Teil dem anderen gegenüber sich ein Recht auf eine Investition stipuliert, so folgt daraus, dass eben nicht der Berechtigte, sondern der Verpflichtete die Kosten trage.

Endlich aber folgt dies aus der Tatsache, dass die Pflicht zur Herstellung des zweiten Geleises an das Erfordernis eines Minimalrohertrages geknüpft ist; denn wenn der Staat nur berechtigt sein soll, die Herstellung des zweiten Geleises zunächst auf seine Kosten zu übernehmen, so berührt das die Gesellschaft insolange nicht, als der Ertrag der Bahn ein geringer ist; sind die Erträgnisse derart, dass unter allen Umständen die staatliche Reinertragsgarantie in Anspruch genommen werden muss und die Gesellschaft nicht mehr erhält, als das, was sie auf Grund des Garantieanspruches vom Staate zu fordern hat, dann ist die Legung des zweiten Geleises, wenn man von der Rechtsanschauung der Beschwerde ausgeht, für die Gesellschaft finanziell ganz uninteressant; von Belang wird sie erst, wenn möglicherweise für das zweite Geleise auch Beträge in Anspruch genommen werden, welche die Gesellschaft über das garantierte Reinerträgnis hinaus erzielt. Ist dies aber richtig, dann wäre es einfach unverständlich gewesen, die Forderung des Staates an eine minimale Ziffer des erzielten Rohertrages zu binden und dem Staate also zu gestatten, „erst dann" auf die Legung des zweiten Geleises „zu dringen", also einen Anspruch gegen die Gesellschaft auf Legung des zweiten Geleises geltend zu machen, wenn dieses zweite Geleise auch auf Kosten der Gesellschaft gelegt wird, und nicht schon dann, wenn es ganz auf Kosten des Staates gelegt wird.

Man hätte umgekehrt bestimmen müssen, dass der Staat nur so lange auf der Legung des zweiten Geleises bestehen kann, als er selbst zahlt. Daraus folgt unzweifelhaft, dass der Staat berechtigt ist, die Legung des zweiten Geleises auf eine andere Weise und nicht durch Einstellen des Erfordernisses in die Betriebsrechnung zu erzwingen und es kann bei der Interpretation dieser grundlegenden Bestimmung von keiner anderen Voraussetzung als von der ausgegangen worden sein, dass, wenn einmal das Roherträgnis durch zwei Jahre fl. 120.000 pro Meile überschreitet, der Moment gekommen ist, wo die Gesellschaft finanziell kräftig genug ist, um aus ihren eigenen Mitteln für die Legung des zweiten Geleises zu sorgen.

An dieser einzig möglichen Interpretation der grundlegenden Bestimmung vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass möglicherweise der Kalkul, auf Grund dessen gerade die Rohertragsgrenze von fl. 120.000 pro Meile gewählt wurde, ein falscher war, und dass es im Interesse der Gesellschaft gelegen gewesen wäre, wenn eine höhere Rohertragsziffer stipuliert worden wäre.

Dagegen lässt sich ferner auch nicht einwenden, dass dies ja aus der wörtlichen Interpretation des § 2, Absatz 9, der Allerhöchsten Konzessionsurkunde folgen mag, aber eben durch den späteren § 15 derselben Urkunde überholt und derart eingeschränkt wird, dass es nur im Rahmen der nun einmal vom Staate absolut übernommenen Garantie geschehen kann. Denn dann wäre das Recht auf Herstellung eines zweiten Geleises entgegen dem Wortlaute der Urkunde nicht an eine, sondern an zwei Voraussetzungen geknüpft, erstens an die in der Urkunde enthaltene, dass der Rohertrag fl. 120.000 pro Meile zwei Jahre lang übersteigen muss, zweitens an die in der Urkunde nicht enthaltene, dass der Reinertrag fünf Prozent des limitierten Anlagekapitales, vermehrt zum mindesten um das Erfordernis zur Tilgung und Verzinsung der Kosten des zweiten Geleises, erreichen muss. Ueberdies ist ja aber der Inhalt des die Garantie zusichernden § 15 der Konzessionsurkunde im Absatze 6 des § 2 antizipiert; dort wird noch einmal die Garantie auf den Maximalbetrag von fl. 985.000 pro Meile eingeschränkt. Was innerhalb dieses limitierten Anlagekapitales hergestellt werden muss, ist in den Absätzen 6 bis 8 des § 2 (nebst § 19) vorgeschrieben, und nun wird im unmittelbaren Zusammenhange mit diesen Absätzen 6 bis 8, gleichsam in einem Atem, dem Staate das Recht gewahrt, die Herstellung des zweiten Geleises zu verlangen, unter der einzigen Voraussetzung, dass der jährliche Rohertrag pro Meile fl. 120.000 zwei Jahre lang übersteige.

Aus diesem Zusammenhange folgt, dass bei Abfassung des grundlegenden Absatzes 9 beide Teile sich das Garantieverhältnis sehr wohl gegenwärtig gehalten haben, dass sie aber

1. dahin übereinkamen, dass die Kosten des zweiten Geleises weder zum limitierten, noch auch über die Grenze hinaus zum garantierten Anlagekapitale zählen und trotzdem

2. das Recht des Staates, die Legung des zweiten Geleises zu verlangen, nur an einen Minimalrohertrag und nicht an einen Minimalreinertrag knüpften.

Für diese Auslegung spricht aber auch der korrespondierende Artikel IV, Ziffer 1, Absatz 8, des Ermächtigungsgesetzes vom 1. Juni 1868, R.-G.-Bl. Nr. 56,

welcher das Recht der Staatsverwaltung, auf die Legung des zweiten Geleises zu dringen, auch für den Fall vorsieht, als ein Garantieverhältnis nicht eingegangen worden wäre und an dieselbe Voraussetzung der Erreichung eines (allerdings ziffermässig höheren) Rohertrages knüpft.

Wenn ein Garantieverhältnis nicht eingegangen worden wäre, bestände kein Zweifel, dass die Bahn die Kosten des zweiten Geleises ohne jede Rücksicht auf ihren Reinertrag selbst zahlen müsste. Wie soll nun bei Bestand des Garantieverhältnisses in dieselbe gesetzliche Bestimmung der Sinn hineingetragen werden, dass in erster Linie nicht die Bahn, sondern der Staat die Kosten trage?

Die Bedeutung des zitierten Artikels IV, Ziffer 1, Absatz 8, ist eben folgende: Der Aktionär der nicht garantierten Bahn hat von seinem Kapitale geringe oder gar keine Erträge gehabt, er soll die intensive Schmälerung der Einnahmen durch die Legung des zweiten Geleises erst tragen, bis der Rohertrag ein verhältnismässig hoher ist. Der Aktionär der garantierten Bahn hat seine sichere 5prozentige Minimalverzinsung von Staats wegen gehabt, er soll die Schmälerung schon erleiden, wenn der Rohertrag ein geringerer ist. Beide aber müssen ihre Last tragen ohne Rücksicht auf den ihnen verbleibenden Reinertrag.

Damit erledigt sich aber auch der Einwand der Beschwerde, dass die Gesellschaft dem Zeitpunkte, wo der Rohertrag durch zwei Jahre fl. 120.000 überschreitet, mit Bangen entgegensehen muss, weil sie bis zu diesem Zeitpunkte höhere Dividenden verteilen kann, als wenn sie einmal zur Legung des zweiten Geleises verhalten wird, dass sie also gleichsam an der Prosperität ihres eigenen Unternehmens negativ interessiert ist. Ganz dasselbe wäre ja eingetreten, wenn die Bahn nicht garantiert gewesen wäre, und hätte doch die Anwendung des Artikels IV, Ziffer 1, Absatz 8, des Ermächtigungsgesetzes, beziehungsweise der alsdann konform diesem Artikel abgefassten Bestimmung der Konzessionsurkunde nicht ausgeschlossen.

Es ist daher vollständig richtig, wenn die angefochtene Entscheidung sagt, dass „der Oesterreichischen Nordwestbahn nicht das Recht zusteht, behufs Bedeckung der Kosten der . . . . . Geleiseherstellung“ die Staatsgarantie in Anspruch zu nehmen, weil es richtig ist, dass die Aktionäre der Gesellschaft zur Erfüllung der Forderung des Staates eventuell auch auf das ihnen garantierte Reinerträgnis verzichten müssen.

Ob und inwieweit hierdurch eine Schmälerung der Zinsen der Prioritätsobligationen eintreten kann, beziehungsweise ob der Staat die Verzinsung der Prioritätsobligationen derart garantiert hat, dass er einem Regressanspruche der Prioritäre ausgesetzt ist, war aber — abgesehen von der Frage der Kompetenz — heute nicht zu entscheiden.

Hiernach erwies sich die Beschwerde auch in diesem Punkte als unbegründet und war daher abzuweisen. [E.-M.-Z. 26.601 ex 1903.]

Inland.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Teilstrecke „vom Kasino Zögernitz durch die Döblinger Hauptstrasse und die Hohewartestrasse bis in die Wollergasse“ der Konz.-Linie Nr. 71: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat rücksichtlich des vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vorgelegten Detailprojektes für die Teilstrecke „vom Kasino Zögernitz durch die Döblinger Hauptstrasse und die Hohewartestrasse bis in die Wollergasse“ der Linie Nr. 71 der Wiener städtischen Strassenbahnen die Trassenrevision, Stationskommission und politische Begehung einschliesslich der Enteignungsverhandlung für den 2. Juli 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 26.462.]

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekte für eine grösstenteils eingeleisige Teilstrecke der konzessionierten Linie Nr. 77, für die eingeleisige konzessionierte Linie Nr. 75 und für die eingeleisige Anfangsstrecke der konzessionierten Linie Nr. 60: Anberaumung der kommissionellen Amtshandlungen.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat rücksichtlich des genehmigten Detailprojektes der Gemeinde Wien für die grösstenteils eingeleisige Teilstrecke „Breitenfurterstrasse und Hetzendorferstrasse bis zur Kernstrasse in Hetzendorf“ der konzessionierten Linie Nr. 77 (von der Ziegelofengasse durch den Mittersteig, die Siebenbrunnengasse, Wilhelm-, Breitenfurter- und Hetzendorferstrasse bis zur Kernstrasse in Hetzendorf) der Wiener elektrischen Strassenbahnen nebst dem provisorischen Anschlusse dieser Teilstrecke an die Linie Wien—Wiener Neudorf der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen bei der über die Südbahn führenden Eisenbahnbrücke in Meidling die Trassenrevision und Stationskommission, eventuell auch die politische Begehung, für den 17. Juni 1903 anberaumt. Ferner hat die genannte k. k. Statthalterei hinsichtlich der weiters genehmigten Detailprojekte der Gemeinde Wien, und zwar:

1. für die eingeleisige konzessionierte Linie Nr. 75 „von der Weuzelgasse durch die Klosterneuburgerstrasse und über die Brigittenauerlände bis zur Jubiläumsbrücke“, und
2. für die eingeleisige Anfangsteilstrecke „von der Wittelsbachstrasse durch die Schüttelstrasse bis zur Kaiser Josephs-Brücke über den Donaukanal“ der konzessionierten Linie Nr. 60 (Valeriestrasse—Kaiser Josephs-Brückenallee—Kaiser Josephs-Brücke—Schlachthausgasse—Landstrasse Hauptstrasse—Landstrasser Gürtel—Fasangasse), wobei die konzessionsmässige Linienführung in der Valeriestrasse und der Kaiser Josephs-Brückenallee durch jene in der Schüttelstrasse ersetzt erscheint,

die Trassenrevision, Stationskommission, politische Begehung und bezüglich der Linie ad 1 auch die Enteignungsverhandlung für den 26. Juni 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 26.213.]

Projektierte Lokalbahn Lemberg-Stojanów. (Vorlage zweier genereller Projekte von verschiedenen Projektanten für diese Linie: Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat rücksichtlich des von Dr. Leon Goldfarb, Landesadvokat in Lemberg, vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von Lemberg (Podzamcze) über Kamionka-Strumiłowa nach Stojanów, sowie des zweiten von Gwalbert Ziembicki, Ingenieur und Bauunternehmer in Lemberg, vorgelegten generellen Projektes für dieselbe Bahnlinie die Trassenrevision für den 24. Juni 1903 und die folgenden Tage anberaumt. [E.-M.-Z. 25.932.]

Gablonzer elektrische Strassenbahnen. (Detailprojekt für die Verlängerung der Linie Gablonz-Brandl—Ober-Gablonz [Neudorferstrasse] bis Schlag: Anberaumung der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung einschliesslich der Enteignungsverhandlung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat rücksichtlich des von der Gablonzer Strassenbahn- und Elektrizitäts-Gesellschaft vorgelegten Detailprojektes für die Verlängerung der gesellschaftlichen Linie Gablonz-Brandl—Ober-Gablonz (Neudorferstrasse) bis nach Schlag die Trassenrevision, Stationskommission und politische Begehung einschliesslich der Enteignungsverhandlung für den 23. Juni 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 25.609.]

Elektrische Bahn niederer Ordnung Trient-Malé (Nonstalbahn). (Detailprojekte mehrerer Varianten und Teilstrecken: Ergebnis der kommissionellen Amtshandlungen.) Das von der k. k. Statthalterei in Innsbruck mitgeteilte Ergebnis der in der Zeit vom 24. Juli bis 3. August und vom 23. September bis 4. Oktober 1901 durchgeführten kommissionellen Amtshandlungen rücksichtlich des Projektes für die mit elektrischer Kraft zu betreibende schmalspurige Bahn niederer Ordnung von Trient nach Malé

(km 0·5 bis km 60·6) mit Ausschluss der Teilstrecke von der Südbahnstation San Michele über Mezocorona und Mezolombardo bis zur Brücke über den Nocefluss bei Rochetta (km 18·5 bis km 25·67), ferner das Ergebnis der vom 14. bis 21. Oktober 1902 stattgehabten politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung rücksichtlich mehrerer bei der ersteren Amtshandlung teils von den Interessenten angeregten, teils von der Kommission angeordneten Varianten für die Teilstrecken, und zwar:

a) km 0·5 bis km 0·6, enthaltend die Anfangsstation $\frac{\text{Trento}}{\text{Trient}}$ via Torre verde,

b) km 0·0 bis km 1·0 mit der in km 0·6/9 zu errichtenden Rangier- und Umladestation $\frac{\text{Trento}}{\text{Trient}}$,

c) km 10·680 bis km 12·339 bei Nave Sau Felice,

d) km 29·380 bis km 29·640 mit der Anlage der Halte- und Verladestelle Moncovo,

e) km 30·6 bis km 31·2, enthaltend die Umlegung der linksseitigen Nonstaler Reichsstrasse bei Pongojola mit der Uebersetzung des Baches gleichen Namens,

f) km 58·800 bis km 59·000 mit der eingeschalteten Halte- und Verladestelle „Terzolas“,

g) km 59·465 bis km 59·916, enthaltend die Uebersetzung des Rabbitales,

h) km 18·100 bis km 25·670 von San Michele (Südbahn) über Mezocorona und Mezolombardo bis zur Nocebrücke bei der Rochetta und des von der Station Mezolombardo in km 22·037 der Linie Trient—Malé abzweigenden, in die Kellereien der Firma Gebrüder Fiorini in Mezolombardo führenden vierschienigen Schleppgeleises,

wurden vom k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis genommen. Bezüglich des weiteren Berichtes der k. k. Statthalterei in Innsbruck über das Ergebnis der am 14. und 15. Februar 1900 durchgeführten Trassenrevision und Stationskommission einschliesslich der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend das Projekt der Gemeinde Mezolombardo für eine auf der sogenannten Rettastrasse führende normalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn von der Südbahnstation San Michele nach Mezolombardo, wurde vom k. k. Eisenbahnministerium bemerkt, dass diese Projektslinie seither auf Grund des Ministerialprotokolles ddo. 7. November 1901 als Bestandteil in das Bahnunternehmen Trient—Malé einbezogen worden ist, und als solcher nunmehr für letzteres als zweite Verbindungsstrecke zwischen San Michele (Südbahn) und Mezolombardo in Betracht kommt. Gleichzeitig wurde über die in den Kommissionsprotokollen ddo. Juli und Oktober 1901, ddo. Oktober 1902 und ddo. Februar 1900 offen gehaltenen Fragen unter Vorschreibung mehrerer Bestimmungen vom k. k. Eisenbahnministerium die Entscheidung getroffen. [E.-M.-Z. 52.851 ex 1902.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eigentums- und Betriebslängen der vereinigten Preussischen und Hessischen Staatseisenbahnen.) Die Eigentumslänge der Vollspurbahnen belief sich Ende 1902 auf 31.967·26 km, die Betriebslänge auf 32.050·20 km; in beiden Längen waren 1139·64 km hessischer und 38·78 km badischer Besitz enthalten. Von der Länge der betriebenen Bahnstrecken waren 20.404·85 km Haupteisenbahnen und 11·645·35 km Nebeneisenbahnen. Die Bahnstrecken ohne öffentlichen Verkehr beliefen sich auf 302·95 km. An Schmalspurbahnen waren 184·83 km für den öffentlichen Verkehr vorhanden, ohne öffentlichen Verkehr 78·49 km.

Preussen. (Aenderungen von Stationsnamen.) Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg: Die an der Strecke Schandelah—Oebisfelde gelegene Station Velpke erhält vom 1. Juli 1903 ab die Bezeichnung Velpke (Braunschweig) und die an der Strecke Eilsleben—Schöningen gelegene Station Völpke die Bezeichnung Völpke (Kreis Neuhaldensleben). Eisenbahn-Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken: Die an der Strecke Saarbrücken—Bingerbrück gelegene Station Heimbach hat die Bezeichnung Heimbach (Nahe) erhalten.

Württemberg. (Neue Prüfungsvorschriften für den Verkehrsanstaltendienst und neue Bestimmungen, betreffend die Annahme und Ausbildung für diesen Dienst.) Der „Z. d. V. D. E.-V.“ zufolge wurde mittels kgl. Verordnung vom 4. November 1902 das Prüfungswesen für den württembergischen Verkehrsanstaltendienst neu geregelt. Die Prüfungen für die Aemter im Verwaltungs- und Betriebsdienste teilen sich hiernach in solche für den höheren, mittleren und niederen Dienst. Für die technischen Aemter bestehen besondere Prüfungen. Im Anschlusse an die Verordnung hat das vorgenannte Ministerium am 20. November 1902 eine Verfügung, betreffend die Vornahme der Prüfungen, erlassen, in der die Vorschriften über die Meldungen zu den Prüfungen, über die Bestellung der Prüfungskommissionen und Prüfungsbeamten, die Art und Weise der Vornahme der schriftlichen und mündlichen Prüfungen, über die Prüfungsfächer, die Grundsätze über die Bestimmung der Prüfungszeugnisse u. s. w. enthalten sind. Eine anderweite Verfügung jenes Ministeriums vom 20. März 1903 enthält die Bestimmungen über die Annahme und Ausbildung der Kandidaten für den Verkehrsanstaltendienst.

— (Einführung der Bahnsteigsperre.) Die Kammer der Abgeordneten hat die Einführung der Bahnsteigsperre dem Vorschlage der Regierung entsprechend mit grosser Mehrheit gutgeheissen.

Bayern. (Amtliche Auskunftsstelle der Staatseisenbahnen in München.) In Verbindung mit der seitherigen Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in München wurde vom 15. Juni an eine Auskunftsstelle eingerichtet, und hat nachstehende Obliegenheiten zu erfüllen:

a) die Annahme und Ausführung der Bestellungen auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte;

b) die Annahme und Ausführung der Bestellungen auf Schlafwagenplätze und Platzkarten für D-Züge, sowie auf Wagenabteile, ganze Wagen und Sonderzüge;

c) den Verkauf der bei der Bahnstation München Z.-B. aufliegenden festen Rundreisehefte, sowie der fremden Anschlusskarten;

d) den Verkauf der Eisenbahnkursbücher, Fahrpläne, Tarife, Gütertransport-Begleitpapiere und sonstigen zahlbaren Eisenbahn-Verkehrsbehelfe;

e) die unentgeltliche Erteilung von Auskunft auf mündliche und schriftliche, telephonische und telegraphische Anfragen des Publikums über alle Angelegenheiten des gesamten Eisenbahnverkehres.

Die Auskunftserteilung umfasst:

a) den internen, direkten und internationalen Personenverkehr, die Beförderung von Reisegepäck, Expressgut und Leichen, insbesondere in Beziehung auf Fahrpreise, Fahrpläne, Fahrpreisermässigungen und sonstige Reiseerleichterungen, auf Gültigkeit der Fahrtausweise, auf Verkehrszeiten und Anschlüsse von Bahn- und Schiffahrtslinien, auf Durchgangs- (D), Luxus- (L) und Sonderzüge, durchlaufende Personen-, Schlaf- und Speisewagen; ferner auf Betriebsstörungen und deren Behebung, Abfertigung von Gepäck, Expressgut und Leichen, Zollabfertigung, auf die Lage mehrerer an einem Orte befindlicher Bahnhöfe und überhaupt alle einschlägigen Verkehrsfragen;

b) die Abfertigung und Beförderung lebender Tiere im innerbayerischen und in den direkten Verkehren, insbesondere auf reglementarische und tarifarische Bestimmungen, Nebengebühren und sonstige Gebühren, veterinär- und allgemeinpolizeiliche Bestimmungen, sowie Zollvorschriften, Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote, direkte Kurse u. s. w.;

c) das gesamte Gütertransport- und Tarifwesen für den innerbayerischen, sowie für jene direkten und Transitverkehre, an denen die bayerische Staatsbahn beteiligt ist, endlich für den inneren Verkehr der übrigen deutschen Bahnverwaltungen.

Die Auskunft wird nach sorgfältiger Information und bester Kenntnis erteilt. Für deren Richtigkeit wird jedoch seitens der Eisenbahnverwaltung nicht Gewähr geleistet. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

England. (Wassernehmen der Lokomotiven ohne Anhalten während der Fahrt.) Nach einer Mitteiluug des „Engineering“ hat die Gesellschaft der englischen

Midlandbahn beschlossen, auf ihren Hauptlinien Einrichtungen zu treffen, welche es den Lokomotiven ermöglichen, Wasser ohne Anhalten während der Fahrt einnehmen zu können; es werden sodann die zwischen London, Birmingham, Manchester und Leeds verkehrenden Schnellzüge die Strecke ohne Aufenthalt durchfahren. Auch die Grosse Zentralbahn-Gesellschaft ist mit der Herstellung einer solchen Anlage in Charwelton, 15 km südlich von Rugby, beschäftigt, und es werden dann ihre Schnellzüge die Strecke von London (Maryleborne) nach Sheffield — rund 264 km — ohne Aufenthalt zurücklegen. Die längste gegenwärtig in Grossbritannien ohne fahrplanmässigen Aufenthalt zurückgelegte Strecke ist diejenige der Grossen Westbahn zwischen London und Exeter mit 310 km, dann kommen jene der Nordwestbahn zwischen Euston und Crewe mit 253 km und der Nordostbahn zwischen Edinburgh und Newcastle mit 198 km.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „India" nach Santos.) Dieser Dampfer ist am 5. Mai 1903 ohne Passagiere mit 86 Gewichtstonnen faktischer Ladung in der Ausreise Nr. 3 der Brasil-Linie von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren: nach Pernambuco 13.070 kg, nach Bahia 24.299 kg, nach Rio de Janeiro 42.172 kg und nach Santos 6861 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 26.394.

— (Abfahrt des Dampfers „Afrika" nach Durban.) Dieser Dampfer ist am 25. April 1903 mit 64 Passagieren und 382 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 46 Tonnen Zucker, in der Ausreise Nr. 2 der Ostafrika-Linie von Triest nach Durban abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Zanzibar 42.477 kg (worunter 20.280 kg Zucker), Mombassa 44.444 kg (worunter 25.700 kg Zucker), Beira 181.325 kg, Durban 67.102 kg und nach Delagoa Bay 46.883 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 383.312.

— (Ankunft des Dampfers „Orion" von Santos.) Dieser Dampfer ist am 17. April 1903 mit 5 Passagieren und 1170 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 60 Tonnen nach Fiume und 105 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 1 der Santos-Linie von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus: Santos 1,027.440 kg Kaffee (wovon 60.000 kg für Fiume und 45.000 kg für das Ausland), Rio Janeiro 84.960 kg Kaffee (wovon 60.000 kg für das Ausland) und aus Bahia 17.640 kg Kaffee und 39.600 kg Kakao. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 2,302.848.

— (Ankunft des Dampfers „Marquis Bacquehem" von Calcutta.) Dieser Dampfer ist am 8. Mai 1903 mit 48 Passagieren und 2600 Gewichtstonnen faktischer Ladung, von welcher 385 Tonnen nach Fiume und 774 Tonnen nach dem Auslande bestimmt waren, in der Rückreise Nr. 5 der Bombay-Linie von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte an Waren aus: Calcutta 2,018.784 kg (wovon 364.530 kg für Fiume und 618.751 kg für das Ausland), Madras 120.350 kg (wovon 100.000 kg für das Ausland), Colombo 222.252 kg (wovon 20.450 kg für Fiume), Bombay 178.115 kg (wovon 55.500 kg für das Ausland), Suez 2657 kg Gummi und aus Port Said 57.776 kg. Der Wert der eingeführten Waren betrug K 1,762.075.

Verschiedene Mitteilungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Nachtrag II zum Betriebsreglement.) Am 15. Juli 1903 tritt zu dem Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 10. Oktober 1901 ein Nachtrag II in Kraft, welcher eine Aenderung der Zusatzbestimmung in Abschnitt A, Abs. 1 (1) zu § 10 des Reglements, sowie verschiedene Aenderungen der „Zusammenstellung der Gebühren, welche für Ueberführung von Sonderzügen u. s. w. über die im Gebiete des Vereines bestehenden Verbindungsbahnen zur Berechnung kommen", enthält.

Lokalbahn Laibach-Oberlaibach. (Generalversammlung.) Am 11. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Exzellenz Josef Freiherrn von Schwegel und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Ministerialsekretärs Grafen Rudolf Chorinsky die diesjährige 3. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Laibach-Oberlaibach statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 260 Aktien mit 52 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902: die Einnahmen K 44.978·26 (gegen K 47.384·72 im Vorjahre), die Ausgaben K 65.749·22 (K 63.207·26), der Betriebsabgang K 20.770·96 (K 15 822·54). Da der Obligationendienst K 33.832 (wie im Vorjahre) beansprucht, beträgt das Erfordernis aus dem Titel der Staatsgarantie K 54.602·96 (K 49.654·54) oder 161·39 Prozent (146·76 Prozent) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt, und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner wurden die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder Freiherr v. Schwegel, Ivan Hribar, Gabriel Viktor Jelovšek, Josef Lenarčič, Josef Luckmann und Dr. Siegfried Werner wiedergewählt, womit die Generalversammlung schloss. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde das bisherige Präsidium wiedergewählt. [E.-M.-Z. 25.382.]

Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan. (Generalversammlung.) Am 23. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Josef Schmiderer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Richard Ziffer die diesjährige 2. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unterdrauburg-Wöllan statt. Bei derselben waren fünf Aktionäre anwesend, welche im eigenen und im Vollmachtsnamen 5530 Aktien mit 553 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transportseinnahmen K 529.852 (gegen K 531.226 im Vorjahre), die verschiedenen Einnahmen K 4840 (K 4395), die Zinsen und sonstigen Einnahmen K 14.204 (K 138), die Gesamteinnahmen daher K 548.896 (K 535.759); die Betriebsausgaben K 353·062 (K 448.458), die Zinsen- und Verwaltungsauslagen K 33.801 (K 31.507), die Gesamtausgaben K 386.863 (K 479.965). Der verfügbare Jahresertrag betrug sohin K 162.033 (K 55.794). Da jedoch der Prioritätendienst K 585.588 (K 542.500) erfordert, wird die Staatsgarantie mit K 423.555 (K 486.706) in Anspruch genommen, das sind 72·52 Prozent (gegen 89·60 Prozent im Vorjahre) des garantierten jährlichen Reinerträgnisses. Der Betriebskoeffizient betrug 70·48 Prozent gegen 89·50 Prozent im Jahre 1901. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt, und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. In der auf die Generalversammlung folgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden Dr. Josef Schmiderer und Oberbergrat Karl Ritter v. Hillinger neuerlich zum Präsidenten, beziehungsweise Vizepräsidenten gewählt. [E.-M.-Z. 25.467.]

Lokalbahn Wolframs-Teltsch. (Generalversammlung.) Am 12. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Josef Sobotka und im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Sektionsrates Dr. Hans Kolisko die diesjährige 4. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn Wolframs-Teltsch statt. An derselben nahmen sieben Aktionäre teil, welche 4095 Aktien mit 819 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Betriebseinnahmen K 114.667·39, die Zinseneinnahmen K 16.517·39, die Gesamteinnahmen K 131.184·78, die Betriebsausgaben K 72.411·23, die sonstigen Auslagen K 12.802·31, die Verwaltungsauslagen K 5555·52, somit die Gesamtausgaben K 90.769·06 und der verfügbare Jahresertrag K 40.415·72. Da der Prioritätendienst K 119.055·24 erforderte, beträgt das Erfordernis aus dem Titel der Staatsgarantie K 78.639·52 oder 66·05 Prozent des garantierten jährlichen Reinerträgnisses. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt. In der darauffolgenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der Präsident Dr. Josef Sobotka und der Vizepräsident Wenzel Povolny in ihren bisherigen Funktionen wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 23.496.]

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. Mai allergnädigst zu gestatten geruht, dass

der General-Direktor der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Hofrat Richard Jeiteles in Wien den kaiserlich russischen

St. Stanislaus-Orden erster Klasse, den Stern zum königlich preussischen Kronen-Orden zweiter Klasse, das Grosskreuz des fürstlich bulgarischen nationalen Zivil-Verdienst-Ordens und den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden erster Klasse,

der Ministerialrat im Eisenbahnministerium Dr. Viktor Röll den kaiserlich russischen St. Stanislaus-Orden zweiter Klasse,

der Staatsbahn-Direktor-Stellvertreter Regierungsrat Karl Wagner in Wien das Offizierskreuz des königlich sächsischen Albrecht-Ordens,

der Direktor der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn Regierungsrat Dr. Hugo Boehm in Prag den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden dritter Klasse,

der Inspektor der Staatsbahnen und Vorstand des Bahnbetriebsamtes in Ischl Ferdinand Miličžek das Offizierskreuz des königlich rumänischen Kronen-Ordens,

der Inspektor der priv. Südbahn-Gesellschaft Felix Wilhelm in Wien den königlich preussischen Roten Adler-Orden vierter Klasse,

der Ober-Inspektor der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn kaiserlicher Rat Otto Brěsciani in Prag den kaiserlich persischen Sonnen- und Löwen-Orden vierter Klasse

annehmen und tragen dürfen.

Das

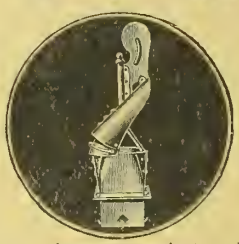
k. k. Versteigerungs-Amt

WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17

übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**

Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

K. k. Staatsbahnen
und
Privatbahnen



verwenden auf Administrations- und Stationsgebäuden, Heizhäusern, Wächterhäusern etc. zur Vermeidung von Rauchbelästigungen, Erhöhung des Zuges und Verbesserung der Ventilation den 160.000-fach erprobten patentierten Johnschen Schornsteinaufsatz. Auf Wunsch erfolgt Lieferung zur Probe. 729

J. A. John, Wien, IV/1,
Frankenberggasse 8, I 92. Telephon 3623.

KURS-BUCH

für die

Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österreichischen Eisenbahnen.

(Sommerfahrordnung 1903.)

Herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium.

Die **vierte** (Mai 1903) Ausgabe des Kurs-Buches enthält in ihrem **ersten Teile** in Kürze die auf den Vieh- und Fleischtransport Bezug habenden allgemeinen reglementarischen, tarifarischen und veterinärpolizeilichen Bestimmungen nebst einem Verzeichnis der Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Der **zweite Teil** des Kurs-Buches umfasst die Fahrordnungen der bei den österreichischen Staats- und Privatbahnen nach Massgabe der Sommerfahrordnung 1903 für die Beförderung von Vieh und Fleisch vorzugsweise bestimmten Züge. In den Fahrordnungen sind auch jene Stationen ersichtlich gemacht, welche mit fixen Viehverladerampen ausgerüstet sind, ferner die Stationen, welche als Desinfektions-, Fleischwagendepot-, Eisfüll-, Fütterungs- und Tränkestationen dienen, sowie jene, in welchen Borstenviehtransporte auf Verlangen der Absender bespritzt werden.

In einen Anhang wurden die wichtigsten Beschränkungen und Verbote im Viehverkehre aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach einigen Auslandsstaaten aufgenommen.

Das Vieh-Kurs-Buch, welches im **Mai** und **Oktober** jeden Jahres erscheint, ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein äusserst willkommenes Nachschlagebuch für den Gebrauch der Viehverfrächter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenbahnorgane.

Das Vieh-Kurs-Buch ist durch die Administration, Wien, I. Wallfischgasse 10 (Postsparkassen-Konto Nr. 819.123), zum Preise von K 1·— und bei Postbezug zum Preise von K 1·20 pro Ausgabe zu beziehen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Erhöhung der im Tarifhefte „Kartierungs-Frachtsätze etc." für den Verkehr mit Stationen der Lokalbahn Balaton-Szt. György—Somogyszobb enthaltenen Frachtsätze.

Infolge Erlöschens der Steuerfreiheit auf den Linien der Lokalbahn Balaton-Szt. György—Somogyszobb mit 8. Juni 1903 werden die im Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande ab 1. März 1903 gültigen Kartierungs-Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen Stationen der genannten Lokalbahn einerseits und Wien St.E.G. anderseits um nachstehende Steuerzuschläge erhöht:

Station	Eilgüter			Frachtgüter								
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	Sperrige Güter	Klasse		Wagenladungsklassen			Spezialtarif		
					I	II	A	B	C	1	2	3
	Steuerzuschläge in Heller pro 100 kg											
Balaton-Keresztur	3	3	3	2	2	1	1	1	—	1	—	1
Böhönye	11	8	6	6	4	4	3	2	2	2	2	1
Kéthely	5	5	3	3	2	2	1	1	1	2	1	1
Marczali	6	6	5	4	4	2	2	2	1	2	1	—
Mesztegnye	9	7	5	5	4	3	2	1	1	2	1	1
Segesd	3	10	8	3	2	1	3	1	—	1	2	1

Wien, am 13. Juni 1903. [604]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen

Inländischer Kohlenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen und Lokalbahn Swolenowes-Smečna.

Ausgabe des Nachtrages II zum Ausnahmetarife für obgenannten Kohlenverkehr.

Am 1. Juli 1903 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1902 gültigen Ausnahmetarife für obgenannten Kohlenverkehr zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Abgeänderte und neue Frachtsätze.
II. Berichtigungen.
III. Ergänzungen und Abänderung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Insofern Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1903 in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die beteiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 30 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 15. Juni 1903. [605]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Ausgabe des Nachtrages III zu der vom 1. Jänner 1902 gültigen Zusammenstellung von Frachtsätzen für die frachtgutmässige Beförderung von Kohlen, mineralischen, von, resp. nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Am 1. Juli 1903 gelangt der Nachtrag III zu der vom 1. Jänner 1902 gültigen Zusammenstellung von Frachtsätzen für die frachtgutmässige Beförderung von Kohlen, mineralischen, von, resp. nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

1. Abgeänderte und neue Frachtsätze.
2. Ergänzungen und Berichtigungen.
3. Abänderung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Insofern Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1903 in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Heller pro Stück zu beziehen.

Wien, am 15. Juni 1903. [606]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einführung, bezw. Aufhebung ermässigter Fahrpreise im Lokalverkehre.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1903 gelangen unter Aufhebung der auf Seite 10 des vom 1. Jänner 1903 gültigen Lokalpersonentarifes enthaltenen ermässigten Fahrpreise zwischen den Stationen B.-Leipa A.T.E., Zuckmantl und Neugarten der Linie Settenz—Reichenberg einerseits und Stationen der Linie Aussig—Komotau anderseits über Settenz nachstehende geänderte, ermässigte Fahrpreise zur Einführung:

Zwischen	Klasse	Brüx	Dux	Holtschitz-Seestadtl	Komotau und Komotau-Oberdorf	Maria-Ratschitz	Preschen	Settenz	Teplitz	Teplitz-Schlossgarten	Triebschitz	Udwitz-Görkau	Ullersdorf	Wurzmes
		Heller einschliesslich Fahrkartensteuer												
B.-Leipa A.T.E.	I.	840	700	910	970	770	770	640	640	640	840	910	700	910
	II.	570	470	620	660	520	520	420	420	420	570	620	470	620
	III.	—	*)	*)	360	—	—	*)	240	*)	—	*)	*)	*)
Neugarten	I.	—	—	—	—	—	—	—	640	—	—	—	—	—
	II.	—	—	—	—	—	—	—	420	—	—	—	—	—
	III.	—	—	—	—	—	—	—	*)	—	—	—	—	—
Zuckmantl	I.	—	—	—	—	—	—	640	640	640	—	—	—	—
	II.	—	—	—	—	—	—	420	420	420	—	—	—	—
	III.	—	—	—	—	—	—	*)	240	*)	—	—	—	—

*) In diesen Relationen werden die ermässigten Fahrpreise gänzlich aufgehoben.

Teplitz, am 15. Juni 1903. [607]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufnahme von Frachtsätzen für Güter der Klassen I und II, ferner für sperrige Güter im Verkehre mit der Station Szent Lörincz nyaraló in den Tarif, Teil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Jänner 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 sind im Verkehre mit der Station Szent Lörincz nyaraló in den 1. und 3. Schnitt-Tarif (ungarische Stationen) des vom 1. Jänner 1900 gültigen Tarifes, Teil II, Heft 1, die nachstehenden Schnitt-Frachtsätze aufzunehmen, und zwar:

Auf Seite	Frachten		
	Klasse I	Klasse II	Sperrige Güter
	Frachtsätze in Heller pro 100 kg		
33	279	219	399
78	270	212	386

Das bei der Station Szent Lörincz nyaraló angebrachte, auf die Beschränkungen im Güterverkehre Bezug habende *)-Zeichen ist zu eliminieren.

Wien, am 15. Juni 1903. [608]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Anhanges zu den Tarifen, Teil II.

Die auf Seite 80 des vom 1. Jänner 1902 gültigen Anhanges zu den Tarifen, Teil II, des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes enthaltene Anmerkung: „*) Dieser Frachtsatz gilt nur für Transporte von Trzynietz“ ist zu streichen und an deren Stelle die folgende Anmerkung zu setzen:

*) Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger.

Diese Berichtigung tritt am 1. August 1903 in Kraft.

Wien, am 16. Juni 1903. [609]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Wien einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits.

Aufhebung der bestehenden und Ausgabe einer neuen Zusammenstellung von Frachtsätzen.

Die in Nr. 58 dieses Blattes vom 21. Mai 1903 auf Seite 1426 [524] angekündigte neue Zusammenstellung gelangt nicht zum 1. Juli 1903, sondern erst mit Gültigkeit vom 1. September 1903 zur Einführung und es bleibt bis dahin die gleichnamige, vom 1. März 1896 gültige Zusammenstellung in Kraft.

Wien, am 15. Juni 1903. [610]

Die General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, Lokalbahnen Spielfeld-Radkersburg und Liesing-Kaltenleutgeben. (Anhang zu den Lokalgütertarifen.)

Einbeziehung von Eisen und Stahl, gebraucht, der Pos. E—7 a des Tarifes, Teil I, in die Post-Nummer 20.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903, werden die im Anhange zu den Lokalgütertarifen, Teil II, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn und der Lokalbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg, gültig vom 1. Jänner 1903, unter Post-Nummer 20 enthaltenen ermässigten Frachtsätze unter Anwendung der dortselbst für Eisen und Stahl der Pos. E—8 angegebenen Bedingungen auch für Eisen und Stahl, gebraucht, und zwar: Eisenbahnschienen, Eisenbahnschwellen u. s. w., der Pos. E—7 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, berechnet.

Wien, am 15. Juni 1903. [611]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Temporärer Anhang zu den Tarifen.

Ergänzung der Anhangspost 8 durch Aufnahme der Artikel der Pos. M—19 der Güterklassifikatiion des Tarifes, Teil II, Heft 1, des vorangeführten Verkehres.

Die im temporären Anhange zu den Tarifen für den obbezeichneten Verkehr, enthaltend die für die Zeit vom 1. Jänner 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903, für den Geltungsbereich des Tarifes, Teil II, Heft 1, 2, sowie der Artikeltarife und des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Heft 2, bestehenden ermässigten Frachtsätze auf den Seiten 8, 9 und 10 unter fortlaufender Nummer 8 vorgesehene Artikelbezeichnung hat mit Gültigkeit ab 1. Juli 1903 wie folgt zu lauten:

„Folgende Artikel laut Güterklassifikation des Tarifes, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr:

Eisen und Stahlwaren der Pos. E—5, sofern dieselben nach Ausnahmetarif II a), b) und c) tarifiert werden;

Geräte, landwirtschaftliche, der Pos. G—5 b 1), c 2) und d);

Maschinen und Maschinenteile der Pos. M—14 a) und c);

Metalle und Metallgemische, unedle, der Pos. M—19 a 1), b) und c), und

Metallwaren der Pos. M—20.“

Wien, am 10. Juni 1903. [612]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verband der Grossmühlen-Industrie Oesterreichs. Die österreichischen Grossmühlen haben sich kürzlich zu einem Verbande zusammengeschlossen, welcher den Titel „Verband der Grossmühlen-Industrie Oesterreichs“ führt. Zum Obmanne desselben wurde die k. k. priv. Ebenfurther Dampfmühle Schoeller & Co., zu Obmannstellvertretern die Firmen J. F. Daubek in Brünnlitz und Ig. Seidl & Sohn in Trautmannsdorf gewählt.

Ausland.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donauländе. Teil II, vom 1. Jänner 1899. (Aenderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehre mit Mannheim Industriehafen.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1903 sind die Bestimmungen über die Frachtberechnung im Verkehre mit Mannheim Industriehafen im Abschnitte II E I, Ziffer 2 B, lit. e, Tarif Seite 25, und Nachtrag II, Seite 6, zu streichen und durch nachstehende zu ersetzen:

e. Im Verkehre nach und von Mannheim Industriehafen sind für die nachstehend verzeichneten Frachtgegenstände in Wagenladungen die Frachtsätze der Station Mannheim (Zentralgüterbahnhof) Badische Bahn als Frachtsätze für Mannheim Industriehafen tr. anzuwenden, sofern sie niedriger sind als die Frachtsätze für Mannheim Industriehafen Ort.

a) für Briketts aus Braunkohlen, Steinkohlen und Koks, wie im Spezialtarife III genannt, allgemein;

b) für alle übrigen Frachtgegenstände, wenn die Sendungen in Mannheim Industriehafen lediglich vom Schiffe auf die Eisenbahn oder umgekehrt oder von Eisenbahn zu Eisenbahn — sei es mit, sei es ohne Zwischenlagerung — umgeschlagen werden.

Die Berechnung der ermässigten Frachtsätze für die unter b) fallenden Güter muss im Frachtbriefe ausdrücklich durch Anwendung der Stationsbezeichnung „Mannheim Industriehafen transit“ oder durch Bezeichnung des Gutes als „Umschlagsgut“ vorgeschrieben sein.

Der Eisenbahnverwaltung steht das Recht zu, die Kontrolle über den erfolgten Umschlag auszuüben.

Vom gleichen Zeitpunkte ab erhält die Bestimmung über die Beschränkung der Güterabfertigung in der Station Mannheim Industriehafen auf Seite 19 folgende Fassung:

„Von und nach der Station Mannheim Industriehafen können Frachtstückgüter, sowie Wagenladungen abgefertigt werden, und zwar letztere, wenn sie bestehen

a) aus Umschlagsgütern, die im Frachtbriefe als solche gekennzeichnet sind, ohne Beschränkung;

b) aus sonstigen Wagenladungsgütern mit Beschränkung auf diejenigen Personen und Firmen, welche im Industriehafengebiete an den Ladegeleisen liegende Plätze innehaben oder deren Anwesen mit den Bahngeleisen durch Anschlussgeleise verbunden sind.

Grössere Fahrzeuge, deren Verladung das Vorhandensein einer Stirnrampe bedingt, sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.“

Deutschland. (Bezirkseisenbahnrat für den Direktionsbezirk Magdeburg.) Auf der Tagesordnung der am 9. Juni 1903 zu Magdeburg stattgefundenen 41. Sitzung des Bezirkseisenbahnrates standen u. a. folgende Gegenstände von allgemeinerem Interesse:

1. Antrag der Handelskammer zu Halle a. S.: Der Bezirkseisenbahnrat ersucht die Eisenbahn-Direktion, bei der Tarifkommission Bestimmungen über die Versicherung von Eisengusswaren gegen Bruchschäden zu beantragen.

2. Vorlage der Eisenbahn-Direktion, betreffend gutachtliche Aeusserung über die Ermässigung der Frachten für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster von inländischen Steinversandstationen nach Verbrauchsplätzen ausländischer Steine im Küstengebiete der Nord- und Ostsee, sowie an oder in der Nähe von Binnenwasserstrassen.

3. Antrag, betreffend die Versetzung von Rohzucker und raffiniertem Zucker aller Art in den Spezialtarif III oder Gewährung eines Frachtsatzes für raffinierten Zucker, der den Frachtsatz für Rohzucker nicht um mehr als ein Zehntel übersteigt. [„Z. d. V. D. E.-V."]

— (Bezirkseisenbahnrat für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.) Die Tagesordnung der am 12. Juni 1903 in Königsberg i. Pr. abgehaltenen 18. Sitzung des Bezirkseisenbahnrates für die genannten Direktionsbezirke umfasste neben geschäftlichen Mitteilungen u. a. folgende Beratungsgegenstände:

1. Eilgutmässige Beförderung von Südfrüchten während der Wintermonate Dezember, Jänner und Februar unter Erhebung des Frachtgutsatzes.

2. Anträge der Kaufmannschaft in Elbing, betreffend Gleichstellung der Tarife für die Beförderung von Getreide und Mühlenerzeugnissen nach Elbing mit denen nach Danzig und Königsberg i. Pr. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz etc. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe nach den Bleihütten- und Hochofenstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Kattowitz vom 1. Jänner 1903. (Einbeziehung der Station Untersteinach-Stadtsteinach.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 ist die Station Untersteinach-Stadtsteinach in den obigen Ausnahmetarif als Versandstation neu aufgenommen worden.

Oberschlesisch-Ostdeutscher Kohlenverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1903, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen der Neubaustrecke Pr. Stargard—Skurz der Nebenbahn Pr. Stargard-Schmentau des Direktionsbezirkes Danzig in den obengenannten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Preussisch-Bayerischer Verkehr. Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren vom 1. April 1897. (Nachtrag IX.) Am 15. Juni 1903 trat der Nachtrag IX in Kraft. Er enthält die bereits im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen. Neu aufgenommen sind eine Anzahl Stationen der grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, ferner die Stationen Angermünde, Kottbus, Leer, Schneidemühl und Stettin Zentralgüterbahnhof der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von lebenden Tieren in Wagenladungen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. (Einführung eines neuen Verbandsgütertarifes, Teil I, Abteilung B.) Am 1. Juli 1903 tritt ein neuer Verbandsgütertarif, Teil I, Abteilung B, in Kraft, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und ein alphabetisches Verzeichnis hierzu. Durch den Tarif wird der Verbandsgütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. Juli 1901 nebst Nachtrag I aufgehoben. Abdrücke des Tarifes sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft erteilen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Sennheim.) Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1903 wurde die Station Sennheim der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit einem Schnittfrachtsatze von 30 Cts. für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 25 (für Kalk und Gips) des Tarifheftes I B aufgenommen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Gerstungen in den Ausnahmetarif für Düngemittel des Heftes 5, erste Abteilung.) Am 3. Juni 1903 wurde die Station Gerstungen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt in den Ausnahmetarif Nr. 11 für Düngemittel des Heftes 5, erste Abteilung, der Verbandstarife vom 1. Mai 1900 aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Verwaltungen und die Versandstation Auskunft.

Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Fürstenberg a. O.) Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1903 wurde die Station Fürstenberg a. O. des Direktionsbezirkes Posen als Empfangsstation in den im obgenannten Güterverkehre bestehenden Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach Binnenstationen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Gruppentarif II. (Einführung von Gesamtfrachtsätzen für die Station Posen Gerberdamm.) Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Ausnahmetarifen 1 (Holztarif), 2 a, 8 a (für Giessereiroheisen) und 9 (für Eisen und Stahl etc.) für die Station Posen Gerberdamm des Direktionsbezirkes Posen anstatt der bisherigen Sätze für Posen zuzüglich der Ueberfuhrsgebühr ziffermässige Gesamtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Belgisch-Südwestdeutsche Güterverkehre. (Aenderung.) Die in den Belgisch-Südwestdeutschen Heften 2 a und 2 b (Verkehr mit Basel), 3 a und 3 b (Verkehr mit der Reichsbahn), 6 a und 6 b (Verkehr mit Baden), 7 a und 7 b (Verkehr mit Württemberg) enthaltenen Ausnahmetarife für Düngemittel werden dahin abgeändert, dass die bisher in der Abteilung 1 dieser Ausnahmetarife aufgeführten mineralischen Phosphate in die Abteilung 2 hinübertreten. Für die Hefte 2 a und 2 b tritt diese Aenderung am 1. Juli 1903, für die übrigen Tarifhefte trat dieselbe schon am 1. Juni 1903 in Geltung.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verbandsgütertarif. (Erweiterung.) Die im Teil II (Seite 9) unter II B 2 enthaltenen besonderen Tarifvorschriften über die Verwendung von Wagen mit anderem Ladegewichte als 10.000 kg bei Langholz- u. dgl. Sendungen finden fortan im Verkehre mit sämtlichen Stationen der Badischen Staatsbahn Anwendung. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen.) Am 15. Juni 1903 werden die Stationen Brieg und Neisse des Direktionsbezirkes Breslau als Versandstationen in die Klasse I der Eisenausnahmetarife E und E 2 aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Ermässigung der staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren für diverse Arikel.) Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 wurden im Uebergangsverkehre zwischen den Stationen der Greifenhagener Kreisbahnen einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle, Magdeburg, Posen und Stettin, sowie Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn, anderseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Kartoffeln, Rüben und Erden des Rohstofftarifes, sämtliche Düngemittel, Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohleubriketts, bei Beförderung in Ladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren um den Betrag von 2 Pfennig für 100 kg ermässigt. Die gleiche Tarifvergünstigung tritt auch ein für Steinkohlen- und Steinkohlenkokssendungen in Ladungen von mindestens 10 t von Oberschlesien nach den Stationen der Kleinbahnstrecken Greifenhagen—Klein-Schönfeld, bezw. Wildenbruch.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Gerstungen in den Ausnahmetarif für Düngemittel des Heftes 5, zweite Abteilung.) Mit 3. Juni 1903 wurde die Station Gerstungen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt in den Ausnahmetarif Nr. 11 des Heftes 5, zweite Abteilung, der Verbandstarife vom 1. Mai 1902 aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Verwaltungen und die Versandstation Auskunft.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen, vom 1. Juni 1901. (Kilometerzeiger für die Lokalbahn Pasing-Herrsching.) Nachstehend folgt der Kilometerzeiger für die voraussichtlich am 1. Juli 1903 zur Eröffnung gelangende Lokalbahn Pasing-Herrsching.

Für den Verkehr der Lokalbahn gelten die Vorschriften und Tarife des Heftes D.

Eisenbahnwagen mit einem grösseren festen Radstand als 6·7 m können auf der Lokalbahn nicht befördert werden.

Lokalbahn Pasing-Herrsching.

Von und nach		Pasing	Freiham	Unterpfaffenhofen-Germering	Geisenbrunn	Gilching-Argelsried	Wessling	Steinebach	Seefeld-Hechendorf	Herrsching
		Kilometer								
Pasing	Station	—	6	8	12	14	19	23	26	31
Freiham	Haltestelle	6	—	3	7	9	14	18	21	26
Unterpfaffenhofen-Germering	Haltestelle	8	3	—	4	6	11	15	18	23
Geisenbrunn	Halteplatz	12	7	4	—	2	7	11	14	19
Gilching-Argelsried	Haltestelle	14	9	6	2	—	5	9	12	17
Wessling	Haltestelle	19	14	11	7	5	—	4	7	12
Steinebach	Haltestelle	23	18	15	11	9	4	—	3	9
Seefeld-Hechendorf	Haltestelle	26	21	18	14	12	7	3	—	6
Herrsching	Station	31	26	23	19	17	12	9	6	—

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Heft C, Abschnitt II, Beförderung von Gütern, vom 1. April 1902. (Aenderung des Ausnahmetarifes Nr. 17a.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 ab hat auf Seite 174 der Ausnahmetarif Nr. 17a wie folgt zu lauten:

Von	Nach	Aschaffenburg	Furth i. Wald tr. (für Oesterreich)	Kufstein	Passau tr. (für Oesterreich)	Salzburg	Simbach tr. (für Oesterreich)	Asch	Eger	Franzensbad
		Mark für 100 Kilogramm								
	a) gebrannter Kalk									
Abbach		0·76	0·35	—	0·37	—	—	0·49	0·44	—
Hartmannshof		0·57	0·34	—	0·45	—	—	0·39	0·33	0·35
Rupprechtstegen		0·59	—	—	—	—	—	0·37	0·31	0·32
Walhallastrasse		0·72	0·30	—	0·34	—	—	0·44	0·38	—

Frankfurt - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. (Nachtrag III zum Tarifhefte A².) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1903 ist ein Nachtrag III zum Tarifhefte A² herausgegeben worden, der Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirkes Frankfurt a. M., der Cronberger Eisenbahn und der pfälzischen Eisenbahnen, sowie Aenderungen der Ausnahmetarife enthält. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. (Einbeziehung der Station Oberehnheim.) Mit Wirksamkeit vom 15. Juni 1903 wurde die Station Oberehnheim der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif 1a, früher 1b, für Stammholz einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Grenztarif für russisches Petroleum vom 5. Oktober 1897. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1903 wurden im Verkehre von Illowo transit und Sosnowice transit die Stationen Rosenau i. Schlesien des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau und Rostock F. F. des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Stettin als Empfangsstationen in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Dienststellen, sowie bei der kgl. Eisenbahn-Direktion in Bromberg zu erfahren.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Stationsnamenänderung.) In den Tarifheften I B und II F sind die Stationsnamen Trier r. M. in „Trier Hauptbahnhof“ und Trier l. M. in „Trier West“ geändert worden.

Internationale Hundeausstellung in Fürth i. B. (Frachtermässigung für Ausstellungsobjekte.) Für Hunde (auch in Körben, Säcken, Kisten u. s. w.), die auf der am 31. Mai und 1. Juni 1903 in Fürth (Bayern) stattgefundenen I. internationalen Ausstellung von Hunden aller Rassen ausgestellt wurden, gelangen auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen die im Abschnitte C, X, für sonstige Ausstellungsgegenstände, die auf der Ausstellung unverkauft oder unverlost geblieben sind, die im Abschnitte C, IX des österreichisch-ungarischen Tarifes, Teil I, Abteilung B, vorgesehenen Begünstigungen unter den daselbst festgesetzten Bedingungen zur Anwendung.

Gruppenverkehr Berlin — Stettin (III), Wechselverkehre der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen mit Gruppe III, Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner und Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. (Aenderungen.) Mit dem 1. Juli 1903 werden die Stationen der verstaatlichten Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn und die Stationen der Strecke Stargard i. Pm. — Jädickendorf der verstaatlichten Stargard-Cüstriner Eisenbahn in die Tarife der Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen aufgenommen und scheiden bezüglich des Verkehres mit diesen aus dem Ostdeutschen Privatbahnverkehre aus. Die bisherigen direkten Entfernungen und Frachtsätze bleiben noch bis auf weiteres in Kraft. Soweit direkte Frachtsätze bisher nicht bestanden haben, werden solche eingeführt. Ueber die Höhe derselben geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Russland. (88. allgemeine Tarifkonferenz.) Auf der Tagesordnung der 88. allgemeinen Tarifkonferenz der russischen Eisenbahnverwaltungen, welche am 29. Mai 1903 a. St. in St. Petersburg stattfand, befanden sich unter anderem folgende Beratungsgegenstände:

1. Erhöhung des Anfangsstaffels des allgemeinen gültigen Baremes für Kerosin von $^1/_{12}$ auf $^1/_{10}$ Kopeken pro Pudwerst und die damit zusammenhängende korrespondierende Erhöhung des ganzen Schemas.

2. Revision des Ausnahmetarifes Nr. 5 für die Beförderung von Fischen ab Uralsk.

3. Modus der Erstattung der Differenz zwischen Binnen- und Ausfuhrtarif bei Transporten von Grosshornvieh, dass in Häfen oder Grenzstationen geschlachtet wird und als Fleisch zur Ausfuhr gelangt.

4. Frachtberechnung für Sendungen, die in den Frachttarifen nicht streng tarifmässig bezeichnet sind.

5. Regulierung der Tarife für landwirtschaftliche Maschinen und Lokomobile auf den Konkurrenzrouten via Riga und Libau, bezw. dem Seewege via Noworossijsk.

[„Osteuropäische Tarifrundschau."]

Staatsbahnwechselverkehre I II/V, Magdeburg-Halle-Sächsischer und Magdeburg-Halle-Bayerischer Verkehr. (Einbeziehung der Station Reuden.) Vom 1. Juni 1903 ab wurde Reuden als Versandstation in den allgemeinen Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

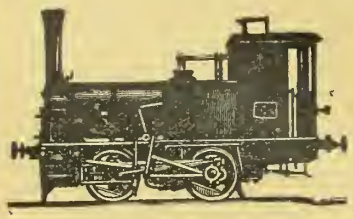
Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hof-Uniformen- und Uniformsorten-Fabrikanten
Fabrik: VI 2, Hirschengasse 25
Centralbureau: VIII/1, Langegasse 1.
Leistungsfähigstes Etablissement für die Herstellung von Lieferungsmonturen Kappen und Kürschnerwaaren für Eisenbahnen, Verkehrsanstalten, Finanz- und Sicherheitswachen, Veteranen, Feuerwehren etc. etc.
Illustrirte Kataloge frei. 736

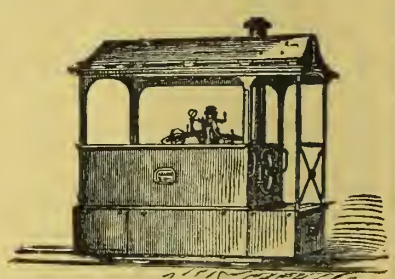
PATENTE
aller Länder erwirkt Ingenieur 732
M. Gelbhaus, beeideter Patentanwalt
Wien, VII. Siebensterngasse 7 (gegenüber dem k. k. Patentamte).

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: Kohlenfritz, Wien, XX/1.

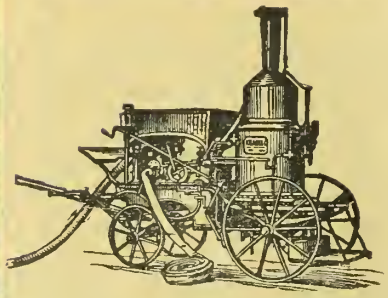
Locomotiv-Fabrik KRAUSS & COMP.
Actien-Gesellschaft
MÜNCHEN und LINZ.
711



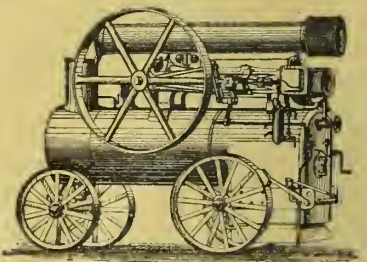
Locomotiven
für
Haupt- und Secundärbahnen
von 10—500 Pferdekraft,
für
Strassenbahnen u. Tramways
von 15—100 Pferdekraft,



LOCOMOBILEN
von 2—12 Pferdekraft.



Dampf-Feuerspritzen
von 600—2000 Liter Förderung.
Vorräthe in diversen Grössen.
Prospecte werden auf Verlangen zugesendet.



Vertretung in Wien, I. Pestalozzigasse Nr. 6.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1504	**Oesterr. Nordwestbahn**	beteiligten Verwaltungen	Ausnahmetarif Nr. 4, B und 4, C für Düngemittel und Ausnahmetarif Nr. 38 für Chilisalpeter etc. des in Spalte 8 bezeichneten Tarifes	Siehe die untenstehende Tabelle		Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief. Die Frachtsätze für die Ausnahmetarife 4, B und 4, C finden unter Einhaltung der auf Seite 16 im Nachtrag VI zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich enthaltenen „Anwendungsbedingungen“ Anwendung	14 Tage nach erfolgter Publikation, längstens bis Ende Dezember 1903	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. November 1899	Verschieden	Siehe die untenstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 38 gelten auch in der Richtung aus Oesterreich

Nach

Von	Frättingsdorf			Kanitz-Elbeuschitz			Ladendorf			Lettowitz		Raitz		Schleinbach			Skalitz-Boskowitz		Wolframitz			Frischau
	Ausnahmetarif Nr.																				
	4		38	4		38	4		38	4		4		4		38	4		4		38	38
	B	C		B	C		B	C		B	C	B	C	B	C		B	C	B	C		
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig																				
*) Aussig-Landungsplatz	94	78	111	94	73	94	78	111	94	65	94	66	94	78	111	94	65	94	75	111	111
*) Schönpriesen-Umschlag	94	76	108	94	70	94	76	108	94	62	94	65	94	76	108	94	63	94	72	108	108
*) Laube und Tetschen Bodenbach -Ldpltz.	99	81	113	99	75	99	81	113	99	67	99	70	99	81	113	99	68	99	77	113	113
Dresden-Elbkai	121	103	135	121	97	121	103	135	121	89	121	92	121	103	135	121	90	121	99	135	135

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 Pfennig für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennig für 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation ertolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1505	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Holz zu Grubenszwecken a) der Pos. H—20/a b) der Pos. H—20/b } der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Steruberg (K.F.N.B. und k.k.St.B.)	Dnx-Liptitz (k.k.St.B.)	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Der unter a) angeführte Frachtsatz gelangt nur dann zur Anwendung, wenn die betreffenden Sendungen mit auf eine Grube als Empfängerin lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	a) 141 Heller b) 144 „		Im Kartierungswege		Ausser den obigen Frachtsätzen gelangen noch die bezüglichen Flügelbahn-, bezw. Einfahrtsgebühren für die Beförderung über die bestehenden Schleppbahnen zur Einhebung
1506	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	a) Holz der Klasse C b) Holz des Spezialtarifes 2	Nagybanya	Standing	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz gelangt der Frachtsatz sub a) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen zur Anwendung. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen		ad a) 240 Heller ad b) 241 „		Im Kartierungswege				
1507	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Ermässigtes Eilgut	Mähr.-Neustadt	Egbell Maria Sasvár Szakolcza Székelyfalu-Burszentgyörgy oder vice versa	Aufrechthaltung der für ermässigtes Eilgut allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen	Besteben keine direkten Frachtsätze	Heller 244 268 224 256		Im Kartierungswege				

Fortlaufende Nummer	1508	1509	1510
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	Südbahn-Gesellschaft beteiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft k. k. österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Flaschenhalter (Flaschenhüllen), Fasshüllen aus Schilf oder Stroh	Seife der Position S—36 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Biertrebern, nasse, aus der Pos. T—29 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Laa (K.F.N.B. oder St.E.G.)	Görz	Graz S.B.
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Triest	Villa Lagarina / Avio	Wien (Matzleinsdorf)
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 3000 kg der genannten Artikel für den Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe als Frachtgut von mindestens 10.000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger
und gilt in der Zeit	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 22. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarife, bezw. Tarife, Teil II, Heft 3, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband	Lokaltarife	Lokaltarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Direkter Frachtsatz besteht nicht	Bestehen keine direkten Frachtsätze	87 Heller
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	442 Heller	288 Heller / 256 Heller	82 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			5 Heller
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1511	1512	1513
1			
Die Publikation erfolgt — von der	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
2			
Die Publikation erfolgt — und im Namen der	Neuen Bukowinaer Lokalbahnen		Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschan mit der Abzweignng Protiwitz (Luditz)-Buchan
3			
Das Zugeständnis wird gemacht — für Artikel	Mahlprodnkte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation	Fahrbetriebsmittel nnd Räderpaare	Basaltschotter
4			
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — von	Kolomea	den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, enthaltenen Stationen	Bohentsch
5			
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) — nach	Waschkontz	Wörgl transit	Pladen — Petschau
6			
Das Zugeständnis wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief, sowie von 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltnng der allgemeinen Tarifbestimmungen. Die Sendungen müssen zum Betriebe der Zillertalbahn bestimmt nnd an die Betriebsleitung derselben adressiert sein	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlnng für mindesteus das Ladegewicht des verwendeten Wageus. Die Sendungen müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahneu oder einer im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahu bestimmt und an eine Dienststelle der k. k. österr. Staatsbahneu adressiert seiu
7			
Das Zugeständnis wird gemacht — und gilt in der Zeit	bis anf Widerrnf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerrnf, längstens bis 31. Dezember 1903
8			
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Lokalgütertarif	Lokaltarif	Lokaltarif
9			
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	55 Heller	Verschieden	14 — 20 — Heller
10			
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	46 Heller	50 Prozent Nachlass von den normalen Frachtgebühren unter Wahrnng eines Minimal-Einheitssatzes von 0·2 h für 100 kg und 1 km nnd eines Minimal-Frachtsatzes von 8 h für 100 kg	9 — 14 — Heller
11			
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	9 Heller	Verschieden	5 — 6 — Heller
12			
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
13			
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Gegen bis Ende März 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion in Innsbruck zu bewirkende Vorlage der auf die Betriebsleitung der Zillertalbahn lautenden Original-Frachtbriefe, welche nicht zurückgestellt werden. Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtbriefe eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, gelangt nur der eventuelle Mehrbetrag zur Liquidierung	
14			
Besondere Bemerkungen	Bei Anwendung des Frachtsatzes von 46 h pro 100 kg ist die Inanspruchnahme der im Verordnungs-Blatte Nr. 5 vom 10. Jänner 1903 snb Post 340 verlautbarten Frachtermässigung ausgeschlossen		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1514	**k. k. österr. Staatsbahnen**	Bukowinaer Lokalbahnen	Rundholz aus Pos. H—18 a der Güterklassifikation	Frassin a. M.	Dragosza	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	vom 25. Mai 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	31 Heller	11 Heller	20 Heller	Im Kartierungswege		

Ausserkraftsetzung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Bezeichnung der beteiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Zeitpunkt der Aufhebung	Besondere Bemerkungen
33	Nr. 147 vom 25. Dezember 1902	3377	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Papier der Pos. P—1 d der Güterklassifikation des Oesterr.-Ungar. Tarifes, Teil I, mit der Bestimmung zum Exporte seewärts	Gródek und Złoczów	norddeutschen Seehäfen transit oder nach Oder-Umschlagsplätzen transit	31. Juli 1903 infolge tarifmässiger Durchführung	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation von	nach	Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Bemerkungen
43	Nr. 29 vom 10. März 1903	940	K. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Folgende Artikel laut Güterklassifikation des Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehres: Eisen- und Stahlwaren u. s. w.	Teschen, Station der K.F.N.B.	Brody (Bhf.) trs. u. s. w.	Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 hat die in der 4. Rubrik vorgesehene Artikelbezeichnung wie folgt zu lauten: „Folgende Artikel laut Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes: Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5, sofern dieselben nach Ausnahmetarif II a), b) und c) tarifiert werden; Geräte, landwirtschaftliche, der Pos. G—5 b 1), c 2) und d); Maschinen und Maschinenteile der Pos. M—14 a) und c); Metalle und Metallgemische der Pos. M—19 a 1), b) und c) und Metallwaren der Pos. M—20“	

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden ***billig*** *und* ***sachgemäss*** *besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch* ***öffentliche Versteigerungen*** *der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

STAAT-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 70. **Wien, 20. Juni 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Monate April 1903. — Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen im Monate April 1903. — Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. Juni 1903, Z. 24.009, an die k. k. Staatsbahn-Direktionen und österreichischen Privatbahn-Verwaltungen, betreffend die Verwendung interner Frachtbriefe der Emission 1898 mit auf ö. W. lautenden Stempelzeichen.

Laut Mitteilung des k. k. Finanzministeriums wurde in letzter Zeit seitens einiger Eisenbahnstationen die Annahme von mit der Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. April 1898, R.-G.-Bl. Nr. 48 (Vrdgs.-Bl. f. Eisenb. u. Schiff. Nr. 47 ex 1898), eingeführten internen Frachtbriefen aus dem Grunde verweigert, weil dieselben mit dem auf ö. W. lautenden Stempelzeichen versehen waren.

Nachdem die Verwendung derartiger Frachtbriefe durch die Finanzministerial-Verordnung vom 1. Dezember 1899, R.-G.-Bl. Nr. 239 (Verdgs.-Bl. f. Eisenb. u. Schiff. Nr. 141 ex 1899), ausdrücklich gestattet wurde, wird die . . . . . behufs künftiger Hintanhaltung der erwähnten Unzukömmlichkeiten $\frac{\text{beauftragt}}{\text{eingeladen}}$, den dortseitigen Exekutivorganen die zitierte Finanzministerial-Verordnung in Erinnerung zu bringen.

Für den k. k. Eisenbahnminister:
Liharzik m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Schodnica gegen Turka zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der im Baue befindlichen Staatsbahnlinie Sambor—ungarische Landesgrenze.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat dem Ingenieur und Realitätenbesitzer Hugo Rzeppa in Lobnitz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Schodnica gegen Turka zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der im Baue befindlichen Staatsbahnlinie Sambor—ungarische Landesgrenze im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt.

Wien, am 1. Juni 1903. E.-M.-Z. 19.132/2.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Station Mendelpass bis zur Station Dermullo.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat der Vereinigten Elektrizitäts-Aktiengesellschaft in Wien im Vereine mit Dr. phil. Emanuel Lanzerotti in Romeno die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn niederer Ordnung von der Endstation der im Baue befindlichen Mendelbahn am Mendelpasse über Cavareno, Romeno und Sanzeno bis zur Station Dermullo der projektierten Lokalbahn Trient-Malè im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Wien, am 31. Mai 1903. E.-M.-Z. 10.004/2.

Betriebsergebnisse der ungarische

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902		Differenz per Kilometer in Prozenten	Durchschni Betriebsl vom Anfan Jahres bis des Mona April
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilome
I. Hauptbahnen.												
Kgl. Ungar. Staatsbahnen . . .	8.034·0	8.031·0	2,975.400	1,371.100	3,950.000	10,516.500	14,466.500	1.801	14,691.087	1.829	— 1·5	8.034·0
Südbahn-Gesellsch.(ungar. Linien)	704·1	704·1	236.862	181.154	308.008	1,006.433	1,314.441	1.867	1,317.779	1.872	— 0·2	704·1
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B. .	119·8	119·8	52.516	35.275	33.042	104.703	137.745	1.150	135.186	1.128	+ 1·9	119·8
Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)	382·7	382·7	154.256	210.744	171.600	701.594	873.194	2.282	973.771	2.545	— 10·3	382·7
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	7.257	39.933	5.595	65 004	70.599	1.044	90.469	1.338	— 21·9	67·6
Fünfkirchen-Barcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)	68·1	68·1	27.500	27.000	15.400	76.000	91.400	1.342	91.843	1.349	— 0·5	68·1
Hauptbahnen zusammen	9.376·3	9.373·3	3,453.791	1,865.206	4,483.645	12,470.234	16,953.879	1.808	17,300.135	1.846	— 2·1	9.376·3
II. Selbständige Lokalbahnen.												
Arader u. Csanáder vereinigte E.	390·5	390·5	90.830	62.930	70.620	172.260	242.880	622	234.850	601	+ 3·5	390·5
Belisče-Kapelna (Slav. Drauthalb.)	80·3	80·3	5.056	20.355	4.627	27.176	31.803	396	29.987	373	+ 6·2	80·3
Budapester Lokalbahnen	56·6	56·6	274.989	9 422	63.804	9 313	73.117	1.292	69.453	1.227	+ 5·3	56·6
Budapest-Budafok (elektr. Betr.)	8·7	8·7	82.079	. . . .	15.518	. . . .	15.518	1.784	15.070	1.732	+ 3·0	8·7
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	11·7	11·7	182.953	531	26.076	250	26.326	2.250	22.985	1.965	+ 14·5	11·7
Eperjes-Bartfeld	44·9	44·9	4.633	2.903	5.352	10.122	15.474	344	15.609	343	+ 0·3	44·9
Holics-Gödinger Lokalbahn . . .	3·4	3·4	1.398	1.414	335	1.255	1.590	467	700	206	+126·7	3·4
Keszthély—Balaton-Szt. György .	9·7	9·7	4.337	2.168	2.988	4.981	7.969	822	8.038	829	— 0·9	9·7
Marmaroser Salzbahn-Akt.-Ges. .	58·0	58·0	16.766	12.736	4.325	28.952	33.277	574	34.319	592	— 3·0	58·0
Nagy-Károly—Somkuter L.-B. .	84·6	84·6	4.699	2.830	3.593	15.565	19.158	226	13.725	162	+ 39·5	84·6
Segesvár—Szent-Agota	50·0	50·0	5.764	611	3.222	1.948	5.170	103	9.348	187	— 44·9	50·0
Szamosthal-Bahn	253·6	253·6	37.852	14.759	44.277	78.939	123.216	486	122 972	485	+ 0·2	253·6
Szatmár-Erdöder Lokalbahn . .	27·7	27·7	14 130	1.838	3.865	3.931	7.796	281	6.056	218	+ 28·9	27·7
Térrét-Kovásznaer Bahn	5·7	5·7	. . . .	5.260	. . . .	2.100	2.100	368	2.100	368	0	5·7
Ungtalbahn	42·9	42·9	8.600	10.800	8.195	19.440	27.635	644	25.212	588	+ 8·7	42·9
Zágráb (Leskovac)-SamoborerL.-B.	19·6	19·6	9.563	374	4.695	1.210	5.905	301	5.771	294	+ 2·4	19·6
In Verwaltung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahn.												
Erste Niederungar. Landwirtschaftl. Eisenbahn-Akt.-Ges. .	64·3	64·3	7.395	3.286	2.771	3.833	6.604	103	7.557	117	— 12·1	64·3
Borossebes-Menyházaer Lokalb. .	21·1	21·1	335	780	260	900	1.160	55	2.030	96	— 42·7	21·1
In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.												
Haraszti-Ráczkever Lokalbahn .	27·3	27·3	14.077	1.711	6.528	2.735	9.263	339	9.530	349	— 3·0	27·3
In Verwaltung der Südbahn.												
Barcs-Pakraczer Eisenbahn . . .	123·2	123·2	17.121	18.298	13.490	40.357	53.847	437	55.406	449	— 2·7	123·2
Güns-Steinamanger Vizinalbahn .	17·3	17·3	9.761	955	4.987	2.649	7.636	441	7.343	424	+ 3·9	17·3
In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.												
Fertövidéker Lokalbahn	109·2	109·2	14.013	4.372	7.665	10.025	17.690	162	17.328	159	+ 1·9	109·2
In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.												
Arvatalbahn	70·3	70·3	13.507	2.543	8.894	8 602	17.496	249	17.461	248	+ 0·4	70·3
Gölnitztal-Bahn	33·0	33·0	4.196	11.102	2.128	25.548	27.676	839	31.376	951	— 11·8	33·0
Késmark—Szepes-Bélá L.-B. . .	8·6	8·6	2.401	3.141	667	1.704	2.371	276	2.907	338	— 18·3	8·6
Löcsethal-Bahn	12·7	12·7	5.405	1.442	2.821	2.150	4.971	391	5.886	463	— 15·6	12·7
Nagy-Lomnitz—Tatra-Lomnitz .	9·1	9·1	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	9·1
Poprádtal-Bahn	14·0	14·0	6.699	5.777	2.678	7.874	10.552	754	11.528	823	— 8·4	14·0
Szepes-Béla—Podoliner Bahn . .	11·0	11·0	1.812	1.932	623	1.465	2.088	190	2.660	242	— 21·5	11·0
Szepes Olaszi-Szepes Varalja L.-B.	9·3	9·3	2.667	4.754	1.051	3 370	4.421	475	3.820	411	+ 15·6	9·3
Zsolna-Rajecser Lokalbahn . . .	21·3	21·3	7.124	2.989	2.645	4.806	7.451	349	4.567	214	+ 63·1	21·3
In Verwaltung der Szamosthalbahn.												
Zsibó-Nagybányaer	78·5	78·5	3.946	1.170	4.370	3.892	8.262	105	7.916	101	+ 4·0	78·5

isenbahnen im Monate April 1903.

Ergebnisse vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grnnd der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1903				1902				Differenz pro Kilometer in Prozenten			
nen	Güter	für Personen nnd Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen nnd Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer		1903	1902	
hl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													I. Hauptbahnen.
.200	6,300.100	15,853.425	46,704.609	62,558.034	7.787	14,626.931	45,994.627	60,621.578	7.548	+ 3·2	23.361	22.644	Kgl. Ungar. Staatsbahnen
.236	813.439	1,105.336	3,945.565	5,050 901	7.174	1,124.733	3,878.314	5,003.047	7.106	+ 1·0	21.522	21.318	Südbahn-Gesellsch. (u. L.)
.685	165.124	121.502	483.245	604.747	5.048	120.913	452.587	573.500	4.787	+ 5·4	15.144	14.361	Raab-Oedenburg-Ebenf. B.
.753	923.848	579.281	3,084.703	3,663.984	9.574	579 521	3,164.921	3,744.442	9.784	− 2·1	28.722	29.352	Kaschau-Oderberger Bahn (ungar. Linien)
724	195 746	20.591	298.837	319.431	4.725	20.244	297.071	317.315	4.694	+ 0 6	14.175	14.082	Mohács-Fünfkirchner Bahn
.300	112.100	56.700	290.600	347.300	5 100	57.963	288.060	346.023	5.081	+ 0·4	15.300	15.243	Fünfkirchen-Bárcser Bahn (verwaltet durch die kgl. Ungar. Staatsbahnen)
.898	8,510.357	17,736 838	54,807.559	72,544.397	7.737	16,530.325	54,075.580	70,605.905	7.533	+ 2·7	23.211	22.599	**Hauptbahnen zusammen**
													II. Selbstständige Lokalbahnen.
.160	221.113	252.570	746.790	999 360	2.559	261.990	646.520	908.510	2.326	+ 10·0	7.677	6.978	Arader u. Csánader E.
.162	83.366	16.736	105.787	122.521	1.526	14.297	85.505	99.802	1.243	+ 21·8	4.578	3.729	Belisče-Kapelna(Sl.Drauth.)
.759	44.644	240.633	30.780	271.413	4.795	231.864	25.957	257.803	4.556	+ 5·2	14.385	13.668	Budapester Lokalbahnen
.831	. . . .	57.146	. . . .	57.146	6.568	55.067	. . . .	55.067	6.330	+ 3·8	19.704	18.990	Budapest-Budafok
.617	1 821	96.052	878	96.930	8.285	87.929	10	87.939	7.516	+ 10·2	24.855	22.548	Budapest-Szt. Lörincz
.706	10.633	19.817	36.339	56.156	1.251	23.083	34.273	57.356	1.277	— 0·2	3.753	3.831	Eperjes-Bartfeld
.718	5.824	1.536	5.262	6.798	2.000	1.907	8.004	9.911	2 915	— 31·4	6.000	8.745	Holics-Gödinger Lokalbahn
.617	6.754	11.414	17.048	28.462	2.934	9.951	17.045	26.996	2.783	+ 5·4	8.802	8.349	Keszthély—B.-Szt. György
347	52.607	15.410	119.729	135.139	2.330	14.660	113.104	127.764	2.203	+ 5·8	6.990	6.609	Marmaroser Salzb. A.-G.
.499	13.920	14.622	73 361	87.983	1 040	13.404	53.562	66.966	791	+ 31·5	3.120	2.373	Nagy-Károly—Somkut
.734	2.159	12.601	10.112	22.713	454	14 538	16.734	31.272	625	— 27·3	1.362	1.875	Segesvár—Szent-Agota
.582	64.044	154.680	306.321	461.001	1.818	154.702	302.018	456.720	1.801	+ 0·9	5.454	5 403	Számosthal-Bahn
.256	7.121	14.602	13.709	28.311	1.022	12.393	13.412	25.805	931	+ 9·8	3.066	2.793	Szatmár-Erdöder Lokalbahn
. .	21.040	. . . .	8.400	8.400	1.474	. . . .	8.400	8.400	1.474	. . .	4.422	4.422	Terret-Kovásznaer Bahn
.600	54.400	24.868	81.909	106.777	2.489	21 832	79.803	101.635	2.369	+ 5·1	7.467	7.107	Ungtalbahn
.520	1.414	15.487	4 308	19.795	1.010	15.028	4.378	19.406	990	+ 2 0	3.030	2.970	Zágráb-Samoborer Lokalb.
													In Verwaltung der Ver. Arader und Csanader E.
.773	11.897	11.168	14.718	25.886	403	8.142	36.436	44.578	693	— 41·9	1.209	2.079	Erste Niederungar. landw. Eisenb.-Akt.-Ges.
558	3.299	950	4.270	5.220	247	650	4.930	5.580	264	+ 6·4	741	792	Borossebes-Menyháza
													In Verwaltung der Budapester Lokalbahnen.
730	8.359	24.248	11.571	35.819	1.312	24.117	10.568	34 685	1.270	+ 3·3	3.936	3.810	Haraszti-Ráczkever Lokalb.
													In Verwaltung der Südb.
366	74.606	42.106	165.571	207.677	1.686	37.997	163.059	201.056	1.632	+ 3·3	5.058	4.896	Barcs-Pakraczer Eisenbahn
673	3.529	16.868	10.156	27.024	1.562	16.299	9 206	25.505	1.474	+ 5·9	4.686	4.422	Güns-Steinamanger V.-B.
													In Verwaltung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther E.
247	23.254	28.668	52.208	80.876	741	26.998	36.672	63.670	583	+ 28·8	2.223	1.749	Fertövidéker Lokalbahn
													In Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
109	15.660	31.695	50.533	82.228	1.170	30.680	36.735	67.415	959	+ 22·0	3.510	2.877	Arvatalbahn
775	41.524	7.866	107.292	115.158	3.490	6.950	96.332	103.282	3.130	+ 11·5	10.470	9.390	Gölnitztal-Bahn
062	12.878	2.645	7.094	9.739	1 132	2.742	8.529	11.271	1.311	— 13·7	3.396	3.933	Késmark—Szepes-Bélá
412	6.366	9.368	9.823	19.191	1.511	8.260	12.092	20.352	1.603	— 5·7	4.533	4.809	Löcsethal-Bahn
. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	N.-Lomnitz—T.-Lomnitz
042	24.315	11.214	32.984	44.198	3.157	10.871	33.024	43.895	3 135	+ 0·7	9.471	9.405	Poprádtal-Bahn
167	7.902	2.510	6.111	8.621	784	2.940	9.123	12.063	1.097	— 28 5	2.352	3.291	Szepes-Béla—Podoliner B.
515	19.153	4.187	13.251	17.438	1.875	3.231	10.249	13.480	1.449	+ 29·4	5.625	4.347	Szepes Olaszi-S.Varalja
630	8.243	9.615	13.563	23.178	1.088	9.934	8.252	18.186	854	+ 27·4	3.264	2.562	Zsolna-Rajecser Lokalbahn
													In Verwaltung der Szamosthalbahn.
613	5.905	16.329	16.230	32.559	415	15.547	14.496	30.043	383	+ 8·4	1 245	1 149	Zsibó-Nagybánya

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen							Durchschnitt Betriebslä vom Anfang Jahres bis des Mona April	
					1903				1902				
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilomet	
In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsbahnen.													
Alvincz - Hermannstadt - Rothenthurmpass	129·8	129·8	36.500	7.400	23.000	13.600	36.600	282	35.893	276	+ 2·2	129·8	
Bája-Zombor-Neusatz	145·0	145·0	40.000	6.300	27.200	19.100	46.300	319	46.247	319	. . .	145·0	
Bálaton-St.György-Somogy-Szobb	59·4	59·4	8.600	2 600	5.000	7.600	12.600	212	12.657	213	— 0·5	59·4	
Bács-Bodrogher Komitatsbahnen	108·6	108·6	26.400	4.200	19.300	13.200	32.500	299	31.842	293	+ 2·0	108·6	
Békés-Csanáder Bahn	82·7	82·7	12.700	2.600	7.000	5.300	12.300	149	12.222	148	+ 0·7	82·7	
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	79·5	79·5	13.600	2.900	7.500	7.200	14.700	185	14.224	178	+ 3·9	79·5	
Bihárer Vizinalbahnen	177·7	177·7	31.600	9 100	27.500	26.200	53.700	303	53.040	299	+ 1·3	177·7	
Boldvatalbahn (Torna-Miskolcz)	57·8	57·8	10.200	3.400	6.400	5.500	11.900	206	11.159	193	+ 6·7	57·8	
Brassó-Háromszéker Lokalbahnen	102·0	102·0	37.200	25.300	27.500	60.000	87.500	858	87.839	861	— 0·3	102·0	
Budapest-Gran Lokalbahn	98·7	98·7	42.600	36.100	23.000	76.500	99.500	1.008	98.733	1.000	+ 0·8	98·7	
Budapest-Lájosmizse Lokalbahn	63·2	63·2	12.100	3.600	11.000	8.900	19.900	315	19 072	302	+ 4·3	63·2	
Csetnektal-Bahn	23·8	23·8	3.800	3.800	1.200	6.600	7.800	328	8.258	347	— 5·5	23·8	
Debreczin—Derecske—N.-Léta	39·3	39·3	9.800	1.000	5.100	2.200	7.300	186	7 833	199	— 6·5	39·3	
Debreczin-Füzesabony Lokalbahn	136·1	136·1	27.800	6.600	18.600	20.500	39.100	287	38.357	282	+ 1 8	136·1	
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	56·8	56·8	23.700	4.300	12.100	8.600	20.700	364	20.779	366	— 0·5	56·8	
Westungar. Lokalbahnen (Transdanub. Vizinalb.-Akt.-Ges.)	340·2	340·2	79.700	36.800	52 600	125.000	177.600	522	177.032	520	+ 0·4	340·2	
Weissenburger und Tolnaer C.-B.	106·4	106·4	12.000	5.400	9.000	11.300	20.300	191	20.427	192	— 0·5	106·4	
Felek-Fogaraser Bahn	51·9	51·9	6.200	1.400	5.700	4.300	10.000	193	10 073	194	— 0·5	51·9	
Felsö-Eör—Felsö-Lövöer Lokalb.	9·0	. . . .	3.200	1.100	1.200	1.700	2.900	322	. . . .	. . .	. . .	2·8	
Félegyháza-Majsaer L.-B.	25·0	25·0	3.900	400	1.800	900	2.700	108	2.227	89	+ 21·3	25·0	
Garamberzencze-Léva L.-B.	66·1	66·1	15.400	3.500	10.800	9.400	20.200	306	19.282	292	+ 4·8	66·1	
Raab — Veszprém — Uj-Dombovár	203·2	203 2	40.100	15.900	28.500	45.400	73.900	364	72.955	359	+ 1 4	203·2	
Gyula-Fehérvár-Zalathna Lokalb.	42·1	42·1	5.200	3.300	4.200	9.200	13.400	318	13.048	310	+ 2·6	42·1	
Hegyes-Feketehegy—Palanka	55·6	55·6	8 700	1.900	5.800	5.400	11.200	201	10.827	195	+ 3·1	55·6	
Szekler Bahn	35·3	35·3	8.700	4.000	5.900	9.500	1.5400	436	14.902	422	+ 3·3	35·3	
Hidegkut-Gyönk—Tamási-Miklv.	12·5	12·5	1.000	300	700	800	1.600	128	1.441	115	+ 11·3	12·5	
Hodmezö-Vásárhely — Makó—Nagy-Szt. Miklós	5·4	. . . .	1.000	300	700	500	1.200	222	. . . .	. . .	. . .	1·3	
Honter Komitatsbahn	40·4	40·4	4.200	2.200	2.700	4.000	6.700	166	6.777	168	— 1·2	40·4	
Kaposvár-Fonyod	54·0	54·0	7.500	2 500	5.400	4.900	10.300	191	9.818	182	+ 4·9	54·0	
Kaposvár-Mocsolád Lokalbahn	26·2	26·2	4.600	2.100	2 200	3.300	5 500	210	5.241	200	+ 5·0	26·2	
Karczag-Tiszafüred	44·4	44·4	6.700	1.500	3.600	2.600	6.200	140	5.880	132	+ 6·1	44·4	
Kaschau-Torna Lokalbahn	59·1	59·1	11.000	7.100	9.900	18.000	27.900	472	27.261	461	+ 2·4	59·1	
Kecskemét-Füllöpszállás L.-B.	38·5	38·5	6.300	700	4.500	1.700	6.200	161	5.921	154	+ 4·5	38·5	
Kecskemet—Tisza-Ugher Lokalb.	30·3	30·3	4.400	300	2.200	900	3.100	102	3.004	99	+ 3·0	30·3	
Kisküküllötalbahn	102·1	102·1	8.800	2 300	6.100	6.000	12.100	119	12 198	119	. . .	102·1	
Komorn-Dunaszerdahely	53·2	53·2	11.700	1.400	7.700	2.500	10.200	192	9.704	182	+ 5·5	53·2	
Komló—Bákocza-Felsömindszent	18·7	18·7	1.900	900	500	800	1.300	70	1.142	61	+ 14·7	18·7	
Körmend-Németujvárer	23·0	23·0	7.300	700	2.800	1.400	4.200	183	4.128	179	+ 2·2	23·0	
Körös-Belovár Lokalbahn	97·4	97·4	21.600	8.500	13.200	19.100	32.300	332	31.519	324	+ 2·5	97·4	
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	22·2	22·2	6.400	1.000	3.000	2.100	5.100	230	4.726	213	+ 8·0	22·2	
Kun-Szt. Miklós—Dunapataj	49·5	. . . .	10.600	1.400	5.500	4.200	9.700	196	. . . .	. . .	. . .	49·5	
Lonjatalbahn	114·3	114·3	15 100	4.100	14.200	10.000	24.200	212	23.487	205	+ 3·4	114·3	
Losonczvidéker Lokalbahn	28·5	28·5	5.700	2.900	2.500	6.500	9.000	316	8.133	285	+ 10·9	28·5	
Ungarische Südostbahn	187·1	187·1	27.700	14.400	20.800	38.900	59.700	319	59.205	316	+ 0·9	187·1	
Ungar. Nordwestbahn	114·1	114·1	28.800	7.500	17.300	16.800	34.100	299	33.126	290	+ 3·1	114·1	
Máros-Ludás—Bistritz Lokalb	110·3	110·3	7.100	3·900	7.500	11.900	19.400	176	19.114	173	+ 1·7	110·3	
Máros-Vásárhely—Szász-Régen	32·3	32·3	13.600	3.700	8.700	7.900	16 600	514	16.054	497	— 3·4	32·3	
Mátra-Körösvidéker vereinigte Eisenbahnen	309·8	309·8	42.500	27.300	25.900	50.300	76.200	246	75.327	243	+ 1·2	309·8	
Mezötur-Turkéve	15·3	15·3	5 300	700	1.800	1.100	2.900	190	3.041	199	— 4·5	15·3	
Muránytal-Bahn	40·9	40·9	6.900	4.000	3.100	11.100	14.200	347	13.670	334	+ 3·9	40·9	
Nagy-Belicz—Privigye	28·4	28·4	7.600	2.300	4.700	4.300	9.000	317	8.293	292	+ 8 6	28·4	
Hermannstadt—Nagy-Disznód	5·7	5·7	3.300	300	1.000	600	1.600	281	1.467	257	+ 9·3	5·7	
Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eisenbahn	51·5	51·5	10.000	3.300	6.000	7.500	13.500	262	12.694	246	+ 6·5	51·5	
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	116·7	116·7	16.800	13.700	12.800	28.700	41.500	356	41 190	353	+ 0·8	116·7	
Nógráder Komitatsbahnen	112·4	112·4	23.400	5.400	18.000	16.500	34.500	307	33.596	299	+ 2·7	112·4	

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1903				1902							
Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
Anzahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
													In Verwaltung der Direktion der kgl. Ungar. Staatsb.
125.900	35.200	81.700	51.700	133.400	1.028	81.610	53.528	135.138	1.041	— 1·2	3.084	3.123	Alvincz-Hermannstadt-Rothenthurmpass
139.400	24.400	104.400	73.800	178.200	1.229	103.912	73.039	176.951	1.220	+ 0·7	3.687	3.660	Baja-Zombor-Neusatz
27.300	8.800	17.300	22.600	39.900	672	16.751	26.290	43.041	725	— 7·3	2.016	2.175	Bálaton-Szt. G.-Som.-Szobb
98.600	17.100	77.100	55.200	132.200	1.218	75.875	53.341	129.216	1.190	+ 2·4	3.654	3.570	Bács-Bodrogher Komitatsb.
51.300	12.900	30.100	25 000	55.100	666	29.675	23.598	53.273	644	+ 3·4	1.998	1.932	Békés-Csanáder Bahn
46.600	9.800	26.900	24.700	51.600	649	26.080	23.754	49.834	627	+ 3·5	1.947	1.881	Bicske—Sárbogárd
117.600	30.500	103.700	95.400	199 100	1.122	102.516	96.243	198.759	1.120	+ 0 2	3.366	3.360	Bihárer Vizinalbahnen
40.600	11.000	23.000	23.600	46.600	806	21.519	18.866	40 385	699	+ 15 3	2.418	2.097	Boldvatalbahn
126.600	70.100	97.000	163.600	260.600	2.555	95.407	170.943	266.350	2.611	— 2·2	7.665	7.833	Brassó-Háromszéker L.B.
159.800	150.800	80.300	300.200	380.500	3.855	80.243	288.401	368.647	3.735	+ 3 2	11.565	11.205	Budapest-Gran Lokalb
42.800	14.500	38.900	39.400	78.300	1.239	39.322	36.618	75.940	1.202	+ 3·1	3.717	3.606	Budapest-Lajosmizse
14.000	14.900	4.500	24.100	28.600	1.202	4.793	24.801	29.594	1.243	— 3·3	3.606	3.729	Csetnektal-Bahn
35.900	5.700	18.900	8 900	27.800	707	19.772	9.181	28.953	737	— 4·1	2.121	2.211	Debreczin—Nagy-Léta
92.500	27.800	62.900	84.200	147.100	1.081	61·901	87.281	149.182	1.096	— 1·4	3.243	3.288	Debreczin-Füzesabony
82.400	18.200	45.500	39.400	84.900	1.495	45.069	38.522	83.591	1.472	+ 1·6	4.485	4.416	Debreczin-Hajdu-Nánás
229.300	148.600	184.700	512.700	697.400	2.049	184.833	490.141	674.974	1.984	+ 3 3	6.147	5.952	Westungar. Lokalbahn (Transd. Vizinalb.-A.-G.)
55.500	20.000	43.300	42.200	85.600	805	44.227	43.424	87.651	824	— 2·3	2.415	2.472	Weissenb. und Tolnaer C.-B.
21.600	5.000	20.000	15.900	35.900	692	20.965	14.665	35.630	687	+ 0·7	2.076	2.061	Felek-Fogaraser Bahn
3.300	1.200	1.300	1.800	3.100	1.107	. . . . .					3.321	. . .	Felsö-Eör—Felsö-Lövö
15.300	1.600	7.400	3.300	10.700	428	6.805	3.001	9.806	392	+ 9·2	1.284	1.176	Félegyháza-Majsaer L.B.
43.100	13 600	31.500	36 600	68.100	1.030	30.366	34.494	64.860	981	+ 5·0	3.090	2 943	Garamberzencze-Léva L.B
124.000	56.700	89.700	165.500	255.200	1.256	87.244	157.361	244.605	1.204	+ 4·3	3.768	3.612	Raab-Veszprém-Uj-Domb
17.800	13.900	14.300	33.800	48.100	1.143	14.658	35.366	50.024	1.188	— 3·8	3.429	3.564	Gyula-Fehervar-Zalathna
30 500	6.700	21.800	19.700	41.500	746	21.680	18.209	39.889	717	+ 4·0	2.238	2.151	Hegyes-Feketeh.-Palanka
30.200	13.100	21.000	28.400	49.400	1.399	21.667	29.308	50.975	1.444	— 3·1	4.197	4.332	Székler Bahn
4.300	1.400	2.700	2.900	5 600	448	2.830	3.613	5.443	435	+ 3·0	1.344	1.305	Hidegkut-Gyönk-Tamási
1.000	300	700	500	1.200	925	. . . . .					2.775	. .	Hedmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós
15.400	6.800	9.800	12.900	22.700	562	9.523	13 269	22.791	564	— 0·4	1.686	1.692	Honter Komitatsbahn
25.300	9.800	19.600	18.400	38.000	704	19.175	19.311	38.486	713	— 1·3	2.112	2.139	Kaposvár-Fonyod
16.800	7.700	8.000	10.100	18.100	691	7.788	10.981	18.769	716	— 3 5	2.073	2.148	Kaposvár-Mocsolad
26.000	5.200	14.900	9.100	24.000	541	14.798	8.737	23.535	530	+ 2·1	1.623	1.590	Karczag-Tiszafüred
44.500	27.000	34.900	71.300	106 200	1.796	34.244	70.397	104.641	1.771	+ 1·4	5.388	5.313	Kaschau-Torna
23 700	2.200	17.300	5.500	22.500	584	16.685	4.600	21 285	553	+ 5·6	1.752	1.659	Kecskemét-Füllöpszállás
17.100	1.400	9.100	2.900	12.000	396	8.767	3.456	12.223	403	— 1·7	1.188	1.209	Kecskemet-Tisza-Ugh
32.600	7.800	22.500	19.900	42.400	415	22.216	20.674	42.890	420	— 1·2	1.245	1.260	Kis-Küküllötalbahn
39.800	4.800	27.500	9.800	37.300	701	25.753	7.603	33.356	627	+ 11·8	2.103	1.881	Komorn-Dunaszerdahely
5.600	4.600	1.500	3.900	5.400	289	1.754	3.060	4.814	257	+ 12·5	867	771	Komló—Bakócza-Felsöm.
23.300	2.600	9.300	5.400	14.700	639	9.665	6.552	14.217	618	+ 3·4	1.917	1.854	Körmend-Németujvár
76.700	24.400	48.300	58.700	107.000	1.099	46.145	54.555	100.700	1.034	+ 6·3	3.297	3.102	Körös-Belovár Lokalb.
20.200	3.500	10.800	8.700	19.500	878	10.335	7.635	17.970	809	+ 8·5	2.434	2.427	Kun-Szt. Márton-Szentes
33.000	6.800	20.000	14.700	34.700	701	. . . . .					2.103	. . .	Kun-Szt. Miklós—Dunap.
54.900	15.800	48.400	34.500	82.900	725	47.013	34.535	81.548	713	+ 1·7	2.175	2.139	Lonjatalbahn
20.600	12 300	8.500	20.100	28.600	1.004	8.142	19.707	27.849	977	+ 2·8	3.012	2.931	Losoncz-Videkér L.B.
101.100	50.900	75.900	145.400	221.400	1.183	73.086	138.198	211.284	1,129	+ 4·8	3.549	3.387	Ungarische Südostbahn
100.600	34.000	62.700	77.100	139.800	1.225	62.392	79.952	142.344	1.248	— 1 0	3.675	3.744	Ungar. Nordwestbahn
23.400	10.000	23.200	33.200	56.400	511	22.795	30.727	53.522	485	+ 5·4	1.533	1.455	Máros-Ludás—Bistritz
44.500	14.600	27.900	30.400	58.300	1.805	27.976	30.273	58.249	1.803	+ 0·1	5.415	5.409	M.-Vásárhely—Sz.-Régen
151.800	71.100	99.000	154.300	253.300	818	97.323	152 949	250.272	808	+ 1·2	2.454	2.424	Mátra-Körösvidéker Vereinigte Eisenbahnen
18.000	4.000	6.700	4.500	11.200	732	6.375	4.526	10.901	712	+ 2·8	2.196	2.136	Mezötur-Turkeve
27.200	15.400	12.600	44.800	57.400	1.403	12.101	42.437	54.538	1.333	+ 5·3	4.209	3.999	Murántalbahn
25.600	7.400	17.100	14.800	31.900	1.123	15.207	13.622	28.829	1.015	+ 10·6	3.369	3.045	Nagy-Belicz—Privigye
11.700	1.300	3.800	2.000	5.800	1.018	3.631	1.867	5.498	965	+ 5·5	3.054	2.895	Hermannstadt—N.-Disznod
49.500	21.400	23.100	34.700	57.800	1.122	22.463	35.182	57.645	1.119	+ 0·3	3.366	3.357	Nagy-Tapolcsány—Bossány—Trencséner Eb.
62.000	45.600	48.600	103.600	152.200	1.304	47.260	99.861	147.121	1.261	+ 3·4	3.912	3.783	Grosswardein-B.-Vaskoh
86.000	20.000	69.100	68.800	137.900	1.227	68.096	67.123	135.219	1.203	+ 2·0	3.681	3.609	Nógráder Komitatsb.

Benennung der Eisenbahn	Durchschnittliche Betriebslänge im Monate April		Monats-Ergebnisse: Beförderte		Einnahmen 1903				Einnahmen 1902		Differenz pro Kilometer in Prozenten	Durchschnittliche Betriebslänge vom Anfang des Jahres bis Ende des Monates April	
	1903	1902	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	im ganzen	pro Kilometer		1903	19
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Kronen							Kilometer	
Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E. .	57·0	57·0	11.000	3.800	8.000	14.600	22.600	396	22.063	387	+ 2·3	57·0	
Ó-Becse—Neusatz—Titel . . .	102·6	102·6	29.400	1.500	20.300	5.500	25.800	251	25.188	245	+ 2·4	102·6	1
Pancsova-Petrovoszello Lokalb. .	33·6	33·6	6.500	4.600	5.400	7.100	12.500	372	12.376	368	+ 1·1	33·6	
Pápa-Bánhida	93·2	. . . .	10.600	7.100	5.700	11.800	17.500	188	. . . .	. . .	. . .	93·2	. .
Pápa-Csornaer Lokalbahn . . .	36·4	36·4	11.100	1.000	5.000	1.800	6.800	187	6.261	172	+ 8·7	36·4	
Petroszény-Lupény Lokalb. . . .	18·1	18·1	11.500	33.300	3.800	39.000	42.800	2.365	42.293	2.337	+ 1 2	18·1	1
Pressburg-Dunaszerdahely L.-B.	44·0	44·0	18.100	2.900	11.600	8.500	20.100	457	19.200	436	+ 4·8	44·0	
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	34·6	34·6	12.000	3.200	6.700	7.200	13.900	402	13.068	378	+ 6·3	34·6	
Püspökladány-Füzesgyarmat . .	37·1	37·1	5.100	2.000	2.600	3.500	6.100	164	5.227	141	+ 16·3	37·1	
Ruma-Klenák Lokalbahn	30·8	30 8	6.000	500	2.500	1.500	4.000	129	3.915	127	+ 1·6	30·8	
Ruma-Vrdnik Lokalbahn	17·4	17·4	1.000	2.700	500	2.500	3.000	172	3.095	178	— 3·4	17·4	1
Somogy-Szobb—Bárcser Bahn .	47·1	47·1	11.800	2.600	5.900	6.000	11.900	253	11.972	254	— 0·4	47·1	
Oedenburg-Pressburg	72·0	72·0	22.900	3.200	11 200	8.500	19.700	274	19.207	267	+ 2·6	72·0	
Szatmár-Fehérgyarmat	39·6	39·6	8,800	900	5.700	2.500	8.200	207	7.755	196	+ 5·6	39·6	
Szátmar-Nagybányaer L.-B. . .	60·3	60·3	9.400	3.400	9.100	13.000	22.100	367	22.170	368	— 0·3	60·3	
Szeged — Nagy-Kikinda — Nagy-Becskerek	134·7	134·7	33 300	4.700	27.000	16.500	43.500	323	42.547	316	+ 2 2	134·7	13
Szegzárd-Báttaszék L.-B. . . .	19·2	19·2	9.700	900	3.300	1.500	4.800	250	4.257	222	+ 12·6	19·2	1
Szentes—Hod-Mezö-Vásarhély .	34·6	34·6	12.000	600	6.600	1.700	8.300	240	8 428	244	— 1·6	34·6	
Szt. Lörincz-Slatina-Našic L.-B. .	95·7	95·7	21.600	13.500	13 400	29.900	43.300	452	42.951	449	+ 0·7	95·7	
Szigetvár-Kaposvár	53·5	53·5	7.500	1.000	4.300	1.500	5.800	108	5.588	104	+ 3·8	53·5	
Szilágyságer Eisenbahn	107·8	107·8	11.300	4 600	12.900	15.700	28.600	265	28.711	266	— 0·4	107·8	10
Slavonische Lokalbahn	121·1	121·1	20.700	22.600	17.800	49.500	67.300	556	66.806	552	+ 0·7	121·1	12
Szolnok—Kis-Kun-Félegyháza .	65·0	65·0	9.600	900	4.900	2.000	6.900	106	6.004	92	+ 15·2	65·0	6
Steinamanger-Pinkafeld Lokalb. .	52·4	52·4	15.900	5.600	12.700	18.000	30.700	587	30.820	588	— 0 2	52·4	5
Steinamanger-Rum L.-B.	21·0	21·0	5.500	600	2.400	600	3.000	142	2.794	133	+ 6·3	21·0	2
Temesvár—Buziás	30·6	30·6	4.000	900	3.300	2.000	5.300	173	5.035	165	+ 4·8	30·6	3
Temesvár—Lippa-Radna	64·1	64·1	13.100	1.600	7.100	4 300	11.400	178	11 320	177	+ 0·6	64·1	6
Temesvár-Módos-Temesvár . . .	52·4	52·4	9.100	1.200	7.900	4.500	12.400	237	11.857	226	+ 4·9	52·4	5
Temesvár—Nagy-Szt. Miklos . .	62·9	62·9	13.800	2.200	9.000	6.000	15.000	238	14.397	229	+ 3·9	62·9	6
Tisza-Polgar—Nyiregyházá L.-B.	55·8	55·8	10.600	3.200	5.300	5.500	10 800	194	10.172	182	+ 6·6	55·8	5
Torontáler Lokalbahn	346·9	346·9	49.300	12.900	36.500	50.200	86.700	250	85.539	247	+ 1·2	346·9	34
Ujszász—Jasz-Apáti	31·6	31·6	7.900	3.900	3.400	5.500	8.900	282	8.209	260	+ 8·5	31·6	3
Warasdin-Golubovecer Lokalb. .	36·5	36·5	7.900	6 900	3.300	8.700	12.000	329	11.623	318	+ 3·5	36·5	3
Versecz—Kubin-Dunapart . . .	84·6	84·6	15 200	3.800	10.500	10.600	21.100	249	20.557	243	+ 2·5	84·6	8
Vinkovce-Brčkaer Bahn	53·1	53·1	6.500	3.200	6.800	10.000	16.800	316	16.862	318	— 0·6	53·1	5
Vinkovce-Zupanje Lokalbahn . .	33·4	33·4	3.200	2.600	2.000	5.100	7.100	213	6.623	198	+ 7·6	33·4	3
Zolyom-Brezó — Breznóbánya—Tiszolcz Lokalb.	43·1	43·1	7.800	5.400	3.600	16.600	20.200	469	20.256	470	— 0·2	43·1	4
Zsebely-Csákovar-Bókaer Lokalb.	48·3	48·3	8.900	1.100	4.000	2.100	6.100	126	6.222	129	— 2·3	48·3	4
Zsitvatal-Bahn	44·6	44·6	6.700	5.600	4.300	9.600	13.900	312	13 408	301	+ 3·7	44·6	4
Lokalbahnen zusammen . .	8.434·2	8.277·1	2,189.308	715.183	1,201.370	1,695.952	2,897.322	344	2,814.372	340	+ 1·1	8.423·9	8.27
Hauptsumme . . .	17.810·5	17.650·4	5,643.099	2,580.389	5,685.015	14,166.186	19,851.201	1.115	20,114.507	1.140	— 2·2	17.800·2	17.65

Anmerkung: Die 26·8 km lange Teilstrecke Hódmezö-Vásárhely—Makóujváros der Lokalbahn Hódmezö-Vásárhely—Makó—Nagy-Szt. Miklós wurde am 25. April 1903 eröffnet.

Betriebsergebnisse der Bosnisch-herzegowinischen

Eisenbahnen mi

K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105·0	105·0	15 112	8.294	10.995	34.137	45.132	430	40.741	388	+ 9·77	105·0	10
Bosnisch-herzegow. Staatsbahnen	770·0	770·0	89.687	83.767	135.752	617.066	752.818	978	605.721	787	+ 24·0	770·0	77

Eisenbahn mi

Stadtbahn in Sarajevo	5·7	5·7	131.271	5.618	9.658	7.008	16.666	2.924	14.138	2.480	+ 18·0	5·7	
Summe . . .	880·7	880·7	236.070	97.679	156.405	658.211	814.616	925	660.600	750	+ 23·3	880·7	88

Beförderte		Einnahmen									Einnahme pro Jahr und Kilometer auf Grund der bisherigen Daten berechnet		Benennung der Eisenbahn
		1903				1902							
sonen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	für Personen und Gepäck	für Güter	im ganzen	pro Kilometer	Differenz pro Kilometer in Prozenten	1903	1902	
ahl	Tonnen	Kronen									Kronen		
39 200	13.800	30.400	55.600	86.000	1.509	29.708	52.783	82.491	1.447	+ 4·3	4.527	4.341	Nyiregyháza—M.-Szalka
05.100	6.400	78.600	22.400	101.000	984	76.473	23.236	99.709	972	+ 1·2	2.952	2.916	Ó-Becse—Neusatz—Titel
23.400	15.800	19.800	21.100	40.900	1.217	19.056	21.847	40.903	1.217	. . .	3.651	3.651	Pancsova-Petrovoszello
30.900	20.900	22.200	45.700	67.900	728	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	2.184	. . .	Pápa-Bánhida
35.200	4.600	17.000	8.800	25.800	709	15.842	7.526	23.368	642	+ 10·4	2.127	1.926	Pápa-Csornaer Lokalbahn
40.900	111.900	13 200	156.800	170.000	9.392	13.120	139.635	152.755	8.440	+ 11·3	28.176	25.320	Petroszény-Lupény
51.700	11.600	41.200	37.600	78.800	1.791	40.808	30.415	71.223	1.619	+ 10·6	5.373	4.857	Pressburg-Dunaszerdahely
13.400	11.700	24.800	29.000	53.800	1.555	23.833	26.298	50.131	1.449	+ 7·3	4.665	4.347	P. Tenyö—K.-Szt. Márton
21.000	8.000	10.600	11.800	22.400	604	10.342	13.172	23.514	634	— 4·7	1.812	1.902	Püspökladány—F.-Gyarmat
21.700	2.100	11.000	6.300	17.300	560	10.635	5.662	16.297	529	+ 5·9	1.680	1.587	Ruma-Klenáker Lokalb.
3.900	12 800	1.900	12.000	13.900	799	1.803	10.587	12.390	712	+ 12·2	2.397	2.136	Ruma-Vrdnik
37.800	10.300	19.600	21.500	41.100	873	19.525	24.696	44.221	939	— 7·0	2.619	2.817	Somogy-Szobb—Barcs
34.200	16.000	41.200	41.100	82.300	1.143	39.999	38.719	78.718	1.093	+ 4·6	3.429	3.279	Oedenburg-Pressburg
33.700	3.600	19.600	9.100	28 700	725	19.724	9.533	29.257	739	— 1·9	2.175	2.217	Szatmár-Fehérgyarmat
33.400	21.100	34.000	68.500	102.500	1.700	33.220	73.846	107.066	1.776	— 4·3	5.100	5.328	Szátmar-Nagybánya
21.600	15.900	109.000	77.200	186 200	1.382	105.178	67.471	172.649	1.282	+ 7·8	4.146	3.846	Szeged — Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek
33.000	3.000	12.300	5.100	17.400	906	12.257	4.657	16 914	881	+ 2·8	2.718	2.643	Szegzárd-Báttaszek
12.700	2.900	25.500	8.700	34.200	988	24.776	7.087	31.863	921	+ 7·3	2.961	2.763	Szentes—H.-M.-Vasárhely
71.400	46.000	44.200	101.400	145.600	1.521	43.733	100.487	144.220	1.507	+ 0·9	4.563	4.521	Szt. Lörincz-Slatina-Našic
28.400	4.100	15.700	6.400	22.100	413	15.499	7.187	22.686	424	— 2·6	1.239	1.272	Szigetvár-Kaposvár
39.800	18.000	44.600	55.100	99.700	925	43.502	60.585	104.087	966	— 4·2	2.775	2.898	Szilágyságer Eisenbahn
58.400	75.600	59.600	163.100	222.700	1.840	59 009	160.820	219 829	1.815	+ 1·4	5.520	5.445	Slavonische Lokalbahn
33.900	4.000	19.500	11.500	31.000	477	19.008	9.116	28.124	433	+ 10·2	1.431	1.299	Szolnok—K.-K.-Félegyháza
54.400	17.400	44.300	54.600	98.900	1.888	44.459	53.714	98.173	1.874	+ 0 7	5.664	5.622	Steinamanger-Pinkafeld
21.700	3 500	9.600	3.400	13.000	616	9.600	2.640	12.240	583	+ 5·7	1.848	1.749	Steinamanger-Rum
14.200	2.700	12.500	6.400	18.900	618	11.507	5.799	17.306	566	+ 9·2	1.854	1.698	Temesvár—Buziás
51.300	5.800	29.200	15.500	44.700	697	28.911	15.791	44.702	697	. . .	2.091	2.091	Temesvár—Lippa-Radna
31.600	3.600	29.200	16.400	45.600	870	28.235	12.425	40.660	776	+ 12·1	2.610	2.328	Temesvár-Modos
49.700	8.100	34.600	21.200	55.800	887	34.236	20.215	54.451	856	+ 2·4	2.661	2.598	Temesvár—N.-Szt. Miklos
34.200	9.600	16.800	19.200	36.000	615	16.142	18.183	34 325	615	+ 4·9	1.935	1.845	Tisza-Polgar—Nyiregyháza
95.800	38.800	152.300	143.000	295.300	851	148.199	146.245	294.444	848	+ 0·4	2.553	2.544	Torontáler Lokalbahn
31.900	13.000	14.300	19.300	33.600	1.063	13.893	17.117	31.010	981	+ 8·4	3.189	2 913	Ujszász—Jasz-Apáti
26.000	26.200	11.200	31.000	42.200	1.156	11.265	30.096	41.361	1.133	+ 2·0	3.468	3.399	Varasdin-Golubovec
56 300	12.700	41.300	37.100	78.400	927	39.660	36.619	76.279	902	+ 2·8	2.781	2.706	Versecz—Kubin-Dunapart
23.000	13.500	24.400	44.500	68.900	1.298	23.674	38.733	62.407	1.175	+ 10·5	3.894	3.525	Vinkovce-Brčka
12.000	7.700	8.300	16.900	25.200	754	7.853	16.920	24.773	742	+ 1·6	2.262	2.226	Vinkovce-Zupanje
26.600	21.700	12.300	62.000	74.300	1.724	11.492	60.613	72.105	1.673	+ 3·0	5.172	5.019	Zolyom-Brezó—Breznób.—Tiszolcz Lokalb.
32 500	3.400	14.200	7.200	2.1400	443	13.573	6.254	19.827	410	+ 8·0	1.329	1.230	Zsebely-Csákovár-Bóka
23.400	22.000	15 300	39.600	54.900	1.231	14.750	40.237	54.987	1.233	— 0·2	3.693	3.699	Zsitvatal-Bahn
30.680	2.679.750	4,383.311	6.504.006	10,887.317	1.292	4,252.942	6,148.144	10,401.086	1.257	+ 2·8	3.876	3.771	**Lokalbahnen zusammen**
59.578	11,190.107	22,120.149	61,311.565	83,431.714	4.687	20,783.267	60,223.724	81,006.991	4 590	+ 2·1	14 061	13.770	**Hauptsumme**

Eisenbahnen im Monate April 1903.

ampfbetrieb.

52.757	30.191	37.467	128.043	165.510	1.576	41.971	108.741	150.712	1.435	+ 9 82	4 729	4.306	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
17.018	312.017	443.727	2,261.150	2,704.877	3.513	451.148	1,621.001	2,072.149	2.691	+ 31·0	10.539	8.073	Bosn.-Herzeg. Staatsb.

lektrischem Betriebe.

12.110	20.975	35.129	28.126	63.255	11.097	35.939	21.083	57.022	10.001	+ 11·0	33.291	30.012	Stadtbahn in Sarajevo
81.885	363.183	516.323	2,417.319	2,933.642	3.331	529.058	1,750.825	2,279.883	2.589	+ 28·7	9.993	7.767	Summe

Aus den Entscheidungen der k. k. Bezirksgerichte.

(K. k. Bezirksgericht in Brünn Stadt.)

Unter „Schaden" der §§ 86 und 87 E.-B.-R. ist auch der entgangene Gewinn zu verstehen.

Wenn bei einem mit versicherter Lieferzeit zur Aufgabe gebrachten Gute die Lieferfrist nicht im Sinne des § 63 E.-B.-R. gewahrt ist, so haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die Grösse der Verspätung für den nachgewiesenen Schaden bis zur Höhe des deklarierten Betrages des Interesses; sie kann sich zu ihrer Befreiung nicht auf die Bestimmung des § 69 (1) E.-B.-R., bezw. nicht darauf berufen, dass die Güter nur während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen sind.

(Entscheidung vom 13. November 1901, C XI $\frac{821/1}{3}$.)

Die Marktfierantin A., welche am 6. März 1901 eine Sendung Manufakturware in K. an die Adresse ihres Spediteurs D. in J. als Marktgut zur Aufgabe brachte, deklarierte das Interesse an der Lieferung mit K 50, da ihr der Aufgabsbeamte in K. dies riet, als sie die Anfrage an ihn richtete, ob das Gut noch rechtzeitig zum Markte in J. am 11. März 1901 einlangen werde. Die Sendung, deren Avisierung nach Ankunft verbeten war, wurde jedoch trotz wiederholter Anfrage erst Dienstag den 12. März, um 10 Uhr vormittags, dem Adressaten in J. ausgefolgt.

Durch die verspätete Ablieferung der Marktware wurde der A. nicht nur die Abhaltung des Marktes in J. am 11. März, sondern auch die des Marktes in M.-N. am 12. März, den sie auch zu besuchen beabsichtigte, unmöglich gemacht, so dass sie unverrichteter Dinge wieder nach Hause fahren musste.

Sie beanspruchte hierauf Schadenersatz bei der Eisenbahn wegen der vorgekommenen Ueberschreitung der Lieferfrist und beschritt den Klageweg, als ihr die Entschädigung verweigert wurde. In der Klage wurde behauptet, in der Lieferfristüberschreitung sei eine grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn gelegen, da die Sendung nicht nur versichert, sondern auch ausdrücklich als Marktgut bezeichnet worden sei und der Aufgabsbeamte in K. zu der von ihr gewählten Art der Beförderung des Gutes angeraten habe. Aus dieser groben Fahrlässigkeit sei der Schaden entstanden und beanspruche sie daher im Sinne des § 88 E.-B.-R. den Ersatz des vollen Schadens, eventuell nur den Schadenersatz in der Höhe des deklarierten Interesses im Sinne des § 87 II E.-B.-R.

Die beklagte Eisenbahn gab zwar die Versäumung der Lieferfrist zu, jedoch nur eine solche unter zwölf Stunden, bestritt jedoch die grobe Fahrlässigkeit, sowie auch den Umstand, dass für die Klägerin überhaupt ein Schaden entstanden sei. Die Lieferfrist wäre gewahrt gewesen, wenn das Gut in J. am 11. März um 12 Uhr nachts angekommen wäre. Zu dieser Zeit sei jedoch der Markt in J. schon vorüber gewesen und hätte sich die Klägerin am Markte nicht mehr beteiligen können. Die Klägerin konnte aber auch den Markt in M.-N. am 12. März nicht besuchen, weil die Frachtgüter nur in den Amtsstunden ausgesetzt werden und diese erst um 8 Uhr früh beginnen; die Klägerin hätte daher die Ware frühestens erst am 12. März um 8 Uhr früh beziehen können. Zu dieser Zeit konnte sie aber keinen Zug nach M.-N. mehr benützen, der sie noch rechtzeitig zum Markte gebracht hätte, wenn es auch richtig ist, dass um 5 Uhr früh ein Zug nach M.-N. abgeht, welcher um 9 U. 4 M. dort eintrifft.

Das k. k. Bezirksgericht in Brünn Stadt erkannte auf Grund der mit beiden Parteien durchgeführten Verhandlung die beklagte Eisenbahn mit dem Urteile vom 13. November 1901, G.-Z. C XI $\frac{821/1}{3}$, für schuldig, der Klägerin den Betrag von K 50 samt Zinsen vom 12. März 1901 zu bezahlen.

Entscheidungsgründe:

Es ist seitens der beklagten Eisenbahn ausdrücklich zugegeben und überdies auch gerichtlich festgestellt, dass eine Lieferfristüberschreitung vorliegt, weil das Gut statt Montag den 11. März, erst Dienstag den 12. März in der Station J. eingetroffen ist. Aus dieser Tatsache leitet nun die Klägerin den Anspruch auf Ersatz des vollen Schadens im Sinne des § 88 E.-B.-R., indem sie behauptet, dass der Schaden infolge grober Fahrlässigkeit der Bahn entstanden ist. Für das Vorhandensein der groben Fahrlässigkeit machte die Klägerin geltend, dass die Sendung als Marktgut bezeichnet wurde.

Allein es existiert keine Bestimmung im Eisenbahn-Betriebsreglement, welche die Bahn verpflichten würde, eine im Frachtbriefe als Marktware bezeichnete Sendung günstiger als andere Güter bei der Beförderung zu behandeln, übrigens wäre eine derartige tarifarische Bestimmung, welche die Klägerin anzuführen nicht in der Lage war, angesichts des strikten Verbotes des § 56 (4) E.-B.-R. ungültig.

Die Klägerin beruft sich weiters darauf, dass der Beamte in K. ihr abgeraten habe, die Ware als Eilgut aufzugeben.

Auch dieser Grund ist nicht stichhältig; denn abgesehen davon, dass die Klägerin trotz dieses Abratens berechtigt und in der Lage war, das Gut doch als Eilgut aufzugeben, kann in der Aeusserung des Beamten, die Klägerin möge das Gut nur als Frachtgut mit versicherter Lieferzeit aufgeben, nicht eine rechtsverbindliche Erklärung der Eisenbahn, sondern nur die Aeusserung einer an sich nicht unrichtigen Ansicht erblickt werden, weil die Sendung doch auch nach Ansicht der Klägerin in J. rechtzeitig eintreffen konnte.

Einen anderen Grund für die behauptete grobe Fahrlässigkeit hat die Klägerin nicht angegeben; in der einfachen Tatsache aber, dass die Lieferfrist überschritten wurde, kann die grobe Fahrlässigkeit nicht erblickt werden, weil das Eisenbahn-Betriebsreglement selbst (§ 87) eine bis viertägige, ja sogar noch längere Ueberschreitung anführt, ohne daran die Verpflichtung der Eisenbahn zum vollen Schadenersatze zu knüpfen. Es erscheint somit der Anspruch auf Ersatz des vollen Schadens nicht gerechtfertigt.

Die Klägerin hat jedoch auch in eventu den Anspruch auf Ersatz des Schadens in der Höhe des deklarierten Interesses im Sinne des § 87 E.-B.-R. geltend gemacht. In dieser Richtung entsteht vor allem die Frage, ob die Klägerin ihren Schaden und in welcher Höhe nachgewiesen hat (§ 87 II 1 E.-B.-R.). An der Entstehung eines Schadens kann nicht gezweifelt werden, denn es steht, dass die Klägerin eine Marktfierantin in P. ist und ihre Ware als Marktgut nach J. geschickt hat, und es ist zugegeben, dass sie diesen Markt wegen Nichteintreffens der Ware nicht abhalten konnte. Die Klägerin kann zwar den behaupteten Verdienstentgang für die Versäumung des Marktes in J. nicht beanspruchen, weil die Lieferfrist erst Montag um Mitternacht, also zu einer Zeit abgelaufen ist, wo der Markt schon vorüber war; denn die Bahn haftet nur für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entsteht (§ 86 E.-B.-R.). Dagegen hat die Klägerin den durch Versäumung des

Marktes in M.-N. geforderten Gewinstentgang nachgewiesen. Die Absicht der Klägerin, den Markt in M.-N. zu besuchen, kann zwar direkt nicht erwiesen werden, weil dies ein physischer Zustand ist, allein es liegt in der Natur der Sache, dass die Klägerin, nachdem ihr schon die Beteiligung an dem Markte in J. unmöglich gemacht wurde, alles unternommen hätte, um wenigstens den Markt in M.-N. besuchen zu können und dort den in J. erlittenen Schaden wieder einzubringen. Es erscheint ihre Absicht, nach M.-N. zu fahren, auch aus dem Grunde glaubwürdig, weil die Reise dorthin möglich und mit keinem besonderen Zeitverluste für sie verbunden war. Uebrigens hat die beklagte Eisenbahn diese Absicht der Klägerin nicht bestritten. Erscheint aber festgestellt, dass die Klägerin den Markt in M.-N. besuchen wollte und mit Rücksicht auf die von der Eisenbahn angegebene Verbindung auch besuchen konnte und dass sie daran nur infolge des nicht rechtzeitigen Einlangens der Ware verhindert wurde, so ist hiermit auch der geforderte Gewinstentgang nachgewiesen; denn die §§ 86 und 87 II 1 sprechen vom Schaden überhaupt, worunter gewiss auch der entgangene Gewinn zu verstehen ist, weil die Transportgeschäfte einer Eisenbahn Handelsgeschäfte sind und bei Handelsgeschäften nach Art. 283 H.-G.-B. nicht bloss die Erstattung des wirklichen Schadens, sondern auch die des entgangenes Gewinnes gefordert werden kann. Der Beweis des entgangenen Gewinnes kann dabei von der Klägerin nicht engherzig in dem Sinne verlangt werden, dass sie eine bestimmte Gelegenheit zur Erlangung des Gewinnes; etwa ein bereits abgeschlossenes Rechtsgeschäft nachweisen musste, es ist vielmehr davon auszugehen, dass sie den Markt in der Absicht, um etwas zu verdienen, besuchen wollte und dass sie daher keine Gelegenheit zum vorteilhaften Verkaufe ihrer Ware unbenützt gelassen hätte, weshalb auch nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge und dem Zwecke und den Einrichtungen eines Jahrmarktes vernünftigerweise anzunehmen ist, dass sie einen Gewinn erzielt hätte.

Die Notwendigkeit, den über die Höhe des Schadens angebotenen Beweis durchzuführen, enfällt, weil nur der deklarierte Betrag des Interesses mit Rücksicht auf den letzten Absatz des § 87 E.-B.-R. zugesprochen werden kann und die beklagte Eisenbahn den Verdienstentgang in dieser Höhe anerkannt hat.

Es erübrigt noch, die Einwendung zu erörtern, dass es der Klägerin, selbst wenn das Gut vor Mitternacht in J. eingetroffen wäre, nicht möglich gewesen wäre, den Markt in M.-N. zu besuchen und dass sie daher durch die Lieferfristversäumung keinen Schaden erleiden konnte.

Nun bestimmt der § 63 (5) E.-B.-R., dass für Güter, deren Empfänger sich die Benachrichtigung verbeten hat, die Lieferfrist gewahrt ist, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereitgestellt ist. Dieser Zeitpunkt der Bereitstellung zur Abnahme muss daher in die Lieferfrist fallen; geschieht dies nicht, so tritt eine Lieferfristüberschreitung ein, welche die Haftpflicht der Eisenbahn begründet.

Vorliegendenfalls ist das Gut nicht innerhalb der Lieferfrist zur Abnahme bereitgestellt worden und ist daher die Eisenbahn haftpflichtig. Auf die Bestimmungen des § 69 (1) und (3) E.-B.-R. kann sich die Eisenbahn nicht berufen; die dort vorgesehenen Fristen bestimmen nur die Folgen, welche eintreten, wenn der Adressat das Gut innerhalb oder nach Ablauf der Fristen abholt, der § 69 hat aber auf das Ende der Lieferfrist keinen Einfluss. Wenn die Eisenbahn ein Gut mit versicherter Lieferfrist übernimmt, so muss sie auch dieser vertragsmässigen Verpflichtung, für welche sie doch eine besondere Entlohnung sich zahlen lässt, rechtzeitig nachkommen und es können dabei die Amtsstunden keine Rolle spielen, weil dies einer unzulässigen Verlängerung der Lieferfrist gleichkommen würde und weil die Bereitstellung des Gutes zur Abnahme selbst um Mitternacht nicht in den Bereich der Unmöglichkeit gehört.

Hätte die Eisenbahn aber das Gut der Klägerin am 11. März vor Mitternacht zur Abnahme bereitgestellt, so wäre es ihr auch möglich gewesen, noch rechtzeitig in M.-N. unter Mitnahme der Ware als Reisegepäck einzutreffen und sich an dem Markte zu beteiligen, weil, wie die Beklagte zugegeben hat, der erste Zug von J. um 5 Uhr früh abgeht und in M.-N. um 9 Uhr 4 Minuten ankommt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 233. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. Juni wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens:

1. der Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die Weiterbelassung der Maschinenführer Kuna und Jareš im Eisenbahndienste;

2. der Abgeordneten Spinčić und Genossen, betreffend den Eisenbahnunfall am 7. Juni bei der Station Žavlje.

II. An den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Herstellung des Molo in Veliki Zaton bei Ragusa.

Am 16. Juni fand eine Sitzung des Ausgleichsausschusses des Abgeordnetenhauses statt.

Zu Beginn derselben wies der Abgeordnete Dr. Bareuther darauf hin, dass die Demission des Ministeriums Széll eine neue politische Lage geschaffen habe. Das Ministerium, mit dem unsere Regierung die Ausgleichsvereinbarungen getroffen, sei weggefallen und man wisse nicht, ob das kommende ungarische Kabinett diesen Abmachungen zustimmt. So lange hierüber keine bindende Erklärung vorliegt, gehe es nicht an, die Ausgleichsberatung fortzusetzen. Redner stellt daher den Antrag, die Beratung zu vertagen, bis von seiten der neuen ungarischen Regierung erklärt ist, dass sie in die Ausgleichsvereinbarungen eintritt, die vom Ministerium Széll mit unserer Regierung abgeschlossen worden sind.

Dieser Vertagungsantrag wird abgelehnt.

Berichterstatter Abg. Freiherr v. Schwegel leitet hierauf die Verhandlung über Artikel IX des Zoll- und Handelsbündnisses (Eisenbahntarife) ein.

Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek

führt aus, dass Artikel IX unverändert aus dem im Jahre 1898 eingebrachten und vom Ausgleichsausschusse nach Vorberatung im Subkomitee angenommenen Zoll- und Handelsbündnisse herübergenommen sei. Den Ausgangspunkt für seinen Inhalt bilden die auch auf den Wechselverkehr beider Reichshälften anzuwendenden Bestimmungen des Handels- und Zollvertrages mit dem Deutschen Reiche vom 6. Dezember 1891, Artikel 15 und 16, sowie Schlussprotokoll zu Artikel 15.

Sie beruhen auf dem Grundgedanken der Förderung des gegenseitigen Verkehres durch Herstellung direkter Gütertarife und des Ausschlusses differenzieller Behandlung der Güter nach der nationalen Provenienz bei der Anwendung des Bahntarifes, sowie bei dem Genusse von Tarifermässigungen.

Namentlich die Frage der Partizipation an Tarifermässigungen habe vordem den Gegenstand vielfacher Streitigkeiten zwischen beiden Reichshälften gebildet. Diese Streitfrage sei nunmehr durch die Anwendung der Bestimmungen des deutschen Handelsvertrages, welche die gleich günstige Behandlung der beiderseitigen Transporte rücksichtlich der Tarifsätze auf derselben Route und in der gleichen Richtung sicherstellt, auf den Wechselverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn behoben.

Unter Aufrechterhaltung des Prinzips, dass die beiden Reichshälften einander in hahntarifarischer Hinsicht keinesfalls ungünstiger als das Ausland behandeln sollen, seien die heiden Regierungen heim Abschlusse des Zoll- und Handelsbündnisses übereingekommen, dem hierdurch angebahnten engeren wirtschaftlichen Verhältnisse der beiden Reichshälften entsprechend, eine gegenseitige Unterstützung und Mitwirkung der beiderseitigen Staatsbahnen in hezug auf die Förderung des dieselben transitierenden Exportes eines jeden Teiles nach dem Auslande durchaus gleichmässig eintreten zu lassen.

Die Ausführung dieses Gedankens bilde nebst dem Verbote geheimer Refaktien den weiteren Inhalt des Artikels IX.

Gegen diese Intention könne im Prinzip wohl kaum ein Einwand erhoben werden, denn es liege augenscheinlich ebensowohl im Interesse jeder der beiden Reichshälften, als in jenem der Gesamtmonarchie, den Export beider Staatsgehiete nach dem Auslande zu fördern und ihn den eigenen Transportanstalten zu erhalten. Ausserdem aher erscheine es speziell vom Standpunkte der landwirtschaftlichen Interessen der diesseitigen Reichshälfte gewiss wünschenswert, den Produktionsüberschüssen Ungarns den ungehemmten Abfluss nach dem Auslande offenzuhalten.

Zur Erreichung des angestrebten Zweckes werden im Artikel IX bezüglich der Staatsbahnen für den dieselben tiansitierenden Exportverkehr der anderen Reichshälfte gegenseitig zugesichert:

Die Zustimmung zur Aufstellung direkter Tarife (Absatz 1);

die Aufrechthaltung gewisser, in solchen direkten Tarifen gegenüber dem normalen Tarife derzeit gewährter ermässigter Tarifanteile als Maximalanteile für die Dauer des Bündnisses (Absatz 2 und 3);

die Einräumung der für den Transit von Provenienzen des Auslandes gewährten ermässigten Einheitssätze hei der Beförderung nach derselben Grenzstation, vorbehaltlich der hinsicbtlich des russischen Transites durch Galizien nach Norddeutschland statuierten Ausnahmsbestimmung (Absatz 6 und 7).

Gegen diese Stipulationen können nach der Ueberzeugung der Regierung keine begründeten Bedenken erhoben werden.

Vor allem könne die Regierung den Standpunkt nicht teilen, dass die österreichische Reichshälfte die Erschwerung des ungariscben Exportes nach dem Auslande als ein erwünschtes Pressionsmittel zur Durchsetzung österreichiscber Postulate nicht aus der Hand geben solle.

Das Zoll- und Handelsbündnis solle ja, abgesehen von dem vorhin erwähnten Interessenstandpunkte bezüglich des Exportes, für seine Dauer den wirtschaftlichen Frieden sichern, mit welcbem ein verkehrspolitischer Kampfzustand unvereinhar sei.

Beschwerden über die Auslegung oder Anwendung der bestehenden tarifarischen Vereinbarungen seien auf anderem Wege auszutragen.

Die Regierung vermöge ferner das Argument nicht als triftig anzuerkennen, es sei Artikel IX deshalb zu heanständen, weil aus demselben für Ungarn grössere Vorteile als für Oesterreich resultieren.

Der Minister erörtert ausführlich den Wert, den der für eine Reihe von Jahren gesicherte Bestand unveränderter Transittarife über Ungarn für die österreichische Exportindustrie und den Handel nach den Balkanländern besitzt, und gibt zu bedenken, dass das Zoll- und Handelsbündnis einen Komplex von Stipulationen enthält, die jede für sich verschieden bewertet werden können, welche aber im ganzen den Ausgleich bilden, der als solcher zu beurteilen ist.

Eine andere Einwendung ricbte sich gegen die von den Stipulationen über die gehundenen Maximalanteile und die gleich günstige Behandlung Ungarns rücksichtlich der dem Auslande gewährten Tarifeinheitssätze hefürchtete Einschränkung der tarifarischen Aktionsfreiheit Oesterreichs über seine Staatsbahnen. Auch diese Einwendung erscheine nicht stichhältig, da die vertragsmässige gegenseitige Bindung sich nur auf den nach dem Auslande transitierenden Export bezieht und das freie Verfügungsrecht jedes heider Teile über die Lokaltarife seiner Staatsbahnen, über die Tarifieruug im Wechselverkehre und die Begünstigung der eigenen Produktion im Rahmen der deutschen Handelsvertragsbestimmungen vollständig unberührt lässt.

Damit entfielen aber auch die Bedenken, welche gegen die fraglichen Zugeständnisse vom Standpunkte des Fortganges der Verstaatlichungsaktion und der mit derselben voraussichtlich verbundenen Regulierung der Tarife des erweiterten Staatsbahnnetzes geltend gemacht werden.

Eine solche Regulierung, welche keine lineare sein kann, werde unhedingt wie bisher vor den Export- und Transittarifen sowohl aus volkswirtschaftlichen wie aus kommerziellen Rücksichten gegenüber der Konkurrenz anderer Routen Halt machen müssen.

Die Bindung von Maximalanteilen heziehe sich übrigens nach dem Wortlaute und Sinne der Absätze 2 und 3 nnr auf die gegenwärtigen Staatsbahnen. Um in dieser Hinsicht jeden Zweifel auszuschliessen, gibt der Minister die Erklärung ab, dass seitens der Regierung mit der kgl. ungarischen Regierung das Einvernehmen gepflogen wurde und die beiden Ressortministerien sich in der Auslegung der Bestimmungen des Artikels IX dahin geeinigt hahen, dass Absatz 2 und 3 dieses Artikels nur auf die gegenwärtigen, Absatz 1 und 6 dagegen auch auf die künftig hinzukommenden Staatsbahnen Anwendung finden.

In Absicht auf die Anwendung des Absatzes 6 auf die künftigen Staatsbahnlinien sei ungarischerseits übrigens, eine entsprechende wohlwollende Berücksichtigung der ungarischen Exportinteressen vorausgesetzt, die Bereitwilligkeit kundgegeben worden, den finanziellen Interessen der österreichischen Staatsbahnen in analoger Weise Rechnung zu tragen, wie dies in Absatz 7 rücksichtlich des dermaligen Staatsbahnnetzes in bezug auf den russischen Transitverkehr durch Galizien geschehen ist.

Es könne daher auch vom eisenbahnfinanziellen Standpunkte gegen die fragliche Bestimmung ein Anstand nicht erhoben werden, und seien die eisenbahnpolitischen Bedenken rücksichtlich der Verstaatlichung wohl als unbegründet zu erkennen.

Der finanzielle Effekt der gebundenen Tarifanteile und übertragenen Einheitssätze werde vielfach überschätzt. Die ganze Differenz dieser Ermässigungen gegenüber den normalen Tarifen erreiche beim Getreide knapp 150.000 Franken jährlich. Diese Ziffer stelle übrigens wegen der Routenkonkurrenz kein materielles Opfer dar.

Die vorstehende Darlegung zusammenfassend, erachte die Regierung, nachgewiesen zu haben, dass die Bestimmungen des Artikels IX dem gewiss zutreffenden Gedanken einer verkehrspolitischen Annäherung der beiden Reichshälften behufs gegenseitiger Unterstützung des Exportes durch die Staatsbahnen in sachlich zutreffender und keinem der beiden Teile ungerechtfertigte Opfer auferlegender Form Ausdruck geben. Sie böten beiden Reichshälften wertvolle Vorteile, ohne die Selbständigkeit der Tarif- und Eisenbahnpolitik zu heschränken.

Die Regierung glaube daher anch diese Bestimmungen als letzten noch zu diskutierenden Bestandteil des Zoll- und Handelsbündnisses der unveränderten Annahme seitens des Ausschusses empfehlen zu könuen.

Abg. Dr. Glabiński erklärt Artikel IX als den wundesten Punkt des Zoll- und Handelsbündnisses. In meritorischer Beziehung hilde Artikel IX nicht nur eine staatsrechtliche Niederlage Oesterreichs gegenüber Ungarn. Artikel IX enthalte die Gleichstellung Ungarns und Oesterreichs in tarifarischer Beziehung im gegenseitigen und Transitverkehre, was ein ganz irriger Grundsatz sei. Eiu zweiter Grundsatz sei die prinzipielle Bevorzugung des ungarischen Transitverkehres und eine Reihe von Meistbegünstigungsklauseln zugunsteu desselben ohne Rücksicht darauf, ob diese Begünstigungen auch den österreichischen Staatsbürgern und Exporteuren zukommen. Redner kündigt eine Resolution an, wonach die österreichischen Staatsbürger im Exportverkehre gegen Westen dieselben Tarifbegünstigungen geniessen sollen, wie sie auf Grund des Artikels IX dem ungarischen Transitoverkehre zugesichert werden sollen. Die wirtschaftliche Folge der Begünstigung der ungarischen Produktiou zeige sich darin, dass Ungarn auf den ausländischen Märkten einen Vorsprung erringt und in der Lage ist, die österreichische Industrie zu verdrängen. Schliesslicb wüuscht Redner Aufklärungen hinsicbtlich der vertraulichen Abmachungen mit der ungarischen Regierung, welche sich auf den Absatz 2 des Artikels IX hezieben.

Abg. Dr. Lecher stellt folgenden Antrag: „Die Regierung wird aufgefordert, die heute vom Eisenhahnminister zitierte Einigung mit Ungarn in bezug auf die Interpretation der Absätze 1, 2, 3 und 6 des Artikels IX dem Ausschusse vorzulegen.“

Eisenhahnminister Dr. Ritter v. Wittek

spricht sich gegen diesen Antrag mit der Bemerkung aus, dass die Vorlage einer derartigen Korrespondenz der zwischeu zwe

Regierungen in solchen Fällen stets beobachteten Gepflogenheit zuwiderlaufe. Der Eisenbahnminister konstatiert nochmals nachdrücklichst, dass die von ihm hervorgehobene Uebereinstimmung tatsächlich besteht, und glaubt, dass es vollkommen genügc, wenn die hierüber abgegebene, diese Einigung feststellende Regierungserklärung im Ausschussprotokolle niedergelegt werde.

An der Debatte beteiligen sich noch die Abgeordneten Dr. Lecher, Kaftan und Dr. Ellenhogen. Der letztere stellt den Antrag, die Regierung sei aufzufordern, das bisher fehlende schriftliche Uehereinkommen mit der ungarischen Regierung einzuholen und his dahin den Ausschuss zu vertagen.

Bei der hierauf folgenden Abstimmung wird der Antrag Lecher angenommen, worauf sich

Ministerpräsident Dr. v. Koerber

nochmals mit aller Entschiedenheit gegen die Vorlage der Korrespondenz ausspricht.

Schliesslich wird über den Antrag des Abg. Dr. Ellenbogen abgestimmt, der abgelehnt wird.

Die Verhandlung wird sodann abgebrochen.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau. (Anberaumung der Lokalverhandlung in Angelegenheit der Aufrechterhaltung der in den Bahnkörper fallenden Wasserleitung der Wassergenossenschaft in Steinschönau.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich der Beschwerden mehrerer Interessenten die Durchführung einer Lokalverhandlung in Angelegenheit der Aufrechterhaltung der in den Bahnkörper der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Böhm. Leipa-Steinschönau fallenden Wasserleitung der Wassergenossenschaft in Steinschönau notwendigen Massnahmen, eventuell deren Enteignung für Samstag den 20. Juni 1903 anberaumt. [E.-M.-Z. 27.545.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Marburg-Wies. (Vorlage des generellen Projektes: Anberaumung der Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums rücksichtlich des vom Fabrikanten und Gemeinderate Franz Neger in Marhurg namens des Konzessionswerbers vorgelegten generellen Projektes für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Marburg, eventuell von einem anderen Punkte der Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft, nach Wies zum Anschlusse an die gleichnamige Station der Graz-Köflacher Bahn im Sinne des § 3 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, und der §§ 10 bis 14 der Ministerialverordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die Vornahme der Trassenrevision für den 19. Juni 1903 und eventuell für den darauffolgenden Tag anberaumt. [E.-M.-Z. 26.703.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachhenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokal-, bezw. Strassenbahnen erteilt:

1. Mit Erlass vom 29. Mai 1903, Z. 29.208, der Direktion der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Pancsova-Petrovosello für eine von der Station Pancsova der Linien Nagy-Becskerek—Pancsova und Pancsova—Román-Szt. Petre ausgehende und diese über Hertelendyfalva, Sztarcsova, Homolics, Sándoregyháza, Bresztovacz und die Gemarkung der Gemeinde Plosicz in der Station Kubin-Dunapart (Donauumschlagsplatz) mit der Lokalbahn Versecz—Kubin-Dunapart verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 30. Mai 1903, Z. 31.131, dem Leo Ritter v. Ahsbabs in Budapest und Konsorten für eine von der Station Szigetvár der Eisenbahn Pécs (Fünfkirchen)—Barcs abzweigende,

a) über die Gemarkung der Gemeinde Hobol und weiterhin über Hoboli-Puszta, Német-Ujfalu und die Gemarkung der Gemeinde Vitizi-Puszta bis Drava-fok führende;

b) eine von der zukünftigen Station Drava-fok ausgehende und die Linie a) einerseits im Bereiche des Komitates Baranya in der Station Baranya-Sellye mit der Lokalbahn Szt. Lörincz—Baranya-Sellye—Szlatina-Nasicz verbindende;

c) anderseits von Baranya-Sellye aus bis Drava-Szt. Márton führende

normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 30. Mai 1903, Z. 65.299, dem Julius Laszkáry, Dr. Karl Haydin und Konsorten für eine von der Station Korpona der Honter Komitatslokalbahn Ipolyság-Korpona ausgehende und in deren Fortsetzung diese über Szász-Pelsöcz, Dobrona-Dobrováralja und die Gemarkung der Gemeinde Brezina in der Station Zólyom (Sillein) mit den Linien Budapest—Zólyom—Ruttka und Zólyom—Beszterczebánya—Zólyom-Brézó der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Frankreich. (Kühlwagen für den Lebensmitteltransport.) Die Direktion der Französischen Staatsbahnen hat im Interesse der Förderung des Lebensmittelverkehres eine Anzahl zweckmässig eingerichteter Kühlwaggons (Waggons réfrigérants) in Betrieb gesetzt. Für die in Kühlwaggons zu verladenden Güter kommen die im allgemeinen um nur 10 Prozent erhöhten normalen Tarifsätze für Eilgut zur Anwendung. Die Direktion besorgt ohne weiteres Entgelt die Beistellung und Nachfüllung von Eis und haftet — force majeure ausgenommen — für die unversehrte Ankunft der Güter in den Abgabsstationen. Nach dem „Journal des Transports“ soll sich auch die Direktion des Eisenbahnnetzes Paris—Orléans für die Einführung von Kühlwaggons entschieden haben. Ausserdem wurde unter Ingerenz der Direktionen der Haupteisenbahnnetze die Gründung einer Kühlwaggons-Leihgesellschaft beschlossen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis 23. Juni 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

17. Juni, *) nm 8½ Uhr früh (Metkovich A), Dampfer „Almissa“, Kapitän G. Porzia, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus und Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

18. „ *) nm 8 Uhr früh (Rildampfer nach Cattaro), Dampfer „Graf Wnrmbrand“, Kapitän F. Nasso, mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa nnd Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- nnd Wertsendungen nach Bari.

19. „ *) nm 8½ Uhr früh (Cattaro), Dampfer „Sultan“, Kapitän M. Braticevich, mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Caroher, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Bndua und Spizza.

20. „ *) nm 8½ Uhr früh (Metkovich B), Dampfer „Bosnia“, Kapitän G. Sirovich, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Traù, Spalato, S. Pietro, Postire, Pncischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opns nnd Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa und Gradaz auf der Rückfahrt.

23. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie), Dampfer „Thetis“, Kapitän G. Bianchi, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milnà, Lesina, Cnrzola, Gravosa, Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medna, Durazzo, Valona, Santi Qnaranta und Corfn. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindnng mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindnng mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rnndreisebillets I. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

17. Juni, Dampfer „Sultan“, Kapitän M. Braticevich, zu Mittag.
18. „ Dampfer „Venus“, Kapitän G. Grando } um
22. „ Dampfer „Venus“, Kapitän G. Grando } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

18. Juni, um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Bohemia", Kapitän C. Androvich, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

18. „ um 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie A), Dampfer „Anrora", Kapitän G. Bonomo, mit Berührung von Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus, Smyrna, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineholi, Samsun, Kerassnnd, Trapezunt, Rizeh und Batum.

21. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie A), Dampfer „Jupiter", Kapitän P. Marassi, mit Berührung von Fiume,* Corfu, Patras, Calamata, Piräns Smyrna, Cesmè, Chios nnd Vathy.

23. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer), Dampfer „Styria", Kapitän G. Burgstaller, mit Berührung von Brindisi, Santi Qnaranta, Corfu, Patras, Piräns, Dardanellen, Konstantinopel, Knstendjè, Sniinà, Varna, Galatz nnd Braila. Ueberschiffnng in Konstantinopel nach Burgas. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffnng in Corfu nach Durazzo, Medna, Dulcigno, Antivari, Sajada, Parga, Santa Maura und Prevesa.

25. „ um 11½ Uhr vorm. (Eildampfer nach Alexandrien), Dampfer „Habshnrg", Kapitän A. Leva, nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Juni, um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan), Dampfer „Persia", Kapitän P. Craglietto, (von Fiumeł) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama nnd Kohe.

Ost-Afrika.

25. Juni, Dampfer „Cleopatra", Kapitän M. Dabcevich, [von Fiumeł) am 21. Juni] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Snez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai nnd Dnrban.

Brasilien.

20. Juni, Dampfer „Orion", Kapitän E. Tarahocchia, mit Berührung von Fiume,*) Pernambnco, Bahia, Rio Janeiro und Santos.

*) Zwischen Triest nnd Finme und nmgekehrt werden weder Passagiere noch Waren znr Verschiffnng angenommen.

†) Die Berührung von Finme erfolgt vor der Ahfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes hei Kontnmaz-Massregeln

Verschiedene Mitteilungen.

Verlosungen.

Am 31. Dezember 1902.

Temesvárer elektrische Stadtbahn. 4½proz. Prioritäten

Am 25. Mai:

Lokalbahn Debreczen—Derecske—Nagy-Leta. Prioritätsaktien (Rückzahlung ab 31. Dezember).

Am 28. Mai:

Oesterr. Lloyd. Goldprioritäten (Rückzahlung ab 31. Dezember).

Am 30. Mai:

Triester Tramway-Gesellschaft. Aktien (Ausbezahlung ab 1. Juli).

Am 2. Juni:

Böhmische Landesbank. 4proz. Eisenbahnschuldscheine (Rückzahlung ab 1. September).

Unterkrainer Bahnen. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Dezember).

Am 6. Juni:

Budapester elektrische Stadtbahn. 4proz. Prioritäten (Rückzahlung am 2. Jänner).

Am 15. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Aktien lit. B (Rückzahlung ab 1. Juli).

Rückzahlungen.

Kolomeaer Lokalbahnen. Prioritätsaktien. In der am 30. Mai 1903 abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, von den bisher verlosten, aber nicht eingelösten Prioritätsaktien 12 Stück einzulösen.

Dividenden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Coupon per 1. Juli für die ganze Aktie K 196·—, für die halbe Aktie K 98·—, für die Fünftelaktie K 39·20.

Gölnitztal-Eisenbahn. Ab 1. Juli für die Prioritätsaktie K 10·—, für die Stammaktie K 6·30.

Achenseebahn-Gesellschaft. Für die Prioritätsaktie K 6·—.

Grosswardeiner Lokomotiv-Strassenbahn-Aktiengesellschaft. Für die Aktie K 13·—, für den Genussschein K 3·—.

Temesvárer elektrische Stadtbahn-Aktien-Gesellschaft. K 10·—.

Debrecziner Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft. K 14·—.

Ybbstalbahn. Ab 1. Juli für die Prioritätsaktie K 4·—.

Szamostaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Für die Prioritätsaktie K 40·—.

Petrozsény-Livazényer Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft. Für die Prioritäts- und Stammaktie K 32·—, für den Genussschein K 22·—.

Czernowitzer Elektrizitätswerks- und Strassenbahn-Gesellschaft. K 16·—.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen. Ab 1. Juli für die Prioritätsaktie K 6·—, für die Stammaktie K 10·—.

Generalversammlungen.

Im Monate Juni:

20. (Wien.) Lokalbahn Beneschau—Wlaschim—Unter-Kralowitz.
20. (Wien.) Unterkrainer Bahnen.
20. (Lemberg.) Ostgalizische Lokalbahnen.
22. (Wien.) Eisenbahn Schönwehr-Elbogen.
22. (Wien.) Eisenbahn Wien-Aspang.
22. (Wien.) Austro-belgische Eisenbahn.
22. (Lemberg.) Lokalbahn Lemberg-(Kleparów-)Janów.
23. (Wien.) Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft.
24. (Wien.) Lokalbahn Deutschbrod-Saar.
24. (Prag.) Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn.
25. (Wien.) Mährische Westbahn.
25. (Wien.) Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft.
25. (Czernowitz.) Bukowinaer Lokalbahnen.
25. (Prag.) Lokalbahn Postelberg-Laun.
25. (Budapest.) Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
26. (Wien.) Eisenbahn Wittmannsdorf-(Leobersdorf-)Ebenfurth.
26. (Wien.) Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien in Liquidation.
26. (Wien.) Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg.
26. (St. Pölten.) Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank.
27. (Wien.) Lokalbahn Asch-Rossbach.
27. (Graz.) Lokalbahn Murtalbahn-(Unzmarkt-Mauterndorf).
27. (Graz.) Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld.
27. (Graz.) Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg(-Neudau).
27. (Salzburg.) Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.
30. (Wien.) Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.
30. (Wien.) Wiener Elektrizitäts-Gesellschaft.
30. (Budapest.) Barcs-Pakraczer Eisenbahn-Aktiengesellscbaft.
30. (Triest.) Aktiengesellschaft der Triester Kleinbahnen.
30. (St. Joachimsthal.) Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal.
30. (Graz.) Lokalbahn Gleisdorf-Weiz.
30. (Graz.) Elektrische Kleinbahn Graz—Maria-Trost.

Im Monate Juli:

1. (Wien.) Lokalbahn Absdorf-Stockerau. Konstituierende Generalversammlung.

Petrozseny-Livazény-Lupenyer Lokalbahn-Aktiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 6. Juni 1903 fand in Budapest die diesjährige Generalversammlung der Aktionäre der Lokalbahn-Aktiengesellschaft Petrozsény-Livazény-Lupeny statt. Dem Berichte der Direktion zufolge betrug der Reingewinn des Jahres 1902 K 350.231. Die Generalversammlung beschloss nach Dotierung der Reserven eine Dividende von 16 Prozent für Prioritäts- und Stammaktien auszubezahlen, und erteilte der Direktion, sowie dem Aufsichtsrate das Absolutorium.

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: Kohlenfritz, Wien, XX/1.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aenderung von Frachtsätzen und Kilometer-Distanzen bis zum Schnittpunkte im Verkehre mit der Station Hütteldorf-Hacking transit in dem vom 1. Juli 1898 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Hornvieh etc. (Teil II, Heft 6).

Die auf Seite 77 des Tarifes, Teil II, Heft 6, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1898, bezw. auf Seite 45 des Nachtrages I und Seite 21 des Nachtrages II zu diesem Tarife befindlichen Schnittfrachtsätze und Kilometer-Distanzen für den Verkehr mit Hütteldorf-Hacking transit werden mit Gültigkeit vom 1. August 1903 durch nachstehende Frachtsätze und Kilometer „Bis zum Schnittpunkte" ersetzt, und zwar:

Kilometer	Frachtsätze für			
	Hornvieh in Wagenladungen	Borstenvieh, Schafe, Ziegen und sonstiges Kleinvieh in Wagenladungen		die neben angeführten Tiergattungen
	pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Etagewagens	für die Benützung der Trommel	nach dem Normalgewichte (siehe Tarif, Teil I) pro 100 kg
	in Heller			
	bis zum Schnittpunkte			
27	29	25	—	25

Wien, am 16. Juni 1903. [613]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonderzug von Berlin Stadtbahn nach Wien Nordbahnhof über Breslau—Oderberg.

In der Nacht vom 3. zum 4. Juli 1903 verkehrt ein Sonderzug von Berlin Stadtbahn nach Wien Nordbahnhof über Breslau—Oderberg.

Bei diesem Sonderzuge gelangen ermässigte Rückfahrkarten mit 45tägiger Geltungsdauer zu folgenden Preisen zur Ausgabe:

Nach Wien Nordbahnhof von	II. Klasse	III. Klasse
	Mark	
Berlin Stadtbahn	44·40	25·70
Frankfurt a. O.	43·20	24·90
Guben	42·80	24·90
Sommerfeld	41·00	24·90
Sorau	39·60	24·90
Kohlfurt	38·50	24·20
Liegnitz	33·80	20·80
Breslau Oberschl. Bhf.	29·50	17·80
Brieg	26·70	15·90
Oppeln	24·10	14·00
Kandrzin	21·30	12·10
Ratibor	19·10	10·50

Die Rückfahrt, welche bis Mitternacht des 45. Tages beendet sein muss, kann mit allen fahrplanmässigen Zügen über Oderberg ausgeführt werden.

Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre werden frei befördert, sofern für sie ein besonderer Platz nicht beansprucht wird. Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahre, sowie jüngere Kinder, falls für diese ein eigener Platz beansprucht wird, werden zum halben Preise befördert; hierbei wird für zwei Kinder eine Karte der betreffenden Klasse zum vollen Preise ausgegeben.

Freigepäck wird auf diese Sonderzugskarten nicht gewährt.

Wien, am 12. Juni 1903. [614]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Tarife, Teil II, Heft 4, vom 1. November 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 gelangt zu dem obenbezeichneten Tarife der Nachtrag II, enthaltend Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 50 und 71, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von K 0·25 für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. Juni 1903. [615]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen.

Massnahmen anlässlich Güteranhäufung in Plauen-Neundorf i. V.

Mit Genehmigung des kgl. Finanzministeriums wird wegen aussergewöhnlicher Güteranhäufung bis auf weiteres 1. die Lieferfrist für die nach Plauen-Neundorf i. V. aufgegebenen Güter um 10 Tage verlängert, 2. das Wagenstandgeld für die in Plauen-Neundorf i. V. nicht rechtzeitig entladenen Wagen auf das Doppelte des tarifmässigen Satzes festgesetzt.

Dresden, am 16. Juni 1903. [616]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Personenverkehr.

Anlässlich des zu gewärtigenden starken Personenverkehres zu den Doppelfeiertagen am 28. und 29. Juni 1903 werden in der Zeit vom 27. bis inklusive 30. Juni 1903 auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausser den fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen im Bedarfsfalle auch Vortrains dieser Züge in Verkehr gesetzt werden.

Wien, am 18. Juni 1903. [617]

Donau-Umschlagsverkehr via Linz.

Druckfehler-Berichtigung.

Die mit Kundmachung [594] im Verordnungs-Blatte Nr. 68 vom 16. Juni 1903 für die Station Krumau zur Einführung gebrachten Frachtsätze gelten nicht ab 1. Juni, sondern ab 1. Juli 1903.

Wien, am 17. Juni 1903. [618]

Oesterreichisch-Ungarischer Personenverkehr.

Tarif, Heft III.

Einführung einer neuen Rundreise von Oderberg nach Budapest über Poprád-Felka—Kassa, bezw. Ruttka—Zsolna.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai bis 30. September eines jeden Jahres gelangen feste Rundreisefahrkarten ab Oderberg über Poprád-Felka—Kassa—Budapest—Ruttka oder Zsolna zur Ausgabe.

Preise der Rundreisefahrkarten:

I.	II.	III.
Klasse in Kronen		
66·40	45·10	23·70

Die Fahrkarten I. und II. Klasse gelten für Schnell- und Personenzüge, jene der III. Klasse jedoch nur für Personenzüge, und haben eine 45tägige Geltungsdauer.

Die Rundfahrt kann nach Belieben in der einen oder anderen Richtung über Ruttka—Zsolna oder über Poprád-Felka—Kassa erfolgen.

Fahrtunterbrechung ist in allen bedeutenderen Badestationen gestattet.

Kinder geniessen keine besondere Ermässigung.

Budapest, am 18. Juni 1903. [619]

Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Einführung neuer Bedingungen für die Beförderung von Eilgütern mit Beförderungsscheinen (Abonnement) im Bereiche der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mit 1. Juli 1903 treten im Bereiche der k. k. österr. Staatsbahnen die nachstehenden neuen Bedingungen für die Beförderung von Eilgütern mit Beförderungsscheinen (Abonnement) in Wirksamkeit:

1. Im Bereiche der k. k. österr. Staatsbahnen werden regelmässig wiederkehrende Sendungen von Approvisionierungsartikeln und von rückkehrenden leeren Emballagen, insoweit dieselben nicht laut des Gütertarifes, Teil I, der österr.-ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, Abteilung B, Abschnitt A—II, zu den gewöhnlichen Eilgütern gehören, zur Beförderung mit Beförderungsscheinen gegen monatliche Abrechnung der Transportgebühren zugelassen.

Auf diese Sendungen finden die Bestimmungen des genannten Tarifes mit den nachfolgenden Abänderungen und Ergänzungen Anwendung.

2. Die Beförderung mit Beförderungsscheinen ist spätestens 8 Tage vor Beginn derselben jener Station, in welcher die Auflieferung der Waren zur Hinbeförderung erfolgen soll, unter Bezeichnung der Bestimmungsstationen und der Adressen der Empfänger schriftlich anzuzeigen. Sofern die Auf- oder Ablieferung auf einer Haltestelle, oder auf einer Anschlussstation, in welcher eine fremde Bahnverwaltung den Dienst besorgt, erfolgen soll, ist hierzu die Genehmigung jener k. k. Staatsbahn-Direktion erforderlich, in deren Bezirk die Station oder Haltestelle liegt, in welcher die Auflieferung der Waren stattfinden soll.

3. Die Partei hat für den von ihr anzugebenden Höchstbetrag der innerhalb eines Monates auflaufenden Beförderungsgebühren für den Transport der Waren und der zurückkehrenden Emballagen Sicherheit in Bargeld zu leisten, welches als Frachtvorschuss erliegt und nicht verzinst wird.

Diese Barkaution ist, sofern die Auflieferung zur Hinbeförderung in einer Station erfolgt, in dieser, und sofern die Auflieferung in einer Haltestelle erfolgt, in jener Station zu erlegen, welcher die Verrechnung der Einnahmen dieser Haltestelle obliegt (Verrechnungsstation).

Dem Erleger wird ein Erlagsschein und ein Exemplar der gegenwärtigen Bedingungen ausgefolgt.

4. Die Abfertigung erfolgt sowohl bei Beförderung der vollen Behältnisse, als auch bei der Rückbeförderung der Emballagen auf Grund der bahnseitig aufgelegten Beförderungsscheine (mit aufgedrucktem Stempelzeichen).

Den für den etwaigen Rücktransport der Emballagen erforderlichen Beförderungsschein hat der Abonnent bei der Aufgabe der vollen Behältnisse beizubringen. Dieser Beförderungsschein wird dem Empfänger in der Bestimmungsstation ausgefolgt. Die Adresse hat der Abonnent, die übrigen Rubriken der Versender der Emballagen auszufüllen.

Exemplare der Beförderungsscheine sind in den Stationen käuflich zu haben, und zwar zum Preise von 3 Heller für einen Beförderungsschein mit aufgedrucktem Stempelzeichen von 2 Heller und zum Preise von 11 Heller

für einen Beförderungsschein mit aufgedrucktem Stempelzeichen von 10 Heller.*)

Erfolgt die Auflieferung zur Hinbeförderung auf einer unbesetzten Haltestelle oder einer Haltestelle, in welcher entweder keine Schreibkraft vorhanden ist, oder der Dienst von Privatpersonen besorgt wird, so ist seitens der Partei zum Zwecke der Rechnungsanlage für jede Sendung ausser dem Beförderungsscheine noch ein Auszug aus dem Beförderungsscheine beizubringen. Die erforderlichen Formulare**) hat die Partei zu beschaffen.

5. Auf Verlangen des Absenders wird die Annahme der Sendung zur Beförderung auf einem vom Absender beizubringenden Duplikate des Beförderungsscheines, welches als solches zu bezeichnen ist, bestätigt. Aufnahmescheine werden nicht ausgestellt.

6. Jedes Frachtstück muss mit der vollen Adresse des Empfängers versehen sein. Die Emballagen sind, sofern sie zwischen zwei Stationen, bezw. Haltestellen, regelmässig hin- und rückgesendet werden, mit der Bezeichnung dieser Stationen, bezw. Haltestellen, sowie mit dem Eigentumsmerkmale des Besitzers in dauerhafter Weise zu versehen. Bei Verwendung von Blechmarken müssen die eingepressten Schrift- und Zahlenzeichen mindestens 2 cm hoch sein.

7. Milchgefässe müssen amtlich geeicht sein.

8. Bei der Auflieferung zur Hinbeförderung sind auf Verlangen der Aufnahmestelle die Kautionserlagscheine vorzuweisen.

9. Das Auf- und Abladen wird von der Eisenbahn besorgt. Die Absender und Empfänger sind jedoch auf Verlangen der Eisenbahn verpflichtet, beim Auf- und Abladen Aushilfe zu leisten.

10. Die Beförderung erfolgt, wenn die Benützung eines gemischten oder Güterzuges nicht vorzuziehen ist, mit Personenzügen. Die Benützung von Schnellzügen ist ausgeschlossen. Sofern die Eisenbahn der Partei die zu benützenden Züge bezeichnet, erfolgt die Beförderung ausschliesslich mit diesen Zügen.

Die Beförderung von Sendungen, welche nicht spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges aufgeliefert sind, kann nicht beansprucht werden.

11. Die Sendungen dürfen nicht mit Nachnahmen nach Eingang oder mit Barvorschüssen belastet werden. Die Deklaration des Interesses an der Lieferung ist unzulässig.

12. Die Sendung ist auf der Bestimmungsstation vom Empfänger abzuholen; der letztere wird von der Ankunft der Sendung nicht avisiert.

Die Eisenbahn ist berechtigt, nach Haltestellen aufgegebene Sendungen, welche nicht sofort beim Zuge selbst abgenommen werden, in die nächste Station zu befördern und dem Adressaten von hier aus zum Bezuge zu avisieren.

13. Der Empfang der Sendung ist auf dem Beförderungsscheine zu bestätigen, welcher in Händen der Eisenbahn verbleibt.

14. Etwaige aussergerichtliche Ansprüche (Reklamationen) sind mit allen Angaben anzubringen, die in dem Beförderungsscheine enthalten waren.

15. Die Frachtberechnung erfolgt zu jenen Frachtsätzen, welche für die betreffenden Artikel in der betreffenden Relation bei eilgutmässiger Beförderung vorgesehen sind. Für die in Haltestellen zur Auf- oder Abgabe gelangenden Sendungen erfolgt die Frachtberechnung unter Zugrundelegung der Entfernungen ab, bezw. bis zur Haltestelle nach Massgabe der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen festgesetzten Zoneneinteilung.

16. Das der Frachtberechnung zugrunde zu legende Gewicht wird bei Milchsendungen in Blechkannen, bezw. bei den zurückgehenden Blechkannen nicht durch wirkliche Abwage, sondern in der Weise ermittelt, dass das Eigengewicht einer leeren Kanne mit einem Fassungsinhalte von nicht mehr als 10 l angenommen wird mit 4 kg, von nicht mehr als 15 l mit 5 kg und so fort, für je weitere angefangene 5 l mit 1 kg.

Die Berechnung des Nettogewichtes geschieht nach dem Fassungsinhalte der Gefässe unter Annahme von 1 l gleich 1 kg. Das Bruttogewicht ergibt sich durch Addition des „Nettogewichtes“ und des bezüglichen Normalgewichtes der leeren Kanne.

Bei anderen Sendungen kann nach dem Ermessen der zuständigen k. k. Staatsbahn-Direktion von der wirklichen Abwage in jedem einzelnen Falle Umgang genommen und das der Frachtberechnung zugrunde zu legende Gewicht im Einvernehmen mit der Partei einfür allemal festgestellt werden. Zu diesem Zwecke ist jedes Behältnis in leerem und — bei höchstmöglicher Ausnützung des Fassungsraumes — in gefülltem Zustande der bahnamtlichen Abwage zu unterziehen. Das festgestellte Gewicht der leeren und gefüllten Behältnisse ist nebst der Bezeichnung des Artikels auf dem Behältnisse in dauerhafter Weise ersichtlich zu machen. Bei Milchsendungen in Glasflaschen ist auf dem Behältnisse auch die Anzahl und Art der in das Behältnis eingestellten Flaschen ersichtlich zu machen.

Die nach obigem ermittelten Bruttogewichte werden der Frachtberechnung — ohne Rücksicht darauf, ob der Fassungsraum der Gefässe ausgenützt ist oder nicht — zugrunde gelegt.

17. In der Versand-, bezw. Verrechnungsstation der Hinbeförderung werden über die mit Beförderungsscheinen abgefertigten Sendungen, getrennt nach den einzelnen Bestimmungsstationen, Aufschreibungen (Konsignationen) geführt. Auf Grund derselben wird die Monatsschuldigkeit ermittelt und in einer Rechnung nachgewiesen, deren Stempelkosten die Partei zu tragen hat.

In die Konsignation wird jede Sendung mit ihrem tarifmässig aufgerundeten Gewichte eingetragen. Beim Rechnungsabschlusse werden die Gewichte derjenigen Sendungen, für welche derselbe Frachtsatz anzuwenden ist, zusammengezählt; die Fracht wird nach den Gesamtgewichtsbeträgen berechnet. (Siehe Z. 15.) Hierzu kommen die Aufnahms-Stempelgebühren von 10 Heller für jede Sendung und die etwa für Anschlussstationen tarifmässig entfallenden Ueberstellungs- oder sonstigen Nebengebühren, welche separat in Rechnung gestellt werden.

Die Parteien können im Laufe des Monates in die für sie angelegten Konsignationen Einsicht nehmen.

*) Bei Transporten auf Entfernungen bis 38 km sind Beförderungsscheine mit dem aufgedruckten Stempelzeichen von 2 Heller, bei Transporten auf weitere Entfernungen solche mit dem aufgedruckten Stempelzeichen von 10 Heller zu verwenden.

**) Ueber das Formular geben die Stationen Auskunft.

18. Die Abrechnung erfolgt auf der Station der Hinbeförderung, bezw. der Verrechnungsstation der betreffenden Haltestelle am letzten jeden Monates in Gegenwart der Partei oder ihres Bevollmächtigten. Sofern die Partei jedoch erklärt hat, dass sie bei der Abrechnung nicht zugegen sein will, wird ihr der Zahlungsbetrag auf ihre Kosten nachweisbar bekanntgegeben.

Der Zahlungsbetrag ist innerhalb zweier Tage nach Ablauf des Tages, an welchem die Abrechnung gepflogen oder die Benachrichtigung abgesendet wurde, zu begleichen. Nach Begleichung des Zahlungsbetrages wird der Partei die saldierte Rechnung samt Kopien der zugehörigen Konsignationen ausgefolgt, bezw. rekommandiert zugesendet.

Diejenigen Parteien, welche den Zahlungsbetrag im Wege der k. k. Postsparkassa begleichen wollen, können sich der mit der Schek-Kontonummer der zuständigen k. k. Staatsbahn-Direktion versehenen Empfangs- (Erlag-) Scheine bedienen; dieselben sind zum Preise von 6 Heller für das Stück bei den Stationen erhältlich.

Die vom Postamte bestätigten Erlagscheine sind der Verrechnungsstation als Nachweis der erfolgten Zahlung zu übermitteln.

19. Die Abrechnung wird, ohne den Schluss des Monates abzuwarten, sofort gepflogen, wenn der Betrag der zu Lasten der Partei entfallenden Gebühren die Höhe der erlegten Kaution erreicht, und nicht sofort nachweislich eine entsprechende Abschlagszahlung geleistet wird.

20. Die Beförderung mit Beförderungsscheinen kann sowohl von der Partei, als auch von der Eisenbahn jederzeit ohne Angabe von Gründen eingestellt werden. Die Eisenbahn ist jedoch zur Herausgabe der Kaution erst dann verpflichtet, wenn festgestellt ist, dass der Partei aus dieser Beförderung keinerlei Verbindlichkeiten mehr obliegen.

Die Ausfolgung der Kaution ist von der Partei auf dem Erlagscheine zu bestätigen und dieser der Eisenbahn zurückzugeben.

Zufolge der Bestimmung der Ziffer 4 der vorstehenden Bedingungen dürfen die derzeit in Gebrauch stehenden Eilgut-Beförderungsscheine nur mehr bis inkl. 30. Juni 1903 verwendet werden. Für die mit 1. Juli 1903 in Händen der Parteien verbleibenden alten Beförderungsscheine wird gegen Einziehung derselben seitens der Stationen der nach den dermaligen Verschleisspreisen entfallende Betrag rückerstattet.

Wien, am 16. Juni 1903. [620]

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Abfertigung von Eilgütern mit Frankierungsmarken im Lokalverkehre der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1903 treten für die Abfertigung von mit Frankierungsmarken zur Beförderung gelangenden Eilgutkolli im Lokalverkehre der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn nachstehende Bestimmungen in Kraft:

Im Lokalverkehre der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn werden Sendungen der im gemeinsamen Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschnitt A—II, angeführten gewöhnlichen, ermässigten und besonders ermässigten Eilgüter zur eilgutmässigen Beförderung ohne Frachtbrief unter der Voraussetzung zugelassen, dass diese Sendungen nur aus je einem Kollo bestehen und die Transportgebühren mittels der bahnseitig aufgelegten Marken frankiert werden. Auf diese Sendungen finden die Bestimmungen des gemeinsamen Tarif-Teiles I, Abt. A, „Reglementarische Bestimmungeu", mit den nachstehenden Abänderungen und Ergänzungen Anwendung.

Für die Beförderung von Markenkolli gilt nachstehender Tarif:

Für Kolli	im Gewichte	auf Entfernungen	Transport- inkl. Aufnahmsstempelgebühr	
			K	h
gewöhnlichen Eilgutes	bis 25 kg	bis 32 km	—	50
ermässigten oder besonders ermässigten Eilgutes	bis 50 kg	bis 32 km	—	50

Sendungen in höherem als dem vorstehendem Gewichte sind von der Beförderung als Markenkolli ausgeschlossen.

Zur Frankierung der Transportgebühr von 50 Heller ist eine Marke zu verwenden.

Markenkolli dürfen mit Nachnahmen nach Eingang nur bis zum Höchstbetrage von K 50 und nur bei der Aufgabe des Gutes belastet werden. Eine nachträgliche Auflage von Nachnahmen nach Eingang auf Markenkolli oder eine Erhöhung von auf derartige Kolli aufgelegten Nachnahmen nach Eingang ist unzulässig.

Zur Auflage von Nachnahmen nach Eingang auf Markenkolli sind die bahnseitig aufgelegten Nachnahmescheine zu verwenden.

Eine besondere Verständigung des Absenders von dem Eingange des Nachnahmebetrages in der Empfangsstation findet nicht statt.

Der Absender kann die Nachnahme gegen Einziehung des saldierten Legitimationsscheines nach Ablauf von 14 Tagen, vom Tage der Abfertigung an gerechnet, beheben, sofern nicht etwa das der Versandstation zuzusendende Eingangsaviso der Empfangsstation bei ersterer noch ausständig ist.

Die tarifmässig entfallende Nachnahmeprovision wird stets vom Absender, und zwar bei Auszahlung der Nachnahme, bezw. in Fällen der Auflassung der Nachnahme, anlässlich der Entgegennahme der betreffenden nachträglichen Verfügung erhoben.

In Fällen nachträglicher Minderung oder Auflassung von auf Markenkolli aufgegebenen Nachnahmen hat der Versender zum Nachweise seiner Berechtigung nebst dem Nachnahme-Legitimationsscheine auch den kleineren Abschnitt der betreffenden Marke vorzuweisen. Barvorschüsse werden auf Markenkolli nicht erteilt; desgleichen ist eine Deklaration des Interesses an der Lieferung hinsichtlich dieser Kolli unzulässig.

Der Verkauf der Marken erfolgt seitens der Stationen; verdorbene Marken, welche noch als solche deutlich kenntlich sind, und von welchen noch kein bahnamtlicher Gebrauch gemacht wurde, werden seitens der Stationen gegen neue Marken umgetauscht. Der Umtausch der Marken erfolgt jedoch nur dann, wenn beide Abschnitte derselben beigebracht werden.

Die Annahme der Markenkolli zur Beförderung erfolgt nur nach Stationen. Die Aufgabe hat bei der Eilgutabfertigungsstelle stattzufinden.

Auf das zur Aufgabe gelangende Kollo ist, sofern die nachstehend erwähnten Daten nicht auf das Kollo selbst geschrieben werden können, vom Absender ein Zettel aufzukleben, auf welchem die genaue Adresse des Absenders und des Empfängers, sowie der Inhalt des Kollos anzugeben sind.

Gestattet die Verpackung des Kollos eine entsprechend sichere Anbringung dieser Daten auf dem Kollo selbst nicht, so sind dieselben auf einem besonderen Kartontäfelchen anzubringen, welches an das Kollo mittels Bindfadens zu befestigen ist.

Adresszettel sind bei den Abfertigungsstellen unentgeltlich erhältlich.

Zur Adressierung der Markenkolli mit Nachnahmebelastung ist der Adresszettel des Nachnahmescheines zu verwenden, in welchem ausser den vorangeführten Daten auch der Nachnahmebetrag, und zwar bezüglich der Kronen in Buchstaben ersichtlich zu machen ist.

Den Nachnahme-Legitimationsschein — mit Ausnahme der Rubrik „Bahnvermerk“ — hat die Partei selbst, übereinstimmend mit den Angaben des Adresszettels, genau und deutlich auszufüllen und bei der Aufgabe beizubringen.

Derselbe wird nach erfolgter bahnseitiger Ausfüllung der Rubrik „Bahnvermerk“ an die Partei rückgestellt.

Die Verwendung der Marken hat in der Weise zu erfolgen, dass der Absender den grösseren Abschnitt der Marke entweder auf das Kollo neben die auf dasselbe geschriebene Adresse oder auf den unbeschriebenen Teil des mit der Adresse versehenen Zettels, bezw. Kartontäfelchens aufklebt.

Der kleinere Abschnitt der Marke wird dem Absender als Aufnahmsbescheinigung eingehändigt.

Eine bahnseitige Abwage der Kolli erfolgt nicht; die Aufnahmestelle hat sich lediglich auf die schätzungsweise Prüfung des Gewichtes der Kolli zu beschränken, und falls eine Ueberschreitung des Maximalgewichtes vermutet wird, die Sendung nur anzunehmen, wenn das Gewicht festgestellt werden kann.

Sollte in der Bestimmungsstation konstatiert werden, dass die Gebühren für ein Markenkollo zu niedrig frankiert sind, so wird der entfallende Differenzbetrag von dem Empfänger, welchem hierüber eine Bestätigung zu erteilen ist, nacherhoben.

Sofern in der Bestimmungsstation ein bahnseitiger Zustellungsdienst nicht eingerichtet ist, oder die Empfänger im Wege der im § 68 (5) des Betriebsreglements vorgesehenen schriftlichen Anzeige auf die bahnseitige Zustellung der für sie anlangenden Markenkolli verzichten, werden die Empfänger von dem Einlangen der Markenkolli innerhalb der für Eilgut festgesetzten Frist avisiert. In jenen Stationen, in welchen eine bahnseitige Zustellung der Markenkolli eingerichtet ist, erfolgt die Zustellung der Markenkolli, sofern die Empfänger auf dieselbe nicht verzichten, ohne vorherige Avisierung der Empfänger in die Wohnung derselben.

Die auf die Abfertigung von Markengütern bezug habenden ausführlichen Bestimmungen sind in einem Heftchen zusammengefasst worden, welches in allen Stationen zum Preise von 50 Heller bezogen werden kann.

Wien, am 18. Juni 1903. [621]

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

18. Juni. Infolge Dammrutschung in der Strecke Wołkowce Turylcze—Germakówka der Linie Teresin—Iwanie puste wurde vom 18. Juni an der Güterverkehr auf circa drei Tage eingestellt. — Der Personenverkehr wird mit den Zügen 3854 und 3857 mittels Umsteigens aufrecht erhalten. — Die Züge 3853 und 3860 verkehren nur in der Strecke Teresin—Borszczów.

K. k. Staatsbahn-Direktion Villach.

Offert-Ausschreibung.

Bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach gelangt die Lieferung und Aufstellung von neuen Eisenkonstruktionen für die bei km 4·8/5·1 der normalspurigen Staatsbahnlinie Laibach—Stein neben der bestehenden Brücke circa 20 m flussabwärts neu zu erbauenden Savebrücke mit einer Flussöffnung für 61·8 m und beiderseits je einer Inundationsöffnung für 41·5 m Stützweite im beiläufigen Gesamtgewichte von 330 000 kg Martinflusseisen, 11.200 kg Martinflussstahl, 2800 kg Roheisenguss und 1000 kg Blei im allgemeinen öffentlichen Offertwege zur Vergebung.

Die Lieferung umfasst auch die Beistellung der erforderlichen Montierungsgerüste für einen beiläufigen grössten Abstand zwischen Terrain und Schwellenhöhe von 6 m und 7 m bei den Seitenöffnungen, 8 m bei der Flussöffnung, ferner den Anstrich und für die Flussöffnung auch die Planverfassung.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen für 100 kg Neumaterial nach dem rechnungsmässigen Gewichte.

Die Offerte müssen bis zum **15. Juli 1903, 12 Uhr mittags,** bei der Abteilung 2 der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach überreicht sein. Die Eröffnung derselben erfolgt daselbst am gleichen Tage um 3 Uhr nachmittags.

Das vorher bei der Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zu erlegende Vadium beträgt K 8300.

Der Termin für die Vollendung der Arbeiten ist möglichst kurz zu bemessen und von den Anbotstellern selbst anzugeben.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die zu benützenden Offertformulare, die Bedingnishefte und der generelle Plan liegen ab 18. Juni 1903 bei der Abteilung 3 der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach zur Einsicht auf und können — letztere beiden gegen Erlag der Selbstkosten — daselbst auch bezogen werden.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach behält sich das Recht vor, über die Annahme oder Ablehnung der Angebote nach freiem Ermessen zu entscheiden.

Villach, im Juni 1903.

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt. auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

VERORDNUNGS-BLATT

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Redigirt im k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

für **Oesterreich-Ungarn** . .	ganzjährig Kronen 24·—	halbjährig Kronen 12·—	vierteljährig Kronen 6·—
für das **Deutsche Reich** . .	„ Mark 25·—	„ Mark 12·50	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland** . .	„ Frcs. 33·—	„ Frcs. 16·50	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1515	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	beteiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	München Ostbhf.	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10.000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Juli 1903 bis 30. Juni 1904	Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen und Koks von Ladestellen, bezw. Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Oktober 1902	Markpfennige 169·6	143·6	26·0	Im Rückvergütungswege	Anf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die gewährten Nachlässe werden von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den k. k. österr. Staatsbahnen getragen
					München Südbhf.				170·6	144·6	26·0			
					München Laim				171·6	145·6	26·0			
					München Zentralbhf.				172·6	146·6	26·0			
					Landshut				165·6	150·5	15·1			
					Regensburg				169·8	151·5	18·3			
				Karwin	München Ostbhf.				174·0	148·0	26·0			
					München Südbhf.				175·0	149·0	26·0			
					München Laim				176·0	150·0	26·0			
					München Zentralbhf.				177·0	151·0	26·0			
					Landshut				170·0	154·9	15·1			
					Regensburg				174·2	155·9	18·3			
1516	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Porzellan (einschliesslich Isoliermaterial und Montagegegenstände aus Porzellan) 1. unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh und dergleichen verladen oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben, Kisten oder Fässern oder in Lattenkisten; 2. in anderer Verpackung	Merkelsgrün	Baden	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5.000 kg b) 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1901	Es bestehen keine direkten Frachtsätze ad 1. a) 458 Centimes ad 1. b) 342 „ ad 2. a) 471 „ ad 2. b) 355 „			Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	1519	1518	1517
Die Publikation erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Für Artikel	Emballagen, gebrauchte, leere, laut Abschnitt C—V des Tarifes, Teil I, Abteilung B	Eisenkonstruktionsteile der Tarifposition E—5	Artikel des Ausnahmetarifes 16 B (Porzellanerde etc.) des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes, Tarif, Teil II, Heft 1
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	a) Güter der Klasse I b) „ „ „ II	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Sodan
Für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Freiwaldau-Gräfenberg k.k.St.B. oder umgekehrt Eger B.E.B. Eger k.k.St.B. Karlsbad B.E.B. Pilsen k.k.St.B.	Brannan	Lanscha Rudolstadt (Thür.) Stadtilm
Das Zugeständnis wird gemacht bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Freiwaldau-Gräfenberg k.k.St.B. oder umgekehrt Pilsen k.k.St.B. Retz Oe.N.W.B. Pilsen k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 5000 kg 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechtbaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen für den Bau einer Weberei in Brannan bestimmt sein	Einbaltung der für den Ausnahmetarif 16 B geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg für den Frachtbrief. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Aufrechtbaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 1. Juli 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	Lokaltarife	Lokaltarif	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	251 Heller 193 Heller	Besteht kein direkter Frachtsatz
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Heller: a) 598 b) 477 598 477 579 444 498 383 212 162	201 Heller 155 Heller	Pfennig: 77 75 80
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		50 Heller 38 Heller	
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904	
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1520	1521	1522
Die Publikation erfolgt	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Name der beteiligten Verwaltungen			
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Holz der Pos. H—19 der Güterklassifikation (mit Ausnahme von Brennholz und Abfallholz)	Ziegel der Tarifposition Z—1	Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Rimaszombat	Bruck a/L. Lokalbahn	sämtlichen Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
nach	Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Stadlau und Floridsdorf	Gross-Schwechat Klein-Schwechat	Nemotitz
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue einer Spiritusbrennerei in Koritschan bei Nemotitz bestimmt sein
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Kartierungsfrachtsätze vom 1. März 1903	Anhang zum Lokaltarife	Lokaltarif, sowie Anhang zu demselben
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	139 Heller	Verschieden	Verschieden
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	122 Heller	19 Heller	
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	17 Heller		25 Prozent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des Lokaltarifes der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie des Anhanges zu demselben mit der Beschränkung, dass der Minimalfrachtsatz 8 Heller pro 100 kg betragen muss
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1904
Besondere Bemerkungen			

Fortlaufende Nummer	1523	1524	1525
	Südbahn-Gesellschaft	**Südbahn-Gesellschaft**	**Oesterr. Nordwestbahn**
Die Publikation erfolgt: von der			
Die Publikation erfolgt: und im Namen der		beteiligten Verwaltungen	Böhmischen Nordbahn
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Schwefelkies	Garne der Position G—3 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Maschinen, landwirtschaftliche, der Pos. M—14
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Triest	Trübenwasser	Stockeran
Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	Liesing	Görz oder in umgekehrter Richtung	Bodenbach B.N.B.
Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	**Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 t innerhalb der Begünstigungsdauer.** Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Anfgabe des genannten Artikels im Mindestquantum des Ladegewichtes der zum Transporte verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger. Sendungen müssen von Spanien provenieren und seewärts in Triest anlangen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Bei Anfgabe als Frachtgut a) in Mengen unter 5.000 kg, b) von mindestens 5.000 } kg des genannten Artikels für den c) „ „ 10.000 } Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür	Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen
Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 24. Juni 1903 bis Ende Dezember 1903	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, Tarif-Teil II, Heft 1	Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2	Lokaltarife der beteiligten Bahnverwaltungen
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	124 Heller	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Bestehen keiner
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	120 Heller	a) 654 Heller b) 546 „ c) 428 „	324 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	4 Heller		
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer bei der Kontrolle der Einnahmen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden müssen		
Besondere Bemerkungen			

1527	1528	Fortlaufende Nummer	1
k. k. österr. Staatsbahnen	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Die Publikation erfolgt: von der	2
beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	und im Namen der	3
Cement	Eilgüter: gewöhnliche; ermässigte; besonders ermässigte — Frachtgüter der Klasse: I; II; A für 5000 kg; A für 10.000 kg — Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—5 und E—6 d; Bier der Pos. B—13, mit Ausnahme von Bier in Flaschen; Wein der Pos. W—10, mit Ausnahme von Wein in Flaschen — unter 5000 kg pro Frachtbrief	für Artikel	4
Söll-Leukenthal	Wieu Nordbahnhof oder Staatsbahnhof	Das Zugeständnis wird gemacht: für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5
Falkenau a. d. E.	a) Neumarkt in Galizien b) Zakopane	nach	
Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, bezw. zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	und gilt in der Zeit	7
Tarif-Teil II, Heft 5, des Bayerisch-Oesterreichischen Grenzverkehres vom 1. Jänner 1895	Tarif, Teil II, des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. August 1900	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8
Besteht derzeit nicht	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9
124 Heller	a) 1384 584 584 584 477 333 315 333 333 333 Heller b) 1456 623 623 623 511 362 344 362 362 362	pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
		pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Art der Durchführung	12
		Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13
		Besondere Bemerkungen	14

oder umgekehrt

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1528	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Borke (Rinde) laut Abschnitt II des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	Unter-Drauburg	Ulm *)	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Ausnahmetarifes	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	Tarif, Teil IV, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1903	Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze	Mark Abteilung I II 1·66 1·42		Im Kartierungswege	*) Die im Tarife, Teil IV, Heft 1, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1903 für gewisse württembergische Stationen vorgesehenen Anstossbeträge an Ulm finden auch rücksichtlich der nebenstehenden Frachtsätze Anwendung	
				Saldenhofen						1·69 1·51				
				oder umgekehrt										

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
68	Nr. 62 vom 30. Mai 1903	1405	K. k. österr. Staatsbahnen	Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft	Milch der Pos. M—22 und leer retourgehende Milchkannen als Eilgut	Aužic Klomin Měšic Neratovic Vrutic	Nusle-Vršovic	Die Frachtsätze für leer retourgehende Milchkannen als Eilgut gelten nur in der Richtung von Nusle-Vršovic nach den bezeichneten Stationen	

Krahne

Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718

liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 71. **Wien, 23. Juni 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Kommission für Verkehrsanlagen in Wien. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Schiffahrt. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 1. Juni 1903 dem Beschlusse des Landtages des Herzogtumes Steiermark vom 30. Dezember 1901, betreffend die finanzielle Förderung der Lokalbahn von Grobelno über Sauerbrunn und Rohitsch zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina, insoweit dieser Beschluss eine Veränderung des Stammvermögens des Landes mit sich bringt, die Allerhöchste Genehmigung zu erteilen geruht.

Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Lokalbahn Absdorf-Stockerau“ und Genehmigung der Statuten derselben.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium den Herren Julius Schaumann, Bürgermeister in Stockerau, Ignaz Weineck, Oberdirektor der Sparkassa in Stockerau, und Dr. Michael Ecker, k. k. Notar in Stockerau, als Konzessionären der den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 11. Oktober 1902, R.-G.-Bl. Nr. 202, bildenden normalspurigen Lokomotiveisenbahn von der Station Absdorf-Hippersdorf der Staatsbahnlinie Wien—Prag nach Stockerau die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Lokalbahn Absdorf-Stockerau“ mit dem Sitze in Wien erteilt und die Statuten dieser Gesellschaft unter einem genehmigt.

Wien, am 9. Juni 1903. — Z. 25.774. E.-M.-Z. 27.246.

Genehmigung der Aenderung der Statuten der Zillertalbahn.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium und dem Finanzministerium die in Gemässheit der Beschlüsse der zweiten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Zillertalbahn in Zell am Ziller vom 20. April 1902 durchgefürten Aenderungen der §§ 8, 9, 12, 19 und 34 der Gesellschaftsstatuten genehmigt.

Wien, am 6. Juni 1903. — Z. 25.364. E.-M.-Z. 27.062.

Anhang A zu den im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 63 ex 1899 verlautbarten „Normativ-Bedingungen für die Befreiung vom Frankaturzwange auf den k. k. österr. Staatsbahnen“, enthaltend die „Sonderbedingungen für die Befreiung vom Frankaturzwange bei Fleischsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien-Markthalle“.

Mit 1. Juli 1903 treten die nachfolgenden „Sonderbedingungen für die Befreiung vom Frankaturzwange bei Fleischsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien-Markthalle“ als Anhang A zu den „Normativ-Bedingungen für die Befreiung vom Frankaturzwange auf den k. k. österr. Staatsbahnen“ in Wirksamkeit.

Anhang A zu den Normativ-Bedingungen für die Befreiung vom Frankaturzwange, enthaltend die Sonderbedingungen für die Befreiung vom Frankaturzwange bei Fleischsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien-Markthalle.

§ 1.

Für Fleischsendungen, welche von in Galizien und der Bukowina gelegenen Stationen nach Wien-Markthalle zum Versand gelangen, kann der Empfänger die Befreiung vom Frankaturzwange, d. i. die Begünstigung erwerben, dass alle unter seiner Adresse auf einer in Galizien oder der Bukowina gelegenen Station nach Wien-Markthalle zur Aufgabe gebrachten Fleischsendungen unter Ueberweisung der Fracht- und sonstigen Gebühren zur Beförderung angenommen werden.

§ 2.

Die Gesuche um Befreiung vom Frankaturzwange sind bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien einzubringen.

§ 3.

Der Einreicher hat die unten folgende Erklärung auszustellen und für die Hälfte des Höchstbetrages der innerhalb drei aufeinander folgender Tage auflaufenden Frachten, mindestens aber für K 150 Sicherheit zu leisten.

§ 4.

Der Erwerber der Befreiung vom Frankaturzwange ist verpflichtet, die Fracht- und sonstigen Gebühren, welche auf den unter seiner Adresse in Wien-Markthalle aus Galizien und der Bukowina einlangenden Fleischsendungen haften, sofort beim Bezuge der Sendung zu begleichen.

Der Bezug hat innerhalb längstens zwei Stunden nach Bereitstellung zu erfolgen, widrigenfalls die Sendung dem städtischen Marktamte zum Zwecke des Verkaufes im Sinne des § 6 der „Marktordnung für den täglichen Fleischmarkt in der Grossmarkthalle“ überwiesen wird.

Wenn in einem solchen Falle die auf der Sendung haftenden Fracht- und sonstigen Gebühren nicht beglichen sind und der beim marktamtlichen Verkaufe der Sendung erzielte Erlös zur Deckung der bahnseitigen Forderungen nicht ausreicht oder ein Verkauf wegen marktamtlicher Beschlagnahme oder Vertilgung der Sendung nicht vorgenommen wird, und der Empfänger nicht innerhalb zweier Tage nach Ablauf des Ankunftstages der Sendung den ihm bekanntgegebenen Gebührenausfall berichtigt, so hat er für die ausständigen Beträge Verzugszinsen mit fünf vom Hundert für das zu 360 Tagen gerechnete Jahr von dem Beginne des Tages, welcher auf den Ablauf der zweitägigen Frist folgt, bis zum Ablaufe des Tages zu zahlen, an welchem die Zahlung erfolgt.

Einsprache gegen die Richtigkeit des von der Empfangsstation Wien-Markthalle festgesetzten Zahlungsbetrages kann erst nach erfolgter Zahlung erhoben, untersucht und geeignetenfalls berücksichtigt werden.

§ 5.

Wenn die Schuldigkeit des Erwerbers der Frankaturzwangsbefreiung zwei Drittel der geleisteten Sicherstellung erreicht hat und die Begleichung derselben nicht sofort erfolgt, wird die Güterexpedition Wien-Markthalle ungesäumt alle Aufgabestationen, von welchen der betreffende Empfänger Fleischsendungen unter Ueberweisung der Fracht beziebt, verständigen, dass dieselben vom Erhalt der Verständigung an Frankierung der Sendungen zu verlangen haben.

§ 6.

In bezug auf die zu leistende Sicherheit, Bestellung der Sicherheit als Faustpfand, Aufhebung der Frankaturzwangsbefreiung, Herausgabe der Sicherheit und Tragung der Stempelkosten gelten die diesfälligen Bestimmungen der §§ 3, 4 und 7 der „Normativ-Bedingungen für die Befreiung vom Frankaturzwange auf den k. k. österr. Staatsbahnen“. Für den Fall der Sicherheitsleistung durch Bürgschaft ist der Bürgschein nach dem am Schlusse beigesetzten Muster anzufertigen.

1 Krone-Stempelmarke

Indem ich / wir die vorstehenden Bedingungen, von welchen ich / wir ebenso wie von den Normativ-Bedingungen für die Befreiung vom Frankaturzwange auf den k. k. österr. Staatsbahnen einen Abdruck empfangen habe(n), durch meine / unsere Unterschrift annehme(n), ersuche(n) ich / wir hiermit, mir / uns für die unter meiner / unserer Adresse in Galizien und der Bukowina nach Wien-Markthalle zur Aufgabe gelangenden Fleischsendungen die Befreiung vom Frankaturzwange einzuräumen.

. . . . . , am . . . . . .

Eigenhändige Unterschrift.
(Vor- und Zuname, sowie genaue Adresse des Gesuchstellers. Bei Firmen, welche in das Handelsregister eingetragen sind, Wortlaut der Firma. — Der eigenhändigen Unterschrift kann eine Stampiglie beigedruckt werden.)

Anmerkung. Diejenigen Teile der Erklärung, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen. Vor den Worten ich / wir ist eine Stempelmarke von K 1 aufzukleben und mit dem Worte „Indem“ zu überschreiben.

Muster.

Stempel nach Skala II

Bürgschein.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien hat d . . . . . gestattet, dass die Bezahlung der Fracht bis zur Höhe von . . . . . in Worten . . . . . für diejenigen Fleischsendungen, welche auf in Galizien und der Bukowina gelegenen Stationen unter seiner / ihrer Adresse nach Wien-Markthalle zur Aufgabe gelangen und welche nach den reglementarischen Bestimmungen dem Frankaturzwange unterliegen, auf den Empfänger überwiesen werde.

Es ist vereinbart, dass d . . . . . verpflichtet ist, die überwiesenen Fracht- und sonstigen Gebühren sofort beim Bezuge der Sendung zu entrichten. Der Bezug hat innerhalb längstens zwei Stunden nach Bereitstellung zu erfolgen, widrigenfalls die Sendung dem städtischen Marktamte zum Zwecke des Verkaufes im Sinne des § 6 der „Marktordnung für den täglichen Fleischmarkt in der Grossmarkthalle“ überwiesen wird. Wenn in einem solchen Falle die auf der Sendung haftenden Fracht- und

sonstigen Gebühren nicht beglichen sind und der beim marktamtlichen Verkaufe der Sendung erzielte Erlös zur Deckung der bahnseitigen Forderungen nicht ausreicht oder ein Verkauf wegen marktamtlicher Beschlagnahme oder Vertilgung der Sendung nicht vorgenommen wird, so soll der Empfänger verpflichtet sein, den Gebührenausfall innerhalb zweier Tage nach Ablauf des Ankunftstages der betreffenden Sendung zu berichtigen.

(Der übrige Teil des Bürgscheines hat den Wortlaut des Bürgscheinmusters der „Normativ-Bedingungen für die Befreiung vom Frankaturzwange auf den k. k. österr. Staatsbahnen", beginnend mit den Worten: „Es ist ferner vereinbart, dass die Zahlung u. s. f." bis zum Schlusse zu erhalten.)

Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der unter dem Vorsitze Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter v. Wittek am 15. Juni abgehaltenen Vollversammlung dieser Kommission wurde eine Reihe von zwischen der Gemeinde Wien und dieser Kommission schwebenden Fragen geordnet. Dieselben betreffen die schon vordem prinzipiell beschlossene Beitragsleistung der Kommission zu dem durch ihre Bauprojekte verursachten Mehraufwand für die Grundeinlösung und Durchführung des an die Haltestelle Gumpendorferstrasse anschliessenden Teiles der Gürtelstrasse gegen Matzleinsdorf, dann die Enthebung der Kommission von weiteren, für Ueberwölbung des Wienflusses und Erhöhung der landseitigen Stützmauern auflaufenden Kosten, welche von der Gemeinde Wien gegen einen von der Kommission zu entrichtenden Pauschalbetrag übernommen wurden. Ferner wurden die Eigentumsverhältnisse und die Tragung der Erhaltungskosten der gemeinsamen Wienfluss- und Stadtbahnmauer, sowie der Fassaden der Markthallen am Hauptzollamts-Bahnhofe einverständlich geregelt.

Dann wurde eine Reihe von gegenseitigen Forderungen, die anlässlich des Stadtbahnbaues entstanden waren, ausgeglichen.

Auch wurden mehrere kleine Grundtransaktionen zwischen der Gemeinde Wien und dem Stadtbahnunternehmen zum Abschlusse gebracht. Schliesslich wurde noch der Verwendung der beim Baue der Hauptsammelkanäle in Ersparung gebrachten Beträge zur Herstellung von Schotterfängen bei der Einmündung der Seitenbäche, sowie zur Fortsetzung des rechtsseitigen Sammelkanales um circa 1000 m unterhalb der Stadlauer Eisenbahnbrücke über den Donaukanal zugestimmt.

Das alle diese Punkte umfassende Uebereinkommen bedarf zu seiner Gültigkeit noch der Genehmigung des Gemeinderates der Stadt Wien. Weiter wurde „die Grundeinlösung für den Bau der Wiener Stadtbahn" zum Verkaufe einzelner vom Bahnbaue restierender Parzellenabschnitte in Ober-Döbling ermächtigt. Der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien als betriebführenden Verwaltung der Wiener Stadtbahn wurden die für die Aufstellung von zwei Geleise-Brückenwagen in den Stationen Hernals und Ottakring der Vorortelinie, sowie für die Herstellung eines Räderversenkschachtes beim Heizhause in Hütteldorf-Hacking erforderlichen Kredite bewilligt.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 234. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Juni gelangte der Bericht des Eisenbahnausschusses über die Regierungsvorlagen, betreffend die Lokalbahnen Lemberg-Podhajce, Tarnopol-Zbaraż, Zwettl-Martinsberg, Krainburg-Neumarktl, Neuhaus-Wobratein, Daudleb-Rokitnitz, Troppau-Grätz, Zillertalbahn, Weizelsdorf—Ober-Ferlach, zur Verhandlung.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester: Die Erfolge des Gesetzes über den Bau von Lokalbahnen sind nicht zu unterschätzen. In den neun Jahren, seitdem dieses Gesetz in Kraft ist, wurden über 3000 km Lokalbahnen gebaut, die Staatsgarantie für 119 Millionen Kronen geleistet, Staatsbeiträge von 18 Millionen gewährt, endlich ein Aufwand aus Staatsmitteln von 43 Millionen Kronen für diesen Zweck gemacht. Der Berichterstatter hält bei diesem Anlasse eine Anregung für angezeigt. Zur Schaffung von Lokalbahnen sind eine Reihe von Aktiengesellschaften gebildet worden, deren Wesen eigentlich der Aktiengesellschaft im Sinne des Handelsgesetzes nicht recht entspricht, die ja eigentlich zur Durchführung grosser wirtschaftlicher Unternehmungen geschaffen wurde. Die gegenwärtigen Eisenbahn-Aktiengesellschaften aber sind lediglich eine Form, die teils zu Kontrollszwecken, teils dazu dient, um den Willen von Interessenten in tarifarischer, vielleicht auch in verkehrspolitischer Beziehung zum Ausdrucke zu bringen. Wenn also schon im Wege der Aktiengesellschaften auch weiterhin Lokalbahnen ins Leben gerufen werden, so sollte doch vielleicht das Eisenbahnministerium im Vereine mit dem Justizministerium daran gehen, eine einfachere Form zu finden, die dem angestrebten Zwecke vollkommen entspricht.

In betreff der einzelnen in Verhandlung stehenden Bahnen bemerkt der Berichterstatter, dass die Bahn Lemberg-Podhajce nicht eine strategische Bahn ist, sondern tatsächlich einem Verkehrsbedürfnisse entspricht. Die zweite polnische Bahn Tarnopol-Zbaraż ist eine Notstandsbahn im wahren Sinne des Wortes. Für beide wurden vom galizischen Landtage entsprechende Summen bewilligt. Die niederösterreichische Bahn Zwettl-Martinsberg ist die Fortsetzung einer Reihe von Teilstrecken, die vom Süden Böhmens und Mährens an die Donau heruntergehen. Hier wird zwar eine höhere Staatsgarantie gefordert, es muss aber anerkannt werden, dass auch die Interessenten einen erklecklichen Beitrag geleistet haben; den vollen Nutzen wird diese Bahn erst bringen, wenn der Anschluss an die Linie Krems—Grein geschaffen sein wird. Die Linie Krainburg—Neumarktl ist ein Teil der früher in Aussicht genommenen Loibl-Linie. Für die böhmische Linie Neuhaus—Wobratein wird nur eine ganz kleine Staatssubvention in Aussicht genommen. Die Strecke Daudleb—Rokitnitz stellt sich als eine Notstandsbahn dar. Die kurze Linie Troppau—Grätz wird die Verbindung des österreichischen Bahnnetzes mit Troppau verbessern, bei der Zillertalbahn handelt es sich nur um die 4prozentige Staatsgarantie für K 900.000, die aber kaum wird in Anspruch genommen werden. Die kleine kärntnerische Linie Weizelsdorf—Ober-Ferlach ist ein unbedingt notwendiger Bau, der auf Staatskosten zur Ausführung kommen soll, zu dem jedoch die Interessenten über K 300.000 à fonds perdu gezeichnet haben. Der Berichterstatter beantragt das Eingehen in die Spezialdebatte.

Zum Worte sind gemeldet pro die Abgeordneten: Siegmund, Dr. Ferjančič, Franz Hofmann, Hinterhuber, Tambosi, Maštálka, Šrámek, Dr. Ritter v. Niementowski, Potoczek, Formánek, Hagenhofer, Winter, Dr. Pattai, Schreiter, Pfeifer, Dr. Conci, Grössl, Kittinger, Kleewein, Dötz, Pacher, Peschka, Dr. Nitsche, Wenzel Hrubý und Choc; contra die Abgeordneten: Dr. Beurle, Dr. Hofmann v. Wellenhof, Erb, Dr. Perathoner, Moosdorfer, Dr. Steinwender, Dr. Löcker, Voelkl, Kaiser, Zimmer, Schraffl, Holter, Kienmann und Kubr.

Abg. Dr. Beurle beschwert sich darüber, dass die Lokalbahnvorlage die Interessen Oberösterreichs vernachlässige. Oberösterreich sei seit dem Beginne der staatlichen Lokalbahnaktion im Jahre 1894 sowohl was die Länge als auch die Zahl der seit diesem Jahre gebauten Lokalbahnen anlangt, nur mit ungefähr 2 Prozent bedacht worden. Redner tritt insbesondere für den Ausbau der Mühlkreisbahn in der Richtung nach Böhmen und Bayern durch die Herstellung der Linie Linz—Leonfelden—Krumau, einer Eisenbahnlinie von Freistadt an die niederösterreichische Landesbahn, die von Weitra ins Waldviertel führt, und durch eine Transversallinie durch den nördlichen Teil Oberösterreichs ein. Weitere Wünsche des Landes bezögen sich auf die Verlängerung der Steyrtalbahn und die Verbindung der Pyhrnbahn mit der Welser Lokalbahn, auf die Verlängerung der Wels-Aschacher Bahn über die Donau, eine Bahnlinie von Linz nach Eferding-Peuerbach-Weizenkirchen, ferner auf die Linie Mondsee—Steindorf, die Gosaubahn und die Linie Ried—Steindorf.

Die Hoffnungen, welche seinerzeit bei Uebernahme der oberösterreichischen Lokalbahnen in die Staatsverwaltung an diese Verstaatlichung geknüpft wurden, hätten sich durchaus nicht erfüllt. Redner verlangt eine Herabsetzung der Tarife auf diesen Bahnen, zumindest der Kremstalbahn. Ein langjähriger, bisher noch nicht erfüllter Wunsch beziehe sich auf den Umbau des Linzer Bahnhofes. Redner stellt an die Regierung die dringende Aufforderung, das Tempo im Ausbaue des Lokalbahnnetzes in Oberösterreich zu beschleunigen. Er beantragt Resolutionen über die Herabsetzung der Tarife auf den im Staatsbetriebe befindlichen oberösterreichischen Lokalbahnen, über die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes im oberösterreichischen Mühlviertel, ferner namens der Abgeordneten Böheim und Dr. Löcker Resolutionen, betreffend den Umbau des Linzer Bahnhofes und den Ausbau der Strecke Linz—Eferding—Weitzenkirchen, namens des Abg. Holter, betreffend die Herstellung der Eisenbahnverbindung Mondsee—Steindorf, und namens des Abg. Winter, betreffend den Ausbau des Innviertler Eisenbahnnetzes.

Abg. Siegmund tritt für den Ausbau der Eisenbahn Schluckenau-Sohlau der Böhmischen Nordbahn ein und beantragt eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, die Böhmische Nordbahn zum baldigen Abschlusse der noch ausständigen Verhandlungen über diese Strecke nachdrücklich zu verhalten und selbst zur Ausführung einer normalspurigen Eisenbahn von Schluckenau nach Sohlau auf Rechnung des Staates zu schreiten oder endlich den Ausbau dieser Linie im Wege der Konzessionserteilung an eine Privatunternehmung sicherzustellen. Redner befürwortet weiter den Ausbau der Linie Aussig—Peterswalde bis an die sächsische Landesgrenze bei Berg-Giesshübl als eines im Interesse des östlichen Erzgebirges gelegenen Notstandsbaues. Bezüglich des Ausbaues des Bahnhofes Reichenberg wären die Verhandlungen mit Sachsen zu beschleunigen. Redner schliesst mit der Bitte an den Eisenbahnminister, für die eheste Ausführung der Linie Aussig—Teplitz—Reichenberg Sorge zu tragen.

Abg. Dr. Hofmann v. Wellenhof führt aus, dass die Regiernng ihre Pflicht gegenüber der Steiermark auf dem Gebiete des Verkehrswesens nicht erfülle. Seit 1894 sei in Steiermark, von der Linie Hartberg—Friedberg abgesehen, nur die Lokalbahn von Zeltweg nach Wöllan hergestellt worden, eine Linie, deren Verkehrswert mindestens ein sehr zweifelhafter sei. Diese Vernachlässigung mache sich um so empfindlicher durch den Druck des Monopoles der Südbahn in Steiermark geltend, einer Bahn, die einerseits sehr hohe Tarife habe, auf der anderen Seite aber nicht imstande sei, den Anforderungen des Verkehres in klagloser Weise nachznkommen. Die Wünsche Steiermarks in bezug auf das Eisenbahnwesen beträfen in erster Linie die Herstellung einer den Anforderungen des modernen Verkehres einigermassen entsprechenden Verbindnng mit der Oststeiermark, sowie eine Verbindung zwischen Graz und Wien zur Entlastung der Südbahn, insbesondere was den Frachtenverkehr betrifft. Die letztere Verbindung sei auch vom strategischen Gesichtspunkte aus von Bedeutung, da der Verkehr über den Semmering sehr leicht unterhrochen werden könne. Diese beiden Wünsche könnten durch Herstellung der Linie von Gleisdorf nach Hartberg zum Anschlusse an die seinerzeitige Ueberschienung des Wechsels erfüllt werden.

Im weiteren Verlaufe der Debatte betont Abg. Doktor Ferjančič, dass der mit K 170.000 in Aussicht genommene Beitrag der Interessenten für die Bahn Krainburg-Neumarktl zu hoch sei, und ersucht die Regierung, in bezug auf die Interessentenbeiträge das grösstmögliche Entgegenkommen walten zu lassen. Durch den Bau dieser Bahn werde Krain wieder nur um eine kurze Sackbahn bereichert. Redner gibt ein Bild der Eisenbahnverhältnisse in Krain. Die Unterkrainer Bahn schliesse dort ab, wo es am nötigsten wäre, sie weiter zu führen. Auch die Lokalbahn Laibach-Stein sei nur eine Sackbahn und werde ihre Weiterführung zum Anschlusse an einen Punkt der Cilli-Wöllaner Bahn angestrebt. Ferner tritt Redner für das Projekt einer Lokalbahn von Bischoflack nach Eisneru ein und verweist auf die Notwendigkeit der Einbeziehung der Stadt Idria mit ihren ärarischen Quecksilberbergwerken in den Eisenbahnverkehr. Die Erträgnisse des Bergwerkes vermindern sich durch die hohen Frachtkosten und es sei nicht ausgeschlossen, dass das Reinerträgnis des Bergwerkes auf den Nullpunkt herabsinkt. Eine solche Bahn wäre nur eine Abschlagszahlung für die vielen Versäumnisse der früheren Zeit. Für die Förderung dieses Projektes habe sich ein Konsortium gebildet und er ersucht die Regierung, diese Vorbereitungen tatkräftigst zu unterstützen. Redner beantragt schliesslich eine Resolution im Sinne seiner Ausführungen und spricht die Ueberzeugung aus, dass der Eisenbahnausschuss seine Zustimmung zu dieser Resolution nicht versagen werde.

Abg. Erh erklärt, einige Lokalbahnwünsche Oberösterreichs zur Sprache bringen zu müssen, welche das Haus schon sehr oft beschäftigt haben, leider zum Teil aber noch immer resultatlos. Ein Teil der Wünsche sei jetzt der Erfüllung nähergerückt durch die im Jahre 1905 bevorstehende Eröffnung der Pyhrnbahn. Redner erörtert sodann in ausführlicher Weise die Frage des Ausbaues der Steyrtalbahn und des Anschlusses derselben an die Kremstal- und Pyhrnbahn. Es sei notwendig, dass der Staat zu der Bahn, für welche nahezu 4 Millionen Kronen von den Interessenten allein zusammengebracht wurden, seinen Teil beiträgt. In Anbetracht der enorm hohen Ziffer des Investitionspräliminares und der hohen Summen, welche von den Vertretern Galiziens und teilweise auch von jenen der Sudetenländer für die Verstaatlichung mehrerer grosser Eisenbahnen gefordert werden, sei die für den Anshau der Steyrtalbahn verlangte Summe winzig und verschwindend. Redner beantragt Resolutionen im Sinne seiner Ausführungen und eine Resolution im Namen des Abgeordneten Holter wegen Baues der Strecken von Kirchdorf nach Pottenbach und von Aschach nach Salnau. Redner schliesst mit dem Wunsche, dass Oberösterreich jener langentbehrten Wohltat eines wohldurchdachten Bahnsystems endlich einmal teilhaftig werde, deren so viele andere Länder, die dem Staate nicht so viel leisten wie Oberösterreich, längst teilhaftig sind.

Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek:

Hohes Haus! Gegen die vorliegenden Anträge des Eisenbahnausschusses sind bisher von keiner Seite irgend welche Einwendungen oder Bedenken erhohen worden, ich hin also der Aufgahe überhoben, für die zur Diskussion stehende Regierungsvorlage besonders einzutreten. Dagegen sind allerdings schon von den bisher zum Worte gelangten Rednern vielfache Wünsche, zum Teile auch Beschwerden und Klagen über ungenügende Berücksichtigung der einzelnen von ihnen vertretenen Länder geäussert worden, und in diesen Aeusserungen ist übereinstimmeud der Gedanke zum Ausdrucke gelangt, dass jeder von den verehrten Herren eigentlich immer die Meinung ausspricht, dass gerade das Land, welches er vertritt, im Gegensatze zu den anderen Ländern weniger günstig behandelt worden sei.

Dem gegenüber möchte ich mir erlauben, die Momente hervorznheben, welche für die Eisenbahnverwaltung in bezug auf die Realisierung von Bahnen niederer Ordnung massgebend sind und, wie ich glauhe, auch massgebend sein müssen. Es wäre ja gewiss für die staatliche Eisenbahnverwaltung der allerwünschenswerteste Zustand, wenn die sukzessive Verdichtung des Eisenhahnnetzes in einer nach idealer Proportion für die einzelnen Königreiche und Länder gleichmässigen Weise fortschreiten könnte, wenn es möglich wäre, die Beschwerden über ungleichmässige Behandlung vollständig aus der Welt zu schaffen. Geht man aher daran, sich eine solche Gleicbmässigkeit zu konstruieren, so stösst man sofort auf sehr erhebliche Schwierigkeiten. Was soll denn nämlich der eigentliche Verteilungsmassstab für die Austeilung von Bahnen niederer Ordnung sein? Soll es der Flächenraum des Landes sein? Soll es die Anzahl der Bewohner sein? Soll es die Industrie sein? Sollen es die Steuerleistungen sein? Es giht unendlich viele Kriterien, von denen jedes in einer gewissen Beziehung zum Eisenbahnnetze steht uud von denen jedes eine gewisse Berücksichtigung beansprucht, allein genommen aber gewiss eine richtige Lösung der Frage nicht hieten würde. Die Eisenbahnverwaltung muss daher im voraus daranf verzichten, uach einem absolut geltenden Grundsatze oder Massstahe bei den Anträgen, die sie dem hohen Hause über Lokalbahnen zn bringen hat, vorzugehen, sie muss vielmehr nach anderen Momenten ihr Vorgehen einrichten, und diese Momente sind einerseits die

Reifestadien der einzelnen Projekte und anderseits, wie ja nicht in Abrede zu stellen ist, die Dringlichkeit der volkswirtschaftlichen und Verkehrsbedürfnisse.

Was die Reife der Projekte betrifft, so ist es klar, dass eine Schlussfassung des hohen Hauses über ein Eisenbahnprojekt nur dann von der Regierung mit Beruhigung in Anspruch genommen werden kann, wenn sowohl in technischer Hinsicht die Grundlagen, auf denen die Ausführung erfolgen soll, geschaffen, als auch in finanzieller Hinsicht die Beschaffung der Geldmittel in der durch die Gesetze festgestellten Art und Weise erfolgt ist. Insbesondere hat unsere Gesetzgebung für Bahnen niederer Ordnung den Grundsatz vorangestellt, dass derartige Bahnbauten auf Grund der Mitwirkung der unmittelbaren Interessenten, sodann der Königreiche und Länder zu realisieren sind und dass erst in letzter Reihe, wenn sich nämlich die Anstrengungen der berufenen näheren Kreise als nicht genügend erweisen, um das Eisenbahnprojekt zustande zu bringen, von seiten des Staates helfend eingegriffen werden soll.

Es ist daher ausser der oft recht schwierigen technischen Frage ein sehr langer und mitunter komplizierter Weg zu beschreiten, um zuerst die Verhandlungen mit den Interessenten, dann die Verhandlungen mit den einzelnen Ländern und Landtagen zu Ende zu führen und sich schliesslich über das Mass dessen klar zu werden, was als unerlässliche und wirklich notwendige Staatshilfe gegeben werden soll. Auch in dieser Richtung ist dann wieder die Wahl zu treffen zwischen den einzelnen Systemen der Unterstützung. Wir haben nämlich verschiedene derartige Systeme: wir haben das ursprünglich in weitem Masse angewendete Garantiesystem, dann das System der Subventionierung und in neuester Zeit ist auch für gewisse Bahnen niederer Ordnung von dem Mittel des Staatsbaues Gebrauch gemacht worden. Nun ist ein Moment hinzugetreten, das in gewissem Sinne auf die Aktion der Regierung retardierend wirkt, in anderer Hinsicht aber, wie ich vertreten zu können glaube, von grosser Bedeutung für eine günstige Entwicklung des Lokalbahnwesens sein wird. Es ist nämlich in letzter Zeit so viel wie möglich dahin getrachtet worden, die technischen Arbeiten über das bisher übliche Mass hinaus zu vervollständigen und in eine Festsetzuug des Anlagekapitales, sowie in den definitiven Abschluss der Finanzierungsverhandlungen erst dann einzutreten, wenn ein detailliertes Projekt zur Schlussfassung vorliegt. Das bedeutet nun in vielen Fällen allerdings eine gewisse Verzögerung der Finanzierung und der endgültigen Beschlussfassung — es bedeutet aber unter allen Umständen eine grössere Reife des Substrates, es ist ein Prüfstein für das wirkliche Interesse derjenigen, die sich mit einer schwachen Beteiligung an den generellen Vorarbeiten vielleicht genügen lassen würden, die aber mitunter die grösseren Opfer eines bedeutenden Aufwandes für das Detailprojekt scheuen, und bedeutet schliesslich einen Schutz vor der allerunangenehmsten Ueberraschung, nämlich einer schon im Laufe des Baues eintretenden Ueberschreituug des Baupräliminares.

Diesem Grundsatze sucht die staatliche Eisenbahnverwaltung im Einvernehmen mit der Finanzverwaltung so viel wie möglich Rechnung zu tragen, und schon unter den hier vorliegenden Lokalbahnen sind einige, bei welchen die technischen Unterlagen mit Berücksichtigung des neueren Strebens nach grösserer Vollständigkeit aufgestellt worden sind.

Es bildet aber die Verfolgung dieses Gesichtspunktes auch für die weiteren Vorschläge, die zum Teile schon in einem der Gesetzentwürfe dem hohen Hause in Aussicht gestellt sind, schon derzeit eine Richtungslinie, von der die staatliche Eisenbahnverwaltung nur ungern abweichen würde, und von der sie glaubt, dass sie wirklich im Interesse einer soliden und zweckmässigen Förderung des Lokalbahnwesens gelegen sei.

Ein anderes Moment, welches für die staatliche Eisenbahnverwaltung massgebend ist, ist natürlich die Dringlichkeit der wirtschaftlichen Bedürfnisse, und bezüglich dieser Frage, welche gewiss eine Ermessensfrage ist, gebe ich zu, dass sehr verschiedene Meinungen möglich sein werden, da hie und da das Urteil über die Dringlichkeit des Bedürfnisses ein verschiedenes ist, dass dieses Bedürfnis als ein grösseres oder geringeres angesehen wird, dass man sich über diese Frage zwischen den Interessenten wohl am schwersten verständigen wird, und dass daher ein Appell an diejenige Instanz, welche allen Ländern das gleiche Wohlwollen entgegenbringt, und die nur bemüht ist, die Wünsche so viel als möglich innerhalb des Rahmens der Möglichkeit zu erfüllen, sich empfiehlt, dass man also der staatlichen Eisenbahnverwaltung in dieser Richtung eine wohlwollende Erwägung und Beurteilung nicht wird vorenthalten können.

Diese Momente beeinflussen nun sehr massgebend die Reihenfolge, in welcher die staatliche Eisenbahnverwaltung mit Vorschlägen an das hohe Haus herantreten kann; und wenn bezüglich einer ganzen Reihe von Lokalbahnprojekten — das hohe Haus wird mir erlassen, im einzelnen auf dieselben einzugehen — die Klage über eine noch nicht erfolgte Vorlage, über eine Hinausschiebung ihrer Realisierung geltend gemacht worden ist, so ist in den meisten Fällen, wie ich wohl sagen darf, der Umstand dabei der massgebende, dass die Vorbereitung, die technische und finanzielle Unterlage für die Realisierung eben dieser Projekte noch nicht zur Reife gediehen ist, und dass daher eine Fortsetzung dieser Vorverhandlungen bis zur Erreichung des angestrebten Zieles die unerlässliche Voraussetzung bildet, um auch mit diesen Vorlagen an das hohe Haus herantreten zu können.

In dem ich die Versicherung ausspreche, dass die Eisenbahnverwaltung es sich angelegen sein lassen wird, die Wünsche, welche bisher in der Debatte vorgebracht worden sind, aufs eingehendste zu prüfen und so viel als möglich innerhalb des Rahmens der ihr gebotenen materiellen Mittel auf die Verwirklichung dieser Wünsche hinzuarbeiten, erlaube ich mir die Vorlage der zustimmenden Beschlussfassung des hohen Hauses zu empfehlen.

Abg. Franz Hofmann bezeichnet die vom Eisenbahnminister entwickelten Grundsätze für die Reihenfolge der Ausführung der verschiedenen Lokalbahnprojekte als sehr sympathisch und auch den Intentionen des Hauses entsprechend. Nur wenn ein technisch und finanziell reifes Projekt vorliegt, könne an den Bau geschritten werden. Redner erörtert das Bedürfnis, die schlesischen Städte untereinander direkt zu verbinden. Die Notwendigkeit dieser Bahnbauten sei sogar von der Nordbahn anerkannt worden, die bereit war, diese Lokalbahnen zu bauen, freilich schmalspurig, was Schlesien nicht annehmen konnte. Umsomehr müsse aber der Staat die Notwendigkeit dieser Linien anerkennen. Die Linie Troppau—Graetz sei nur als erster Teil der Strecke Troppau—Wigstadtl, respektive des Bahnbaues nach dem Vlarapass zu betrachten. Es handle sich bei den Forderungen Schlesiens durchwegs um kurze Strecken, die alle zusammen — mit Ausnahme vielleicht der Strecke Vlarapassbahn — 40 bis 50 km ausmachen. Schliesslich begehrt Redner eine bessere Verbindung Troppaus zu den Eilzügen ab Schönbrunn.

Abg. Dr. Perathoner beschwert sich über die stiefmütterliche Behandlung Tirols in bezug auf den Eisenbahnbau. Er setzt sich insbesondere für die Erfüllung des langjährigen Wunsches nach Herstellung einer zweiten Verbindung zwischen Nord- und Südtirol ein. Bei den Investitionsbauten sei Tirol leer ausgegangen. Es sei nur billig, dass durch eine wohlwollende Eisenbahnpolitik der Export Tirols entsprechend gefördert werde. Redner macht weiter darauf aufmerksam, dass die Schweizer Albulabahn in wenigen Wochen dem Betriebe werde übergeben werden. Es handle sich nun den Schweizern darum, ob sie einen Anschluss der Ostschweiz an Tirol finden oder nicht; finden sie ihn nicht, dann werden sie den Anschluss an Mailand suchen. Will man den Strom von Fremden, der alljährlich ins Engadin kommt, nach Tirol leiten, und zwar nach Nord- und Südtirol, so sei es jetzt höchste Zeit, die Vorbereitungen zu treffen, um den Schweizern zu zeigen, dass sie den Anschluss finden.

Die Verhandlung wird abgebrochen.

In derselben Sitzung wurden an den Herrn Eisenbahnminister nachstehende Interpellationen gerichtet, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Daszyński und Genossen, betreffend das Vorgehen der Bahnärzte Dr. Gebarzewski und Dr. Zukowski in Stanislau gegen den Kondukteur Michael Leś der Staatsbahnen;

2. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen, betreffend das Vorgehen der Amtsstellen der Nordbahn anlässlich der Wahlen für den Ausschuss der Betriebskrankenkassa.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Stubaitalbahn (Innsbruck-Fulpmes). (Vorlage des Variantenprojektes für die Teilstrecke km 8·2 bis km 8·7: Anordnung der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das vom Magistrate der Landeshauptstadt Innsbruck als Konzessionswerber für die Stubaitalbahn vorgelegte Variantenprojekt für die Teilstrecke km 8·2 bis km 8·7 der Lokalbahn Innsbruck-Fulpmes überprüft und im allgemeinen entsprechend befunden. Unter einem wurde das Projekt an die k. k. Statthalterei in

Innsbruck mit dem Auftrage geleitet, bezüglich desselben die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung im unmittelbaren Anschlusse an die mit dem Erlasse vom 13. Dezember 1902, Z. 37.658, für die Anfangsteilstrecke km 0·0 bis km 2·5 bereits eingeleitete gleiche Amtshandlung vorzunehmen. Gleichzeitig wurde die k. k. Statthalterei in Innsbruck ermächtigt, für das ganze begangene Projekt bei anstandslosem Kommissionsergebnisse den Baukonsens im Namen des k. k. Eisenbahnministeriums unter Ausfolgung eines signierten Projektspares an den Magistrat der Landeshauptstadt Innsbruck mit dem Vorbehalte zu erteilen, dass derselbe erst nach Erteilung der Konzession in Kraft tritt, und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. [E.-M.-Z. 20.951.]

Lokalbahn Böhmisch Leipa-Steinschönau. (Genehmigung des vorgelegten Detailplanes für die mechanische Einrichtung der Wasserstation Böhmisch Leipa-Stadtpark.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen vorgelegten Detailplan für die mechanische Einrichtung der Wasserstation Böhmisch Leipa-Stadtpark der in Bauausführung begriffenen Lokalbahn Böhmisch Leipa-Steinschönau unter Rückschluss eines signierten Planpares zur Ausführung genehmigt. [E.-M.-Z. 24.754.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörung.

K. k. österr. Staatsbahnen.

19. Juni. Infolge neuerlicher Dammrutschung zwischen den Stationen Germakówka und Iwanie puste wurde der Gesamtverkehr in der Teilstrecke Borszczów—Iwanie puste bis auf weiteres eingestellt.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Villach: Eröffnung der Haltestelle und Betriebsausweiche Sattendorf für den Gepäcksverkehr.) Am 15. Juni ist die bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle und Betriebsausweiche Sattendorf der Linie Amstetten—Pontafel auch für die Aufnahme und Abfertigung von Reisegepäck, Expressgut und Hunden eröffnet worden. Das nach der Haltestelle Sattendorf aufgegebene Gepäck, welches nicht sofort nach Ankunft des Zuges beim Gepäckswagen abgefordert wird, kann die Eisenbahn im Sinne des Betriebsreglements, § 34, Zusatzbestimmung III, gegen Aufrechnung der entfallenden Gepäcksfracht in die nächste Station weiterbefördern, wo es gegen Rückgabe des Gepäcksscheines ausgefolgt wird.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung von Vorkonzessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für nachfolgend bezeichnete Lokalbahnlinien erteilt:

1. Mit Erlass vom 30. Mai 1903, Z. 73.563, dem Zivilingenieur Michael Kugler und Konsorten für eine vom Brückenkopfe der Franz Joseph-Brücke (am rechten Donauufer) ausgehende, die südlichen Abhänge des Gellérthegy (Blocksberg) und des Sashegy (Adlerberg des Schwabenberg-Gebirgszuges) bogenförmig umspannende und weiterhin im Farkasvölgy (Wolfstal)
   a) einerseits über die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Kovácsi am Fusse des Jánoshegy (Johannesberg) bis zur Sommerfrische Hidegkut,
   b) anderseits bis zum Bahnhofe der Station Budapest-Kelenföld der Südbahn-Gesellschaft und der kgl. Ungarischen Staatsbahnen führende normalspurige Strassen-, eventuell Lokalbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 30. Mai 1903, Z. 85.225, dem Baron Emerich Fechtig in Tisza-Ugh und Konsorten für:
   a) eine in Fortsetzung der Lokalbahn Kecskemét—Tisza-Ugh von der Endstation Tisza-Ugh ausgehende und diese im Bereiche des Komitates Jász-Nagykun-Szolnok über Felsö-Sas, Csépan und die Gemarkung der Gemeinde Felsö-Szelvény in der Station Kun-Szent Márton mit der Eisenbahn Szolnok—Kun-Szent Márton—Szentes, und
   b) für eine in Fortsetzung der Linie a) von Tisza-Ugh aus diese im Bereiche der Komitate Békés und Csanád über die Gemarkung in der Station Szarvas mit den Linien Szarvas—Mezöhegyes der Békés-Csanáder Komitats-Lokalbahnen und der Linie Mezötur—Szarvas des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Lokalbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projektierte Lokalbahn Halas-Bácsalmás-Rigyicza. (Gesetzentwurf.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" verlautbart den Wortlaut des bezüglichen Gesetzentwurfes (vgl. Vorkonzession Vrdgs.-Bl. Nr. 132 ex 1899). Die effektiven Baukosten dieser als normalspurige Lokalbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden und als solche von der Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden, 70·6 km langen Linie, welche die Station Halas der Hauptlinie Budapest—Halas—Zimony (Semlin)—Belgrad in der Station Rigyicza mit der Lokalbahn Baja-Rigyicza-Ujvidék (Neusatz) verbinden wird, sind mit K 4,764.000 bemessen, von welcher Summe K 362.000 zur Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 50.000 zur Anlage eines Reservefonds zu verwenden sind.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Trieste" nach Kobè.) Dieser Dampfer ist am 26. April 1903 ohne Passagiere mit 2033 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 472 Tonnen Zucker, nebst 679 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 7 der Kobè-Linie, von Triest nach Kobè abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 72.041 kg (worunter 29.070 kg Zucker), Pedang 7400 kg Bier, Soerabaya 452 kg Baumwollwaren, Suez 3752 kg, Gedda 854 kg, Aden 121.117 kg (worunter 108.240 kg Zucker), Massaua 3541 kg, Djibaiti 2418 kg, Hodeidah 33.535 kg (worunter 30.820 kg Zucker), Bombay 438.560 kg (wornnter 134.950 kg Zucker), Colombo 105.367 kg (worunter 5075 kg Zucker), Calcutta 1080 kg, Adelaide 553 kg, Penang 65.855 kg (worunter 35.725 kg Zucker), Sydney 133 kg Manufakturwaren, Melbourne 115 kg Manufakturwaren, Pondicheng 198 kg Filter, Aleppo 4004 kg, Bassorah 23.282 kg, Bushire 1699 kg, Bagdad 11.336 kg (worunter 3 kg Zucker), Singapore 12.812 kg Zucker, Bahrein 47 kg Kurzwaren, Bunder Abbas 769 kg, Cochin 2199 kg Papier, Singapore 190.272 kg, Batavia 16.936 kg, Soerabaya 97.673 kg, Samaraug 56.793 kg, Amboina 537 kg Seife, Aleh-leh 85 kg Kurzwaren, Telock 165 kg Seife und Parfüms, Cheribon 4531 kg, Bangkok 10.221 kg, Saigon 1500 kg Papier, Manila 15.024 kg, Hongkong 336.855 kg (worunter 51.400 kg Zucker), Shanghae 82.661 kg, Port Arthur 1762 kg, Tientsin 2445 kg, Yokohama 268.411 kg (worunter 63.945 kg Zucker) und nach Kobè 34.100 kg. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 1,672.071.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer ist am 3. Mai 1903 mit 10 Passagieren und 1140 Gewichtstonnen faktischer Ladung, worunter 514 Tonnen Zucker, nebst 3658 Stück Holz, in der Ausreise Nr. 6 der Bombay-Linie, von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte an Waren nach: Port Said 63.325 kg nebst 420 Stück Holz, Soerabaya 452 kg Manufakturwaren, Suez 588 kg, Gedda 14.233 kg (worunter 9200 kg Zucker), Aden 208.739 kg (worunter 190.200 kg Zucker) nebst 3238 Stück Holz, Massaua 6203 kg, Hodeidah 7823 kg, Mombassa 1854 kg, Zanzibar 2878 kg Perlen, Bombay 601.795 kg (worunter 240.425 kg Zucker), Bagdad 4115 kg, Bushire 21.461 kg (worunter 20.560 kg Zucker), Bahrein 16 kg Metallwaren, Lingah 12.812 kg Zucker, Bassorah 61.187 kg (worunter 41.060 kg Zucker), Mangalore 806 kg Glaswaren, Cannanore 1687 kg Manufakturwaren, Cochin 1788 kg Papier, Calicut 2229 kg Garne, Penang 4508 kg, Singapore 26.012 kg, Batavia 3155 kg, Soerabaya 5332 kg, Baudiermassin 3551 kg Töpferwaren, Oleh-leh 3695 kg Papier, Manila 2056 kg Papier, Bangkok 1129 kg, Hongkong 66.896 kg, Hankow 10 kg Papier, Shanghae 9321 kg, Yokohama 193 kg und nach Kobè 224 kg Seife. Der Wert der ausgeführten Waren betrug K 921.859.

Specialfabriken
für
Pumpen und **Waagen**
Grösstes Lager. 727
W. Garvens, Wien, I. Schwarzenbergstrasse 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch - Deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Tarif, Teil II, Heft 1 und Heft 2.

Einführung der Dienstanweisung Nr. 21.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1903 ist die Dienstanweisung Nr. 21 in Kraft getreten.

Dieselbe enthält die Berichtigung der im Tarifhefte 1 auf Seite 15 unter e enthaltenen Bestimmungen für den Verkehr mit Braila-Dock u. s. w.

Weiters werden mittels dieser Dienstanweisung die im Nachtrage IV zum Tarifhefte 1 auf Seite 38 enthaltenen Teilfrachtsätze b) bis zu den Schnittpunkten II und III des Ausnahmetarifes Nr. 15 B (raffiniertes Benzin im Verkehre mit Waldenburg i. Schl., ferner der im Nachtrage IV zum Tarifhefte 2 auf Seite 22 enthaltene Teilfrachtsatz a bis zum Schnittpunkte I des Ausnahmetarifes Nr. 6 A-C (Getreide, Futtermittel etc.) im Verkehre mit Vaslui, sowie der im selben Nachtrage auf Seite 28 enthaltene Teilfrachtsatz b von oder nach dem Schnittpunkte I des Ausnahmetarifes Nr. 6 A-B (Getreide etc.) mit Gültigkeit vom 1. August 1903 ab, entsprechend erhöht.

Exemplare dieser Dienstanweisung können bei den Verwaltungen der Endbahnen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 18. Juni 1903. [622]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen

Oesterreichischer Grenzverkehr.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6, Friedland i. B. — Myslowitz und Friedland i. B.— Oderberg, enthalten im Tarife, Teil II, gültig vom 1. Jänner 1903 (Seite 67), werden mit sofortiger Gültigkeit wie folgt berichtigt:

Friedland i. B.—Myslowitz von 53 auf 253 Pfennig,
Friedland i. B.—Oderberg von 55 auf 255 Pfennig.

Wien, im Juni 1903. [623]

Direktion der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Erhöhung eines Schnittfrachtsatzes.

Der im Tarife für den vorgenannten Verkehr — Anhang, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Koksendungen — auf Seite 19 enthaltene Teilfrachtsatz „vom Schnittpunkte bis Station Vareš der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen“ wird vom 1. September 1903 ab von 253 auf 269 Heller erhöht.

Wien, am 20. Juni 1903. [624]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes, Teil II, Heft 2, bezw. des Nachtrages III zum Tarife, Teil II, Heft 3.

Mit 1. Juli und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. August 1903 gelangt der Tarif, Teil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbandes zur Neuausgabe.

Dieser Tarif enthält direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen den inbenannten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und der Station Bosna - Brod der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, ferner den inbenannten Stationen der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen und der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin anderseits.

Gleichzeitig tritt der Tarif, Teil II, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 10. Februar 1895, ausser Kraft.

Ebenfalls mit 1. Juli und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. August 1903 gelangt auch der Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverbandes zur Einführung, welcher die Ausserkraftsetzung einzelner Frachtsätze enthält, die teilweise durch die in die einzelnen Ausnahmetarife des neuen Tarifes, Teil II, Heft 2, aufgenommenen Frachtsätze ersetzt werden.

Exemplare des Tarifes können zum Preise von 150 Heller, diejenigen des Nachtrages III zum Preise von 10 Heller pro Exemplar vom gesellschaftlichen Tarif-Verkaufsbureau, Wien, I. Schwarzenbergplatz Nr. 3, und von den beteiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 20. Juni 1903. [625]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.
Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
Gardasee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Achenseebahn.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Tarife für den direkten Personenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangt ein Berichtigungsblatt zum Tarife für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der obgenannten Bahnen, in welchem einige Fahrpreise berichtigt werden, zur Ausgabe.

Wien, am 18. Juni 1903. [626]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer und Französischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Ausgabe der direkten Arbeiterkarten von Konstanz nach Italien in Markwährung.

Mit 1. Juli 1903 gelangen die direkten Arbeiterkarten von Konstanz nach italienischen Stationen, deren Fahrpreise auf Seite 39 des Tarifes in Franken angeführt sind, zu nachstehenden, auf Mark umgerechneten Preisen zur Ausgabe:

Von Konstanz über den Bodensee—Innsbruck—Peri nach	Arbeiterkarten III. Klasse Mark für die Person
Conegliano	14·25
Montagnana	11·70
Pordenone	14·90
Saletto	11·85
Verona P.V.	9·95
Vicenza	11·30

Wien, am 15. Juni 1903. [627]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung direkter Fahrkarten.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen von Karlsbad nach Rosenthal-(Reichenberg A.T.E.) über Komotau — $\frac{\text{Settenz}}{\text{Teplitz}}$ — Schima nachstehende direkte Fahrpreise zur Einführung:

Karlsbad B.E.B. — Teplitz D-Schnellzug, s. Personenzug	
II.	III.
Wagenklasse	
Heller einschliesslich Fahrkartensteuer	
1600	880

Für die Strecke Karlsbad B.E.B. — Teplitz gelangt überdies die tarifmässige Platzkartengebühr zur Einhebung.

Teplitz, am 19. Juni 1903. [628]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
namens der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über preussisch-österreichische Grenzstationen.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit 1. August 1903 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Tarife für den obengenannten Verkehr in Kraft.

Er enthält einige Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie einige Neueinführungen.

Wien, am 16. Juni 1903. [629]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung neuer direkter Fahrkarten.

Mit 1. Juli 1903 gelangen direkte Personenzugs-Fahrkarten II. und III. Klasse, sowie Gepäcksfrachtsätze im Verkehre zwischen Gablonz a/N. und Wien Oe.N.W.B., zwischen Proschwitz und Friedland i/B., Raspenau, Hohenelbe und Arnau, endlich zwischen Grünthal und Eisenbrod, Turnau und Wien Oe.N.W.B. zur Einführung.

Wien, am 18. Juni 1903. [630]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 1. Juli 1903 gelangen direkte Fahrkarten für alle Züge von Marienbad nach Franzensbad über Eger zum Preise von K 5·66 I. Klasse, K 3·59 II. Klasse und K 2·01 III. Klasse zur Einführung.

Wien, am 18. Juni 1903. [631]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger etc.

Einführung neuer Fahrpreise.

Mit 1. Juli 1903 gelangen direkte Fahrkarten für einfache Fahrt von Marienbad über Eger nach Aachen, Barmen oder Barmen-Unterbarmen, Braunschweig Hauptbahnhof, Bremen, Cassel, Cöln Hauptbahnhof, Crefeld, Dessau, Dortmund, Düsseldorf, Eisenach, Elberfeld, Erfurt, Essen Hauptbahnhof oder Nord, Gotha Hauptbahnhof, Hagen, Halle a/S., Hamburg-Altona V.B., Hamm, Hannover, Jena W.G.B., Magdeburg Hauptbahnhof, Weimar, Weissenfels und Zeits zur Einführung.

Näheres ist aus den bei den Personenschaltern zum Aushange kommenden Kundmachungen zu entnehmen.

Wien, am 18. Juni 1903. [632]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

General-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Ausgabe 1902. (Einführung des Nachtrages XI.) Mit 1. Juni 1903 gelangte zum General-Gütertarife, Ausgabe 1902, der Nachtrag XI zur Einführung. Derselbe enthält alle mit 1. Juni 1903 auf den k. k. österr. Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen neuen Tarife, sowie die zu den bestehenden Tarifen ausgegebenen Nachträge, welch letztere teils mittels Ersatzseiten, teils mittels zu den einzelnen Abteilungen des General-Gütertarifes ausgegebenen Ergänzungs- und Berichtigungsblättern zur Durchführung gelangten.

Kärntner Landes-Tierschau in Klagenfurt. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Für die Beförderung der Gegenstände und Tiere, die anlässlich der in der Zeit vom 6. bis 8. September 1903 abzuhaltenden Kärntner Landes-Tierschau in Klagenfurt zur Ausstellung gelangen, finden

auf den in Kärnten liegenden Linien der k. k. Staatsbahn-Direktion Villach und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft die im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschnitt C IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Ausstellungen von Kunst-, Industrie- und Gewerbeerzeugnissen etc. in Linz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter und -Tiere.) Anlässlich der in der Zeit vom 6. bis 20. September 1903 gelegentlich des diesjährigen Volksfestes in Linz stattfindenden Ausstellungen von Kunst-, Industrie- und Gewerbeerzeugnissen, ferner der Land- und Forstwirtschaft, des Gartenbaues, der Geflügel-, Bienen- und Fischzucht finden für die Beförderung der hierzu bestimmten Gegenstände und Tiere auf den in Ober- und Niederösterreich, Salzburg, Steiermark und Böhmen gelegenen Strecken der k. k. Staats- und Privatbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C IX und X, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung.

Kunstausstellung in Graz. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter.) Anlässlich der in der Zeit vom 13. April bis 31. Mai 1903 in Graz veranstalteten Kunstausstellung wurde die Verfügung getroffen, dass für den Transport der hierzu bestimmten Ausstellungsgegenstäude auf jenen österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, für welche der Tarif, Teil I, Abteilung B, gilt, die in diesem Tarife, Abschnitt C IX, vorgesehenen Tarifbegünstigungen unter den daselbst angeführten Bedingungen Anwendung zu finden haben.

Nachdem die betreffenden Ausstellungsgüter vorerst zu einer weiteren Ausstellung nach Laibach gehen, wird der Rückbeförderungstermin dieser Güter ab Graz an den ursprünglichen Absender und Aufgabsort unter Einhaltung der im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschnitt C IX, vorgesehenen Modalitäten bis zum 31. Juli 1903 ausgedehnt, während jedoch für die Beförderung dieser Güter von Graz nach Laibach und retour die tarifmässigen normalen Gebühren zur Einhebung gelangen.

Ausland.

Deutschland. (Sächsischer Eisenbahnrat.) Die nächste (48.) Sitzung des sächsischen Eisenbahnrates findet am 2. Juli 1903 in Dresden statt. Die Tagesordnung ist unter anderem folgende:

1. Mitteilung über die Zulassung von Petroleum-Tankanlagen auf Bahnareal.
2. Beratung über Frachtermässigung für Milch zur Kondensierung.
3. Beratung über Anträge, die der ständigen Tarifkommission vorliegen:
   a) Aufnahme von Terpentinöl unter die Kesselwagengüter;
   b) Tarifierung von Rohbenzin;
   c) Versetzung von gemeinem Töpfergeschirr und Steinzeug in den Spezialtarif III;
   d) Tarifierung von gedörrten, nicht zu Speisezwecken bestimmten Kartoffeln.
4. Beratung über Erhebung einer Beförderungsgebühr für unverpackte einsitzige Zweiräder. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Gütertarif, Heft 2. (Einbeziehung der Station Sangerhausen.) Sangerhausen wird zum 25. Juni 1903 in den Ausnahmetarif 8 für Giessereiroheisen aufgenommen. Die Tarifstationen geben Auskunft.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1896. (Einbeziehung der Station Nalbach.) Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1903 wurde die Station Nalbach der Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken in den Tarif einbezogeu.

Näheren Aufschluss geben die beteiligten Dienststellen.

Schweizer Bahnen. (Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation für den internen und gegenseitigen direkten Güterverkehr vom 1. März 1901.) Laut Publikation der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 an die Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen durch Aufnahme folgender zwei neuer Positionen ergänzt:

195a	Ferro Chrom	Spezialtarif II
195b	Ferro Silicium	Spezialtarif II

- - (Umrechnung der deutschen Mark- und Frankenwährung.) Laut Mitteilung der General-Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen und der General-Direktion der grossh. Badischen Staatseisenbahnen ist das Wertverhältnis der deutschen Markwährung zur Frankenwährung vom 1. Juni 1903 an für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen im Verkehre mit der Badischen Bahn und für die auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen wie folgt festgesetzt worden:

1 Franken = 81·2 Pfennig,
1 Mark = 1·2315 Franken.

Dasselbe Wertverhältnis gilt vom 4. Juni 1903 an für den Verkehr der Schweizerischen Bundesbahnen mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1902. (Einbeziehung der Station Erzhausen.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 wird die Station Erzhausen der Eisenbahn-Direktion Mainz in den Tarif aufgenommen.

Näheren Aufschluss geben die beteiligten Dienststellen.

K. k. Staatsbahn-Direktion Krakau.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die gefertigte k. k. Staatsbahn-Direktion beabsichtigt den für das Jahr 1904 erforderlichen Bedarf von circa 30.100 m³ gereuterten und ungereuterten Flussschotter, ferner circa 4156 m³ Bruch- und Quadersteine, wie auch circa 415.000 Stück Mauerziegeln im Wege einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung zu vergeben.

Die Ablieferung des Schotters hat derart zu erfolgen, dass die eine Hälfte der für die einzelnen Deponiestellen bestimmten Menge spätestens bis Ende März 1904 und die zweite Hälfte spätestens bis Ende August 1904 vollständig effektuiert werde. Die Lieferung von Steinmaterialen, sowie auch der Mauerziegeln muss dagegen auf Grund von Teilbestelluugen erfolgen.

Nähere Angaben über die Modalitäten der Lieferung sind aus den Offertformularen zu entnehmen, welche ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse von der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direktion oder von den k. k. Bahnerhaltungs-Sektionen behoben oder bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Ausfertigung die hierzu aufgelegten Formulare benützt werdeu müssen, sind samt den Beilagen pro Bogen mit einem 1 Krone-Stempel zu versehen, versiegelt nnd mit der Aufschrift **„Offert für Lieferung von Schotter"**, beziehungsweise **„Offert für die Lieferung von Steinmaterialien"** oder **„Offert für die Lieferung von Mauerziegeln"** bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau **bis spätestens 20. Juli d. J., 12 Uhr mittags,** einzubringen. Gleichzeitig mit der Vorlage der Offerte auf Schotterlieferung, jedoch separat von derselben, ist ein Vadium von 5 Prozent des Wertes des offerierten Schotterquantums an die Kassa der k. k. Staatsbahn-Direktion Krakau einzubringen. Nach Zuschlag der Lieferung muss eine Kaution in der Höhe von 10 Prozent des Wertes der zur Lieferung übernommenen Schottermenge binnen 8 Tagen nach Erhalt des diesbezüglichen Schlussbriefes gleichfalls bei der obgenannten Kassa erlegt werden.

Jeder Offerent bleibt 6 Wochen, vom Tage der Offerteröffnung an gerechnet, an sein Angebot gebunden. Jeder Offerent hat das Recht, der am 21. Juli d. J., um 9 Uhr vormittags, stattfindenden kommissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Der unterfertigten k. k. Staatsbahn-Direktion steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen offerierten Quantums oder nur eines Teiles desselben zu akzeptieren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, desgleichen Anträge, welche unklare, zweideutige und nicht für jedermann verständliche Ausdrücke enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Krakau, am 1. Juli 1903.

K. k. Staatsbahn-Direktion.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden billig und sachgemäss besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch öffentliche Versteigerungen der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

KURS-BUCH

für die

Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österreichischen Eisenbahnen.

(Sommerfahrordnung 1903.)

Herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium.

Die **vierte** (Mai 1903) Ausgabe des Kurs-Buches enthält in ihrem **ersten Teile** in Kürze die auf den Vieh- und Fleischtransport Bezug habenden allgemeinen reglementarischen, tarifarischen und veterinärpolizeilichen Bestimmungen nebst einem Verzeichnis der Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Der **zweite Teil** des Kurs-Buches umfasst die Fahrordnungen der bei den österreichischen Staats- und Privatbahnen nach Massgabe der Sommerfahrordnung 1903 für die Beförderung von Vieh und Fleisch vorzugsweise bestimmten Züge. In den Fahrordnungen sind auch jene Stationen ersichtlich gemacht, welche mit fixen Viehverladerampen ausgerüstet sind, ferner die Stationen, welche als Desinfektions-, Fleischwagendepot-, Eisfüll-, Fütterungs- und Tränkestationen dienen, sowie jene, in welchen Borstenviehtransporte auf Verlangen der Absender bespritzt werden.

In einen Anhang wurden die wichtigsten Beschränkungen und Verbote im Viehverkehre aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach einigen Auslandsstaaten aufgenommen.

Das Vieh-Kurs-Buch, welches im **Mai** und **Oktober** jeden Jahres erscheint, ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein äusserst willkommenes Nachschlagebuch für den Gebrauch der Viehverfrächter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenbahnorgane.

Das Vieh-Kurs-Buch ist durch die Administration, Wien, I. Wallfischgasse 10 (Postsparkassen-Konto Nr. 819.123), zum Preise von K 1·— und bei Postbezug zum Preise von K 1·20 pro Ausgabe zu beziehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen. bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

k. k. österr. Staatsbahnen

im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in Galizien und der Bukowina

Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht

Im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen rücksichtlich der im Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2, Abschnitt A bis inklusive C, angeführten Linien und der Kleinbahn Lupków-Cisna

Fortlaufende Nummer	1	I.
Die Publikation erfolgt	2	
von der	3	
und im Namen der	3	
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	4	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	5	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): nach	5	
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6	
und gilt in der Zeit	7	
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8	
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11	
Art der Durchführung	12	
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13	
Besondere Bemerkungen	14	

Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Kleinbahn Lupków-Cisna Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Gesamtdurchlauf von mindestens 51 km.*) Einhaltung der auf Seite 1654 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen“

vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903

Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2, bezw. Tarif, Teil I und Teil II, für den Transport von Ei- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-)Bahnen

Verschieden

Die für die vorstehend angeführten Artikel am 1. Juli 1903 tarifmässig geltenden normalen Frachtsätze des Spezialtarifes I abzüglich 15 Prozent, bezw. rücksichtlich der Kleinbahn Lupków-Cisna: die Frachtsätze der ermässigten Wagenladungsklasse a) abzüglich 15 Prozent

Verschieden

Im Rückvergütungswege

Gegen auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankierten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplikate und Original-Frachtbriefe. Diese Dokumente sind längstens bis Ende Juni 1904 an jene k. k. Staatsbahn-Direktion vorzulegen, in deren Bereich die Empfangsstation, bezw. jene Station gelegen ist, in welcher die Sendung von den k. k. österr. Staatsbahnen auf die Anschlussbahn übergeht

*) Bei Sendungen mit einem Durchlaufe von weniger als 51 km kann an Stelle des angewendeten Frachtsatzes der auf Grund dieser Verlautbarung für einen Durchlauf von 51 km zugestandene Frachtsatz in Anspruch genommen werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1530	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Weizen, Buchweizen (Halde, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	Podwoloczyska Borki wielkie Tarnopol Jezierna Zborów Złozów Krasne Zadwórze Barszczowice Lemberg-Podzamcze Nowosielitza Staresoło	Sokal	**II.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der auf Seite 1651 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen“	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2	Heller 195 179 175 160 151 141 131 121 115 105 232 115	Heller 153 144 137 130 124 117 107 103 100 91 197 100	Heller 42 35 38 30 27 24 24 18 15 14 35 15	Im Karlierungswege		
		Ostrazizischen und neuen Bukowinaer Lokalbahnen		Lemberg-Podzamcze Borynicze Zadwórze Krasne Jezierna Tarnopol Borki wielkie Maxymówka Bogdanówka-Kamionka Podwołoczyska	Brody				53 82 38 33 62 77 82 90 94 98	45 67 32 27 53 65 67 74 77 81	8 15 6 6 9 12 15 16 17 17			
				Husiatyn	Czernowitz				120	102	18			
				Staresioło					122	101	21			
		Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Landesgrenze bei Brody Landesgrenze bei Podwołoczyska Itzkany	Sokal				151 195 251	120 156 196	31 39 55			
				Landesgrenze bei Łnpków					155	125	30			
		Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)		Landesgrenze bei Beszkid					178	143	35			
				Landesgrenze bei Beszkid Landesgrenze bei Łnpków Itzkany	Brody				126 155 190	105 129 159	21 26 31	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe und hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Sendungen gegen die auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Frachtbrief-Duplikate, welche Dokumente längstens bis Ende Juni 1904 an jene k. k. Staatsbahn-Direktion vorzulegen sind, in deren Bereiche die Empfangsstation gelegen ist	Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der gleichzeitig für den Lokalverkehr verlautbarte 15prozentige Frachtnachlass keine Anwendung
1531				Fehring Fehring-Landesgrenze	Graz (St.B.)			Lokalgütertarif, Teil II, Heft 1	43 43	39 39	4 4		Gegen auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe (auch bei frankierten Sendungen), welche bis längstens Ende Juni 1904 an die k. k. Staatsbahn-Direktion Villach vorzulegen sind	
				Fehring Fehring-Landesgrenze	Graz (St.B.)				38 43	34 39	4 4			
				Fehring und Fehring Landesgrenze	Weiz				44	42	2			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung		Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg		Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	
1532		beteiligten Verwaltungen		Wien St.E.G. transit und Wien K.F.N.B. transit	Schönberg am Kamp	**III.**			Heller	Heller	Heller			
					Rosenburg				60	56	4			
									70	66	4			
1533	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), robe Hirse und Halbfrucht	Baranów	Lodygowice	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der auf Seite 1654 dieses Verordnungs-Blattes angeführten „Allgemeinen Bestimmungen"	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Ost-Nordwestösterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 4	126	122	4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reklamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Juni 1904 bei der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzulegen sind	*) Bestehen keine direkten Frachtsätze
				Barsczczowice					204	178	26			
				Bełz					194	169	25			
				Boguchwała					*)	122	—			
				Borki wielkie					246	214	32			
				Brody					226	197	29			
				Buczacz					268	232	36			
				Bursztyn-Demianów					228	197	31			
				Chmielów					129	125	4			
				Chodorów					216	189	27			
				Czernowitz					280	243	37			
				Czortków					280	243	37			
				Czudec					*)	125	—			
				Dąbie					110	108	2			
				Dembica					104	101	3			
				Dobrzechów					*)	132	—			
				Dżuryn					276	237	39			
				Frysztak					*)	129	—			
				Gorlice					120	112	8			
				Halicz					232	203	29			
				Itzkany					312	269	43			
				Iwonicz					*)	129	—			
				Jaroslau					143	135	8			
				Jaślany					*)	118	—			
				Jasło					129	118	11			
				Jezierna					232	203	29			
				Jezierzany-Barysz					266	230	36			
				Kaliuowszczyzna					278	241	37			
				Kolomea					258	224	34			
				Kopyczyńce					288	249	39			
				Krasne					214	186	28			
				Krosno					138	129	9			
				Krystynopol					198	173	25			
				Łańcut					129	125	4			
				Landesgrenze bei Leluchów					*)	108	—			
				Landesgrenze bei Łupków					*)	156	—			
				Lemberg					194	169	25			
				Łużan					278	241	37			
				Marcinkowice					*)	84	—			
				Maxymówka					252	219	33			
				Moderówka					*)	122	—			
				Mouasterzyska					262	227	35			
				Mościska					168	151	17			
				Nepolokoutz					274	237	37			
				Podwołoczyska					258	224	34			
				Przeworsk					137	132	5			
				Posada-Chyrowska					171	153	18			
				Przemyśl					157	146	11			
				Pyszkowce					272	235	37			
				Radymno					148	140	8			
				Rawa ruska					178	159	19			
				Rozwadów					144	135	9			
				Rymanów					144	132	12			
				Rzeszów					122	118	4			
				Rzochów					113	112	1			
				Sambor					183	162	21			
				Sanok					*)	140	—			
				Sędziszów					112	108	4			
				Śniatyn-Załucze					272	235	37			
				Sokal					200	175	25			
				Stryj					208	181	27			
				Strzyżów am Wysłok					*)	129	—			
				Tarnobrzeg					132	125	7			
				Tarnopol					240	208	32			
				Tuchów					*)	98	—			
				Uhnów					186	164	22			
				Wasylkowce					292	253	39			
				Wiśniowa					*)	129	—			
				Wygnauka					*)	246	—			
				Zabłotów					264	230	34			
				Zborów					228	197	31			
				Złoczów					220	192	28			
				Żuczka					280	243	37			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsätze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1531	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**													
	Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Commerzialbahn, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht	den Stationen der nebenangeführten Eisenbahnen (exkl. der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, unter Abschnitt B und C enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der im Hefte 3 dieses Tarifes enthaltenen Lokalbahn Gleisdorf-Weiz und exkl. der Lokalbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, weiters den in Mähren gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Geiersberg—Tinsicht (exkl.) der Oe.N.W.B.; den Stationen der Strecken Sigmundsherberg—Erdweis und St. Valentin—Summeran der k.k.St.B.; den Strecken der Lokalbahnen Göpfritz—Gr.-Siegharts—Raabs, Matthausen—Grein, Schwarzenau—Zwettl und Schwarzenau—Waidhofen a. d. Thaya, dann den Stationen der Strecke B.-Trübau—Chotzen der St.E.G.								
	den Stationen in den übrigen Teilen von Böhmen und Oberösterreich, den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Salzburg, Tirol und Vorarlberg, sowie nach den Stationen der in diesen Landesteilen, bezw. Ländern gelegenen, im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen					Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der Lokalbahn Bärnau—Andersdorf—Hof und Röwersdorf—Hotzenplotz, der Murtalbahn, der Pinzgauer Lokalbahn, der Ybbstalbahn und der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz, sowie rücksichtlich der Kleinbahn Lupków-Cisná bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. a) Bei einem Gesamtdurchlaufe von mindestens 51 km*) b) bei einem Gesamtdurchlaufe von weniger als 150 km	**IV.** Bei einem Gesamtdurchlaufe von mindestens 51 km*)							
							vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903							
								Lokaltarife der nebenangeführten Eisenbahnen (k. k. österr. Staatsbahnen: Teil II, Heft 1, Abschnitt A, und Teil II, Heft 3, exkl. der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz, der Mühlkreisbahn und der Strecke Linz—Urfahr. Tarif-Teil I und Teil II, für den Transport von Ell- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-)Bahnen, Tarife des Oesterr. Eisenbahnverbandes, Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes, Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, Mährisch-Schlesisch-Niederösterr. Eisenbahnverbandes und des direkten Güterverkehres zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn einerseits und der k. k. österr. Staatsbahnen anderseits	Die am 1. Juli 1903 für vorstehende Artikel gültigen normalen Frachtsätze abzüglich ad a) zehn Prozent ad b) fünfzehn Prozent	Verschieden	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe (auch bei frankierten Sendungen), hinsichtlich der aus Rumänien stammenden Getreidesendungen jedoch Frachtbrief-Duplikate und Original-Frachtbriefe auf den Reklamanten als Empfänger lautend. Diese Dokumente sind bis spätestens Ende Juni 1904 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen	
														*) Bei Sendungen mit einem Durchlaufe von weniger als 51 km kann an Stelle des angewendeten Frachtsatzes der auf Grund dieser Vereinbarung für einen Durchlauf von 51 km zugestandene Frachtsatz in Anspruch genommen werden

Die angeführte Frachtbegünstigung findet unter Einhaltung der auf Seite 1654 der Kundmachung dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen" Anwendung.

Eine Ausnahme besteht jedoch hinsichtlich des Punktes 3 dieser Bestimmungen, insofern als für die oben angeführten Artikel von Nussdorf, Wien I (K.E.B.), Wien II (K.F.J.B.), Wien-Lagerhaus und Wien-Donaukaihahnhof nach Stationen der Strecken Lustenau—, bezw. Lochau—Bregenz—Feldkirch—Schaan Vaduz, sowie östlich von Feldkirch in der Richtung gegen Innsbruck der 15prozentige Nachlass von den auf Grund der Bestimmungen des „Ersten Anhanges zum Abschnitte A, Post Nr. 20", bezw. des „Anhanges zum Abschnitte C (Wechselverkehr) Post Nr. 1 des Lokaltarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1", sich ergebenden Frachtsätzen gewährt wird.

Dieses Zugeständnis findet rücksichtlich der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschn. A—C enthaltenen Linien Anwendung, sofern sich bei Abfertigung zu den Frachtsätzen der bezeichneten Verbandstarife auf Grund desselben höhere Nachlässe ergeben, als bei Berechnung der unter **I.** (Seite 1647) verzeichneten Refaktie.

Für Sendungen russischer Provenienz, für welche sich die Transportgebühren für die österreichischen Strecken unter Berücksichtigung der inländischen Lokal-, bezw. Verbandstarife, sowie der von den Sätzen dieser Tarife zugestandenen, vorangeführten Nachlässe billiger stellen, als bei direkter Abfertigung in den gleichen Relationen zu den direkten Sätzen des Oesterreichisch-Russischen Grenztarifes, gelangt erstere Berechnungsweise zur Anwendung.

Für Sendungen, die auf Grund der direkten Frachtsätze der Elbeumschlagstarife für Oesterreich und Westösterreich, sowie Westösterreich-Riesa-Elbkai abgefertigt werden, gelangen die Transportgebühren der Lokal- und inländischen Verbandstarife unter Berücksichtigung der von den Frachtsätzen dieser Tarife zugestandenen vorangeführten Nachlässe zuzüglich der Schlepphahngebühr zur Anwendung, sofern diese Berechnungsart einen niedrigeren Frachtsatz ergeben sollte. Für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz kommen die gleichen, und zwar die jeweilig niedrigsten Frachtgebühren zur Berechnung.

Die für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck l o k o zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck oder an eine Mühle in Mühlau bei Innsbruck adressiert sind, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente zu geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1535	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen												

V.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse nnd Halbfrncht von ungarischen Stationen nach den angeführten österreichischen Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bei einem Durchlanfe von mindestens 51 km*) auf österreichischem Gebiete unter Einhaltung der auf Seite 1654 in diesem Verordnungs-Blatte angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen", nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege bewilligt, und zwar:

A. Tarif-Teil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Gültig vom 1. Juli 1900.

1. Im Verkehre nach den im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (exkl.), Geiersberg—Tinischt (exkl.) der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Grussbach—Znaim, Grussbach—Chotzen, Strelitz—Okřischko, Brünn (einschliesslich Brünn K.F.N.B.)—Blažowitz und Böhm.-Trübau—Hohenstadt der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein Nachlass von **zehn Prozent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
2. Im Verkehre nach sämtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im ersten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Prozent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
3. Im Verkehre nach den im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmnnds-herberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Prozent** von den auf den Seiten 52 bis 56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
4. Im Verkehre nach sämtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im zweiten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Prozent** von den auf den Seiten 52 bis 56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
5. Im Verkehre nach den im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen der Strecke Sigmunds-herberg—Erdweis der k. k. österr. Staatsbahnen ein Nachlass von **zehn Prozent** von den auf den Seiten 60 bis 64 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
6. Im Verkehre nach sämtlichen übrigen, in Böhmen gelegenen, im dritten Schnitt-Tarife enthaltenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Prozent** von den auf den Seiten 60 bis 64 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen.
7. Im Verkehre von den im Stationstarife sub a) anf den Seiten 68 bis 87 enthaltenen nngarischen Stationen nach den auf diesen Seiten angeführten österr. Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Prozent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
8. Im Verkehre zwischen den im Stationstarife suh b) auf den Seiten 91 his 102 enthaltenen Stationen der Strecken Branzaus—Pirnitz—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (exkl.), Geiersberg—Tinischt (exkl.) der k. k priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Strecken Brünn—Okřischko, Brünn—Kanitz-Eibenschitz und Brünn—Chotzen der priv. Oesterr.-nngar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und den daselhst angeführten nngarischen Stationen anderseits ein Nachlass von **zehn Prozent**, nnd im Verkehre mit sämtlichen übrigen im Stationstarife snh b) auf den Seiten 91 his 102 angeführten, in Böhmen gelegenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Prozent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
9. Im Verkehre von den im Stationstarife sub c) auf den Seiten 105 bis 152 enthaltenen ungarischen Stationen nach den anf diesen Seiten angeführten, in Mähren gelegenen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwesthahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen Adlerkosteletz, Böhm.-Trühan, Senftenberg, Gabel, Wichstadtl-Lichtenan, Wildenschwert, Wildenschwert trans., Brandeis a. d. Adler nnd Chotzen, ein Nachlass von **zehn Prozent** von den anf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
10. Im Verkehre von den im Statioustarife sub c) anf den Seiten 105 bis 151 enthaltenen nngarischen Stationen nach den anf diesen Seiten angeführten übrigen, in Böhmen gelegenen Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Prozent** von den auf den Seiten 35 bis 43 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des ersten Schnitt-Tarifes.
11. Im Verkehre von den im Stationstarife sub c) anf den Seiten 105 bis 152 enthaltenen ungarischen Stationen nach den auf diesen Seiten enthaltenen Stationen der k. k. priv. Böhm. Kommerzialbahnen, der k. k. österr. Staatsbahnen, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie nach Eger, Station der a. priv. Bnschtěhrader Eisenbahn, ein Nachlass von **fünfzehn Prozent** von den anf Seite 52 bis 56 enthaltenen Schnitt-Frachtsätzen des zweiten Schnitt-Tarifes, wobei für Eger (B.E.B.) der Schnitt-Frachtsatz für öie Station Eger der k. k. österr. Staatsbahnen (Seite 52) der Berechnnng zngrunde gelegt wird.

B. Tarif-Teil II, Heft 5, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes.

Gültig vom 1. Dezember 1902.

Ein Nachlass von zehn Prozent:

1. Im Verkehre von den im Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach folgenden Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Lnndenburg—Hnllein (exkl.), Lundenbnrg—Ober-Gerspitz nnd Lundenburg—Zellerndorf: von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 ab Marchegg gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1; im Verkehre von den Stationen der Strecke Broczkó—Nágyszombat (inkl.) [die Relation Kutti—Göding kommt nicht in Betracht] nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn der vorbezeichneten Strecken: von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Jnli 1903 ab Lundenbnrg gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1;
   b) Hnllein—Teschen (exkl.)—Bielitz (exkl.) und Hullein—Kremsier—Wischau (exkl. Kojetein und Nezamislitz): von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 ab Teschen gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1;

Die Liquidierung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankierten Sendungen), welche Dokumente bis spätestens Ende Juni 1904 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind

Sofern von der ungarischen Versandstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation direkte Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refaktieermittlung für derartige Sendungen auf Grnnd der für die Publikation unter Post Nr. 1534 dieses Verordnungs-Blattes gültigen Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Übergangsstation, nnd zwar wenn direkte Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grnnd dieser direkten Frachtsätze; wenn solche nicht bestehen, auf Grnnd der Lokaltarife.

*) Bei Sendungen mit einem Durchlanfe von weniger als 51 km kann an Stelle des angewendeten Frachtsatzes der auf Grnnd dieser Verlautbarnng für einen Dnrchlanf von 51 km zngestandene Frachtsatz in Anspruch genommen werden

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen											Die Liquidierung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankierten Sendungen), welche Dokumente bis spätestens Ende Juni 1904 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind	Sofern von der ungarischen Versandstation bis zur österreichischen Bestimmungsstation direkte Frachtsätze nicht bestehen, erfolgt die Refaktieermittlung für derartige Sendungen auf Grund der für die Publikation unter Post Nr. 1534 dieses Verordnungs-Blattes gültigen Bestimmungen ab der betreffenden österreichischen Uebergangsstation, und zwar wenn direkte Frachtsätze ab dieser Uebergangsstation nach der in Frage kommenden Empfangsstation bestehen, auf Grund dieser direkten Frachtsätze; wenn solche nicht bestehen, auf Grund der Lokaltarife

c) Preran—Oderberg (exkl.)—Dzieditz (exkl.), Preran—Kojetein—Nezamislitz—Prossnitz, Prerau—Olmütz—Sternberg, sowie Schönbrunn—Troppau: von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 ab Oderberg gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1.

2. Im Verkehre von den im Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach folgenden Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar:
   a) Im Verkehre mit den Stationen Littau, Mürlitz und Schwarzbach: von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 für Oderberg—Olmütz gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1, sowie von den im Lokaltarife der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft enthaltenen, am 1. Juli 1903 ab Olmütz bis zu den in Frage kommenden drei Stationen gültigen Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1;
   b) im Verkehre mit den übrigen Stationen: von den im Lokaltarife dieser Eisenbahn am 1. Juli 1903 ab Vlarapass, bezw. Sudoměřitz-Landesgrenze transit gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den im Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:
   a) Im Verkehre mit Bransdorf, Jauernig, Klein-Mohrau: von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 für Oderberg—Troppau gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1, sowie von den im Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen, am 1. Juli 1903 von Troppau nach Bransdorf, Jauernig und Klein-Mohran gültigen Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1;
   b) im Verkehre mit Gross-Opatowitz, Mähr.-Trüban, Prossnitz L.B.: von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 für Oderberg—Prossnitz gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1, sowie von den im Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen, am 1. Juli 1903 von Prossnitz nach Gross-Opatowitz, Mähr.-Trüban und Prossnitz L.B. gültigen Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1;
   c) im Verkehre mit Horka, Namiest: von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 für Oderberg—Olmütz gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1, sowie von den im Lokaltarife der k. k. österr. Staatshahnen enthaltenen, am 1. Juli 1903 von Olmütz nach Horka und Namiest gültigen Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1;
   d) im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller pro 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 6 Heller pro 100 kg;
   e) im Verkehre mit Olmütz-Hodolein, Olmütz-Neugasse und Olmütz-Stadt werden die für den Verkehr mit Olmütz K.F.N.B. entfallenden Nachlässe, erhöht um 0·8 Heller pro 100 kg, berechnet;
   f) im Verkehre mit den übrigen Stationen der k. k. österr. Staatshahnen: von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband enthaltenen, am 1. Juli 1903 ab Oderberg gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1.

C. Tarif-Teil II, Heft 5, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Gültig vom 1. September 1900.

Im Verkehre nach den in diesem Tarife enthaltenen österreichischen Stationen, und zwar:

1. Nach sämtlichen in **Mähren gelegenen** Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ferner nach den Stationen der Strecken Znaim—Polna-Stecken, Wildenschwert—Mittelwalde (exkl.), Geiersberg—Tinischt (exkl.) der Oesterr. Nordwestbahn, der Strecke Sigmundsherberg—Erdweis der k. k. österr. Staatshahnen und der Strecke Böhm.-Trühau—Chotzen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft, sowie nach der Station Brünn der K.F.N.B. ein Nachlass von **zehn Prozent** von den am 1. Juli 1903 ab Wien (St.E.G.), Wien (K.F.N.B.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes I.
2. Nach sämtlichen übrigen **in Böhmen gelegenen** Stationen ein Nachlass von **fünfzehn Prozent** von den am 1. Juli 1903 ab Wien (St.E.G.), Wien (Oe.N.W.B.) oder Nussdorf gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1.

D. Tarif-Teil II, Heft 6, des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Gültig vom 1. September 1900.

Ein Nachlass von zehn Prozent:

1. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:
   a) Lundenburg—Schönbrunn (exkl.), Lundenburg—Ober-Gerspitz, Lundenburg—Zellerndorf, sowie Hullein—Friedland (exkl.), samt Abzweigungen: von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 ab Marchegg gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1;
   b) Schönbrunn—Oderberg (exkl.)—Dzieditz (exkl.), samt Abzweigungen: von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 ab Oderberg gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1;
   c) Friedland—Teschen (exkl.)—Bielitz (exkl.): von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 ab Teschen gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1.
2. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:
   a) Im Verkehre mit Bransdorf: von den im Lokaltarife der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 für Oderberg—Troppau gültigen, um 4 Heller gekürzten Frachtsätzen des Spezialtarifes 1, sowie von den im Lokaltarife der k. k. österr. Staatsbahnen enthaltenen, am 1. Juli 1903 von Troppau nach Bransdorf gültigen Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1;
   b) im Verkehre mit der Station Jägerndorf beträgt dieser Nachlass 4 Heller pro 100 kg und im Verkehre mit der Station Ziegenhals 6 Heller pro 100 kg;
   c) im Verkehre mit den übrigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: von den im Tarife für den Mährisch-Schlesisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverband enthaltenen, am 1. Juli 1903 ab Oderberg gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1.
3. Im Verkehre von den in diesem Tarife enthaltenen ungarischen Stationen nach den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenhahn-Gesellschaft: von den im Lokaltarife dieser Eisenhahn enthaltenen, am 1. Juli 1903 ab Sudoměřitz—Landesgrenze transit gültigen, um 4 Heller pro 100 kg gekürzten Frachtsätzen des Spezial-Tarifes 1.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (bezichungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1536		Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft												
		k. k. österr. Staatsbahnen												

VI.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

E. Tarif-Teil II, Heft 1, vom 1. September 1897.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Juli 1903 bis auf Widerrnf, längstens bis Ende Dezember 1903 wird für die zu den Frachtsätzen des Tarifes, Teil II, Heft I, für den Südwestösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. September 1897, abgefertigten Sendungen von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucbt, bei Aufgabe als Frachtgnt und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach Stationen der Strecke St. Valentin—Summeran (inkl.) und der Lokalbahn Mauthausen-Grein ein 10prozentiger Nachlass, nach den übrigen in Oberösterreich, sowie nach den in Salzburg, Tirol und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen ein 15prozentiger Nachlass und nach allen sonstigen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Anschluss der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz, insoweit diese Bahnen im Bereiche des obigen Verbandes liegen, bei einem Durchlaufe von mindestens 51 km*) auf österr. Gebiete ein 10prozentiger Nachlass hinsichtlich des Dnrchlaufes auf den im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, nnd Teil II, Heft 3, enthaltenen Linien, exklus. der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz, sowie auf den in den Tarif, Teil I und Teil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden, in Betracht kommenden schmalspnrigen Lokal- (Klein-) Bahnen, fallenden Linien, von den daselbst am 1. Juli 1903 in Geltung stehenden Frachtsätzen, und zwar von den Stationen Hütteldorf-Hacking, Leobersdorf, Ebenfurth Landesgrenze, Leoben, Fehring Landesgrenze, Innsbruck, in welchen die betreffenden Sendnngen auf die Linien der k. k. österr. Staatsbahnen des Tarif-Teiles II, Heft 1, Abschnitt A, übergehen, bezw. von Trient beim Uebergange der Sendungen anf die Valsnganabahn im Rückvergütungswege, nnter Einhaltnng der auf Seite 1654 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmnngen“ bewilligt.

Im Verkehre zwischen den im Tarife, Teil II, Heft 3, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Jänner 1902 enthaltenen nngarischen Stationen und den in oben bezeichnetem Tarife aufgeführten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen ist der vorstehend zngestandene Nachlass ab der Uebergangsstation Hütteldorf-Hacking zn liqnidieren, anch wenn die Frachtberechnung nicht zu den Frachtsätzen des direkten Tarifes, sondern zu den bis und ab Wien St.E.G. geltenden Frachtsätzen erfolgt ist.

Für die Frachtberechnung anf den in Betracht kommenden, im Staatsbetriebe befindlichen schmalspurigen Privathahnen bleiben die Bestimmungen jener Wagenladungsklasse massgebend, in welche die obgenannten Artikel bei Aufgabe von 5000 kg eingereiht sind.

Die sonach für Sendnngen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet nnter den gleichen Bedingnngen anch auf Sendnngen, welche in Innsbruck loko znr Abgabe gelangen nnd an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck oder an eine Mühle in Mühlan bei Innsbruck adressiert sind, Anwendnng, jedoch nnr für Sendungen, die nach den zwischen den Bahnverwaltungen getroffenen Vereinbarnngen ansschliesslich via Wörgl zn leiten sind.

Die Liquidierung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankierten Sendungen), welche Dokumente spätestens bis Ende Juni 1904 bei den Verwaltungen der betreffenden Bestimmungsstationen einzureichen sind

*) Bei Sendungen mit einem Dnrchlanfe von weniger als 51 km kann an Stelle des angewendeten Frachtsatzes der anf Grnnd dieser Verlautbarung für einen Durchlauf von 51 km zngestandene Frachtsatz in Anspruch genommen werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1537	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen												

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

F. Tarif-Teil II, Heft 3, vom 1. August 1899.

Tarifermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), roher Hirse und Halbfrucht.

Vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903, werden für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn), rohe Hirse und Halbfrucht von den im Tarife, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. August 1899, enthaltenen direkten Frachtsätzen im Verkehre von ungarischen Stationen nach den unten angeführten Stationen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Nachlässe im Rückvergütungswege unter Einhaltung der auf dieser Seite unten angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen" bewilligt, und zwar:

nach	Hainfeld	4 Heller	für 100 kg
„	Hohenberg	5 „	
„	Kernhof	6 „	
„	Piesting	2 „	
„	Schrambach	5 „	
„	St. Egydi am Neuwalde	5 „	
„	Freiland-Türnitz	5 „	
„	Weissenbach-Neuhaus	2 „	
„	Wilhelmsburg	5 „	
„	Waldegg	2 „	

Die Liquidierung der entfallenden Differenzbeträge erfolgt gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe (auch bei frankierten Sendungen), welche Dokumente spätestens bis Ende Juni 1904 bei der k. k. Staatsbahn-Direktion in Wien einzureichen sind

Allgemeine Bestimmungen ad I—VI.

Die sub **I—VI** im Rückvergütungswege verlautbarten Frachtbegünstigungen finden unter Einhaltung der nachstehenden Bestimmungen Anwendung:

1. Auf Sendungen, welche an eine im Bestellungsbezirke einer begünstigten Station der österr. Eisenbahnen gelegene, inländische Mühle adressiert sind und von derselben zum Zwecke der Vermahlung bezogen werden.

   Die diese Sendungen beziehende Mühle hat auf dem Frachtbriefe vor Ablauf der Einreichungsfrist zu bestätigen, dass der Bezug zum Zwecke der Vermahlung in derselben erfolgt ist. Der Eisenbahn steht das Recht einer Kontrolle darüber zu, dass die Sendungen in der betreffenden Mühle wirklich zur Vermahlung gelangt sind.

2. Auf Sendungen, welche an Zwischenhändler adressiert sind und von denselben längstens innerhalb sechs Monaten nachweislich an eine der unter 1. gekennzeichneten Mühlen abgegeben werden.

   Dieser Nachweis ist wie folgt zu liefern:

   a) Wenn die diese Sendungen übernehmende Mühle im Bestellungsbezirke jener Station gelegen ist, in welcher die Sendungen unter der Adresse eines Zwischenhändlers einlangten, hat die Mühle vor Ablauf des sechsmonatlichen Abgabetermines unter Beisetzung des Datums auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass die Uebernahme zum Zwecke der Vermahlung in dieser Mühle erfolgt ist. Der Eisenbahn steht das Recht der Kontrolle darüber zu, dass die Sendungen in der betreffenden Mühle wirklich zur Vermahlung gelangt sind.

   b) Wenn die Sendungen von einem Zwischenhändler von der ursprünglichen Adressstation unter der Adresse einer Mühle per Eisenbahn weiter gesendet werden und diese Sendungen die Räumlichkeiten der ursprünglichen Adressstation nicht verlassen haben, hat der Zwischenhändler bei der Neuaufgabe dieser Sendungen sich von der zweiten Versandstation auf den ursprünglichen Frachtbriefen den Weiterversand (Absendetag) und die Adressierung an eine Mühle bestätigen zu lassen. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet.

   c) Wenn die Sendungen in einer, in den Rahmen dieses Zugeständnisses fallenden Station von einem Zwischenhändler bezogen, in anderen als den Bahnräumlichkeiten eingelagert und später in der ursprünglichen Adressstation an eine Mühle neu aufgegeben werden, so hat der als Adressat der ursprünglichen Sendung erscheinende Zwischenhändler bei der Neuaufgabe den Frachtbrief der ursprünglichen Sendung der Station vorzuweisen. Die Station hat auf diesem Frachtbriefe unter Bezeichnung der neuen Bestimmungsstation und des Absendetages zu bestätigen, dass annähernd das gleiche Gewicht von derselben Fruchtgattung an eine Mühle weiter gesendet wurde. Rücksichtlich einer und derselben Sendung ist nur eine **einmalige** Weitersendung gestattet.

   Die unter 2. b) und 2. c) genannten Sendungen werden hinsichtlich der Strecken von der Zwischenstation bis zur definitiven Bestimmungsstation im Sinne der Bestimmungen des Punktes 1 behandelt. Eine Rückführung auf den direkten Frachtsatz von der ursprünglichen Versand- nach der definitiven Bestimmungsstation erfolgt in diesen Fällen nur dann, wenn die Einlagerung in einer Reexpeditionsstation, beziehungsweise in einem öffentlichen Lagerhause, welchem die Reexpeditionsbegünstigung zugestanden ist, stattfindet.

   Durch den im Punkte 2 bestimmten sechsmonatlichen Lagertermin wird das den Reexpeditionsstationen, beziehungsweise den öffentlichen Lagerhäusern zustehende Recht einer längeren Lagerfrist nicht tangiert.

3. Der Refaktiebetrag wird **stets** nur auf Grundlage der für die direkten Frachtsätze festgesetzten Nachlässe ermittelt. (Ausnahmen siehe unter IV.) insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen gewährt werden, findet eine Rückvergütung der Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenzen der publizierten Frachtbegünstigungen liegen, so werden die Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den in Betracht kommenden Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen. (Ausnahmen siehe unter IV.)

   Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, wird nur der eventuelle Mehrbetrag liquidiert.

   Auf die im Reexpeditionsverkehre abgefertigten Sendungen findet nur diejenige Frachtermässigung Anwendung, welche sich auf die bei der Reexpedition oder im Rückvergütungswege von der ursprünglichen Versandstation bis zur endgültigen Bestimmungsstation angewendeten Tarife bezieht, und zwar nach Massgabe der für jene Frachtermässigung speziell publizierten Bestimmungen.

Fortlaufende Nummer	1
Die Publikation erfolgt — von der	2
Die Publikation erfolgt — und im Namen der	3
Das Zugeständnis wird gemacht — für Artikel	4
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) — von	5
Das Zugeständnis wird gemacht — für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route) — nach	5
Das Zugeständnis wird gemacht — bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
Das Zugeständnis wird gemacht — und gilt in der Zeit	7
Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht — Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9
pro 100 kg — Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
pro 100 kg — Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

k. k. österr. Staatsbahnen

im Staatsbetriebe stehenden beteiligten Privatbahnen

Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse

Im Verkehre zwischen Stationen der Lokalbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Gurktalbahn, der Kleinbahn Łupków-Cisna, der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz, der Murtalbahn, der Pinzganer Lokalbahn und der Ybbstalbahn	Von Mösel nach Hüttenberg oder umgekehrt	den Stationen: Czernowitz, Hadikfalva, Łużan, Seretb, Volksgarten und Żuczka nach Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen und nach Stationen der Linien Hadikfalva—Brodina und Itzkány—Suczawa der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen mit Ausnahme der Anschlussstationen	Im Verkehre zwischen Stationen der Bukowinaer Lokalbahnen und der Linien Hadikfalva—Brodina und Itzkány—Suczawa der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen	Im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen mit Ausnahme der in den Abschnitten B und C des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 1, enthaltenen Linien, sowie mit Ausnahme der Lokalbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Gurktalbahn, der Murtalbahn, der Ybbstalbahn, der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz, der Lokalbahn Mösel-Hüttenberg, der Pinzganer Lokalbahn, der Lokalbahn Łupków-Cisna, der Bukowinaer Lokalbahnen, sowie der Linien Hadikfalva—Brodina und Itzkány—Suczawa der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen
Aufgabe als Frachtgut a) in Quantitäten von unter 3000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 3000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	in jedem Gewichte.	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Aufgabe als Frachtgut a) in Quantitäten von unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten unter 10.000 kg.

A.

Einhaltung der auf Seite 1664 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Auf Sendungen in Quantitäten unter 300 kg findet der zugestandene Frachtsatz keine Anwendung

vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903

Tarif, Teil I und Teil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 3	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2		Lokalgütertarif, Teil II, Heft 1, 2 und 3
Verschieden	20 Heller	Verschieden		
Die normalen Frachtsätze, und zwar ad a) der Stückgutklasse, ad b) der gewöhnlichen Wageuladungsklasse, je abzüglich 10 Prozent	18 Heller	Die im Sinne der Bestimmungen des Lokalgütertarifes für die Frachtberechnung im Wechselverkehre ermittelten Gesamtfrachtsätze, abzüglich 10 Prozent	Die normalen Frachtsätze, u. zw. ad a) der Klasse A ad b) des Sp.-T. 1 je abzüglich 10 Prozent	Die normalen Frachtsätze der Klasse A abzüglich 10 Prozent
Verschieden	2 Heller	Verschieden		

Im Rückvergütungswege

Gegen auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate oder Aufnahmsscheine, welche bis längstens Ende März 1904 an jene k. k. Staatsbahn-Direktion vorzulegen sind, in deren Bereich die Versandstation, bezw. diejenige Station gelegen ist, in welcher die Sendung auf die k. k. österr. Staatsbahnen übergeht. Die danach für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loko zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressiert sind, Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1539	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Ebenfurth Mühle, Klein-Schwechat und der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donaunferbahnhof nächst der K.F.N.B.)	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	**B.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif, bezw. Nord-Südösterreichischer Eisenbahnverband	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Kartierungswege		

Nach	Von: Ebenfurth Mühle*)	Von: Klein-Schwechat	Von: der Schienenverbindung der Ersten Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B. (Donaunferbahnhof nächst der K.F.N.B.)
	Heller pro 100 kg Kilogramm		
Amstetten	81	—	—
Battelau	—	145	140
Beneschau	158	149	144
Bilin (k.k.St.B.)	218	207	202
Braunau a. Inn	147	—	—
Breltenschützing	125	—	—
Breznitz	—	153	148
Brüx (k.k.St.B.) loko und transit	218	207	202
Budweis	133	113	108
Dux-Liptitz	—	210	205
Eger (k.k.St.B.)	210	201	196
Eggenburg	93	—	—
Eisenstein	199	185	180
Frankenmarkt	137	—	—
Gmunden und Gmunden Seebhf.	133	—	—
Görkau	—	217	212
Horaždiovic-Stadt	—	145	140
Ischl	144	—	—
Karlsbad (B.E.B., Z.B. und K.J.)	239	229	224
Klattau	—	165	160
Klostergrab	—	213	208
Kosten	—	213	208
Lambach	121	—	—
Linz	105	—	—
Littitz	—	169	164
Marienbad	201	191	186
Mies-Kladrau	—	175	170
Nepomuk	—	153	148
Nenern	—	172	167
Nengedeln	—	175	170
Neuhaus	—	129	124
Ober-Cerekwe	—	141	136
Obergeorgenthal	—	211	—
Oberleutensdorf	—	210	205
Patzau	—	141	136
Petersburg i. B.	—	188	183
Pilgram	—	149	144
Pilsen K.F.J.B.	174	165	160
Pisek	—	133	128
Plan	199	185	180
Podersam	—	191	186
Postelberg	—	204	199
Přibram	—	159	154
Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	—	185	180
Ronsperg	217	—	—
Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	210	201	196
Salzburg	153	—	—
St. Peter-Seltenstetten	89	—	—
Schärding	141	—	—
Schlan	—	185	180
Schüttenhofen	163	153	148
Schwarzenau	109	—	—
Steeg	147	—	—
Steyr	105	—	—
Strakonitz	—	137	132
Tabor	—	129	124
Tans	189	178	173
Teplitz-Waldthor	—	213	208
Wels	117	—	—
Wesell-Mezimostl	—	117	112
Wilten**)	227	—	—
Wittingau	—	109	104

*) In den zugestandenen Frachtsätzen ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen.

**) Die für Wilten zugestandenen Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck loko zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressiert sind, Anwendung.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach									
1540	**k. k. österr. Staatsbahnen** im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen in Galizien und der Bukowina		Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Im Verkehre zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen in Galizien und der Bukowina rücksichtlich der in der beigefügten Tabelle verzeichneten Relationen		**C.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. rücksichtlich der schmalspurigen Kleinbahn Łupków-Cisna: Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Gesamtdurchlauf von mindestens 51 km.*) Einhaltung der auf Seite 1664 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Für Sendungen, welche in Oświęcim nach deutschen Stationen anstreten, findet die hiermit publizierte Frachtermässigung keine Anwendung. (Vgl. die Verlautbarung unter D und E.) Ab Podwołoczyska gilt die Frachtermässigung nur für jene Sendungen, welche mittels Strassenfuhrwerkes zugeführt werden, worüber eine bahnämtliche Bestätigung auf den Frachtbriefen einzuholen ist	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif, Teil II, Heft 2, bezw. Tarif, Teil I und Teil II, für den Transport von Ell- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-) Bahnen	Verschieden	Die für die vorstehend angeführten Artikel geltenden normalen Frachtsätze des Spezialtarifes I abzüglich 15 Prozent und rücksichtlich der Kleinbahn Łupków-Cisna die für diese Artikel geltenden Frachtsätze der ermässigten Wageuladungsklasse a) abzüglich 15 Prozent	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens Ende März 1904 an jene k. k. Staatsbahn-Direktion vorzulegen sind, in deren Bereich die Versandstation gelegen ist	

*) Bei Sendungen mit einem Durchlaufe von weniger als 51 km kann an Stelle des angewendeten Frachtsatzes der auf Grund dieser Verlautbarung für einen Durchlauf von 51 km zugestandene Frachtsatz in Anspruch genommen werden.

Von	Nach den Stationen der Strecken
I. Bogumiłowice Gorlice Neu-Sandec Nisko Tarnobrzeg Tarnów	bis Krakau einerseits und bis Landesgrenze bei Łeluchów anderseits
II. Boguchwała Rzeszów	bis Krakau einerseits und bis Landesgrenze bei Łelnchów anderseits, Sohów—Rozwadów, Zagórzany—Gorlice
III. Basznia Jaroslau Lubaczów Niżankowice Nowa grobla Nowemiasto Przemyśl Radymno Rawa ruska Sądowa-Wiszn a Samhor Sokal Surochów Ustrzyki	bis Nadbrzezie einerseits und bis Landesgrenze bei Łnpków anderseits
IV. Bolechów Kałusz Lemberg Lemberg-Podzameze Luhieńce Stryj	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid anderseits, Rawa ruska—Sokal
V. Bortniki Bukaczowce Bursztyn-Demianów Chodorów	bis Bełzec einerseits und bis Stanislau anderseits, Stanislau—Stryj via Cięzów, Chodorów—Stryj, Lemberg—Landesgrenze bei Beskid, Rawa rnska—Sokal
VI. Nadwórna Stanislau	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Beskid anderseits, Stanislau—Stryj via Cięzów, Stryj—Lemberg, Rawa rnska—Sokal
VII. Brody Buczacz Krasne Monasterzyska loko	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka anderseits, Rawa rnska—Sokal
VIII. Kolomea Nepolokontz Zabłotów	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka anderseits, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal
IX. Czernowitz Volksgarten	bis Bełzec einerseits nnd bis Landesgrenze bei Woronienka anderseits, Nepolokontz—Wiznitz, Kolomea—Słoboda rnngnrska-Grube, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal

sowie nach allen westlich der so gekennzeichneten Linie gelegenen Stationen

sowie nach allen westlich der Linie Landesgrenze bei Woronienka—Stanislau—Lemberg—Bełzec gelegenen Stationen

sowie nach allen westlich der Linie Landesgrenze bei Beskid—Stryj—Lemberg—Bełzec gelegenen Stationen

des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2

und den Stationen der Kleinbahn Łnpków-Cisna

Insoweit in die nebenstehend angeführten Bahnstrecken die Station Lemberg, nicht aber auch die Station Lemberg-Podzameze fällt, gelangt für die einschlägigen Sendungen nach letzterer Bestimmungsstation die Tarifermässigung ebenso zur Anwendung, wie für Sendungen nach Lemberg

Von	Nach den Stationen der Strecken
X. Hlihoka	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka anderseits, nach der Station Berbometh a. S., Nepolokoutz—Wiznitz, Kolomea—Słoboda rnngnrska-Grnbe, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal
XI. Hadikfalva	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka anderseits, nach der Station Brodina, Hliboka—Berhometh a. S., Nepolokoutz—Wiznitz, Kolomea—Sloboda rungnrska-Grube, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal
XII. Zaleszczyki	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka anderseits, Kolomea—Sloboda rungnrska-Gruhe, Delatyn—Stanislau, Rawa ruska—Sokal
XIII. Jagielnica	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka anderseits, Kolomea—Sloboda rnngnrska-Grube, Delatyn—Lemberg, Kolomea—Stanislau, Biala czortkowska—Stanislau, Ostrów—Berezowica—Halicz, Podwysokie—Chodorów, Rawa ruska—Sokal
XIV. Czortków Dereniówka Kopyczyńce Szmańkowczyki	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka anderseits, Ostrów-Berezowica—Halicz, Podwysokie—Chodorów, Chryplin—Lemberg, Rawa ruska—Sokal
XV. Borki wielkie Bucniów Grzymałów Jezierna Mikulince-Strnsów Ostrów-Berezowica Podwołoczyska Tarnopol Trembowla Zborów Złoczów	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka anderseits, Podwysokie—Chodorów, Halicz—Lemberg, Rawa ruska—Sokal
XVI. Kozowa Podwysokie Potutory	bis Bełzec einerseits und bis Landesgrenze bei Woronienka anderseits, Halicz—Chodorów, Rawa ruska—Sokal

sowie nach allen westlich der Linie Bełzec—Lemberg—Stanislau—Landesgrenze bei Woronienka gelegenen Stationen des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen. Teil II, Heft 2, und den Stationen der Kleinbahn Łupków-Cisna.

Insoweit in die nebenstehend angeführten Bahnstrecken die Station Lemberg, nicht aber auch die Station Lemberg-Podzameze fällt, gelangt für die einschlägigen Sendungen nach letzterer Bestimmungsstation die Tarifermässigung ebenso zur Anwendung wie für Sendungen nach Lemberg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1541	k. k. österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Sokal	Lemberg-Podzameze	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	140 Heller	80 Heller	60 Heller	Im Kartierungswege		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1542	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	abiprodukte aus Getreide nnd Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerhsen und geschälte Hirse	Basznia Biała czortkowska Biała czortkowska transit*) Boguchwała Bogumiłowice Bolechów Borki wielkie Bortniki Brody Bucniów Buczacz Bukaczowce Bursztyn-Demianów Chodorów Czernowitz Czortków Dereniowka Gorlice Grzymalów Halicz Hliboka Jaroslan Jezlerna Kałusz Kolomea Kopyczyńce Kozowa Krasne Lemberg Lemberg podzamcze Lubaczów Lubieńce Mikulińce-Strusów Monasterzyska Nadwórna Nepolokoutz Neu-Sandec Nisko Niżankowice Nowa grobla Nowemiasto Ostrów-Berezowica Podwołoczyska Podwysokie Potutory Przemyśl Radymno Rawa ruska Rzeszów Sądowa-Wisznia Sambor Sokal Stanislau Stryj Surochów Szczerzec Tarnobrzeg Tarnopol Tarnów Trembowla Ustrzyki Volksgarten Wygnanka Wygnanka transit**) Zabłotów Zaleszczyki Zborów Złoczów	Oświęcim transit	**D.** Aufgabe als Frachtgut, nnd zwar: entweder nach Cosel (Oderhafen), Breslan (Stadthafen), bezw. Pöpelwitz (Umschlag) znm Weiterversand per Oder nach Stettin oder Hamburg, oder mit direkten nach Stettin loko oder Hamburg B loko lautenden Frachtbriefen. Beachtung der auf Seite 1664 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Rücksichtlich solcher Sendungen kann die Frachtermässigung unter C nicht in Anspruch genommen werden. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf Sendungen nach Hamburg B und Stettin findet diese Frachtermässigung nur dann Anwendung, wenn für dieselben weder im Kartiernngs-, noch im Rückvergütungswege die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für den Verkehr mit Seehafenstationen transito seewärts des in der Rnbrik 8 genannten Tarifes berechnet worden sind. Der erforderliche Nachweis ist durch die Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der Liquidierung zurückbehalten werden, zu erbringen	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif, bezw. Tarif-Teil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien nnd der Bukowina vom 1. August 1899, und zwar Ausnahmetarif A nnd B	Verschieden	Verschieden	Pfennig 48 81 78 34 21 66 74 68 69 74 77 70 70 67 80 80 74 34 86 71 85 41 70 71 75 81 74 66 59 60 47 66 72 77 76 80 36 43 47 45 48 74 76 71 72 46 42 53 33 52 55 62 72 65 42 63 36 72 22 73 53 82 81 78 77 81 71 67	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens Ende März 1904 an jene k. k. Staatsbahn-Direktion vorzulegen sind, in deren Bereich die Versandstation gelegen ist. Hinsichtlich der auf der Oder nmgeschlagenen Sendungen sind nebst den Frachtbrief-Duplikaten bis zu den Oder-Umschlagplätzen auch die Schiffsladescheine oder Abschriften der Schiffsladescheine, welch letztere von einer Schiffahrts-Gesellschaft ausgestellt und mit dem Abgangsstempel versehen sein müssen, über den Weitertransport per Oder nach Stettin oder Hamburg beizubringen	

*) Nur gültig im Verkehre mit der Station Jagielnica. Anstosstaxe für die Strecke Jagielnica—Biała czortkowska transit = 14 Heller pro 100 kg.
**) Nur gültig im Verkehre mit der Station Smańkowczyki. Anstosstaxe für die Strecke Smańkowczyki—Wygnanka transit = 14 Heller pro 100 kg.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1543	k. k. österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse		Oświęcim transit	**E.** Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen nach einer Station der im Tarife, Teil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina genannten kgl. preussischen Direktionsbezirke und der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Beachtung der auf Seite 1664 angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen". Rücksichtlich solcher Sendungen kann die Frachtermässigung unter C nicht in Anspruch genommen werden. Auf Sendungen nach den im Ansnahmetarife für den Verkehr mit Seebafenstationen transito seewärts des in der Rubrik 8 genannten Tarifes aufgeführten Stationen findet diese Frachtermässigung nur dann Anwendung, wenn für dieselben weder im Kartierungs- noch im Rückvergütungswege die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes berechnet worden sind. Der erforderliche Nachweis ist durch die Vorlage der Original-Frachtbriefe, welche bei der Liquidierung zurückbehalten werden, zu erbringen	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif, bezw. Tarif-Teil II, Heft 3, für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. August 1899, und zwar: Ausnahmetarif A und B	Verschieden	Verschieden	Pfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens Ende März 1904 an jene k. k. Staatsbahn-Direktion vorzulegen sind, in deren Bereich die Versandstation gelegen ist	
				Basznia							5			
				Biała czortkowska							29			
				Biała czortkowska transit*							30			
				Boguchwała							2			
				Bolechów							22			
				Borki wielkie							26			
				Bortniki							22			
				Brody							23			
				Bucniów							26			
				Buczacz							28			
				Bukaczowce							23			
				Bursztyn-Demianów							24			
				Chodorów							22			
				Czernowitz							29			
				Czortków							29			
				Dereniówka							29			
				Gorlice							1			
				Grzymalów							28			
				Halicz							24			
				Hliboka							32			
				Jaroslau							2			
				Jezierna							24			
				Kałusz							24			
				Kolomea							27			
				Kopyczyńcze							31			
				Kozowa							26			
				Krasne							21			
				Lemberg							16			
				Lemberg podzamcze							18			
				Lnbaczów							6			
				Lnbieńce							22			
				Miknlińce-Strusów							28			
				Monasterzyska							27			
				Nadwórna							26			
				Nepolokontz							29			
				Neu-Sandec							2			
				Nisko							5			
				Niżankowice							7			
				Nowa grobia							6			
				Nowemiasto							8			
				Ostrów-Berezowica							26			
				Przemyśl							6			
				Podwołoczyska							27			
				Podwysokie							24			
				Potutory							25			
				Radymno							4			
				Rawa ruska							12			
				Rzeszów							2			
				Sądowa-Wisznia							9			
				Sambor							11			
				Sokal							17			
				Stanislan							24			
				Stryj							20			
				Snrochów							3			
				Szczerzec							20			
				Tarnobrzeg							1			
				Tarnopol							24			
				Trembowla							29			
				Ustrzyki							11			
				Volksgarten							31			
				Wygnanka							31			
				Wygnanka transit**							30			
				Zabłotów							28			
				Zaleszczyki							33			
				Zborów							24			
				Złoczów							22			

*) Nur gültig im Verkehre mit der Station Jagielnica. Anstosstaxe für die Strecke Jagielnica—Biała czortkowska trausit = 14 Heller pro 100 kg.

**) Nur gültig im Verkehre mit der Station Smańkowczyki. Anstosstaxe für die Strecke Smańkowczyki—Wygnanka transit = 11 Heller pro 100 kg.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhm. Commerzialbahnen, Böhm. Nordbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse

den im Tarife, Teil II, Heft 4, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1897 und im Tarife für den Galizisch-Wiener Verbandsverkehr vom 1. August 1900 enthaltenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina, sowie den Stationen der Strecken Krakau—Dzieditz und Dzieditz—Saybusch-Żywiec der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

Fortlaufende Nummer	1
Die Publikation erfolgt von der und im der Namen	2 / 3
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5
nach	5
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	6
und gilt in der Zeit	7
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	8
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11
Art der Durchführung	12
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13
Besondere Bemerkungen	14

IV.	III.	II.	I.
den übrigen in Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen	den Stationen der Strecke von St. Valentin bis Summerau der k. k. österr. Staatsbahnen und den Stationen der Lokalbahn Mauthausen-Grein	den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der A.T.E., B.C.B., B.N.B., B.E.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie den übrigen in Böhmen gelegenen Stationen der Oe.N.W.B., S.N.D.V.B. und St.E.G.	den in Mähren und Schlesien gelegenen Stationen der K.F.N.B., k.k.St.B. und den vom Staate betriebenen Privathahnen, weiters den in Mähren gelegenen Stationen der St.E.G., sowie den Stationen der Strecken von Znaim bis Polna-Stecken, von Wildenschwert bis Mittelwalde (exkl.) und von Geiersberg bis Tinischt (exkl.) der Oe.N.W.B., dann der Strecke von Sigmundsherberg bis Erdweis der k.k.St.B., der Strecken der Lokalbahn Göpfritz — Gr.-Siegharts — Raabs, Schwarzenau-Zwettl und Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th., sowie der Strecke Böhmisch-Trübau—Chotzen der St.E.G.

Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, rücksichtlich der Lokalbahnen Bärn-Andersdorf—Hof und Röwersdorf-Hotzenplotz, der Murtalbahn, der Pinzgauer Lokalbahn und der Lokalbahn Neuhaus-Neuhistritz: bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen.
Einhaltung der auf Seite 1664 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen „Allgemeinen Bestimmungen".
Dieses Zugeständnis findet rücksichtlich der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 2, Abschnitt A—C enthaltenen Linien für Sendungen von den daselbst bezeichneten Versandstationen Anwendung, sofern sich bei Abfertigung zu den Frachtsätzen der bezüglichen Verbandstarife auf Grund derselben höhere Nachlässe ergeben, als bei Berechnung der unter C (Seite 1657) verzeichneten Refaktie

F.

vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903

Tarif, Teil II, des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, bezw. Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, Teil II, Heft 3 und Tarif, Teil I und Teil II, für den Transport von Eil-	Tarif, Teil II, Heft 2 und 4, des Ost-Nordwest-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, bezw. Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen (k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Abschnitt A, Teil II, Heft 3) und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-)Bahnen
Verschieden	
Die am 1. Juli 1903 für vorstehende Artikel gültigen normalen Frachtsätze des Tarifes des Galizisch-Wiener Eisenbahnverbandes, mehr den normalen Frachtsätzen der k.k.St.B. ab Nussdorf u. den normalen Frachtsätzen der nebenstehend bezeichneten, im Staatsbetriebe befindl. Privathahnen abzügl. fünfzehn Prozent | zehn Prozent plus den Gebühren für die k. k. Donaunferbahn	Die am 1. Juli 1903 für vorstehende Artikel gültigen normalen Frachtsätze abzüglich: fünfzehn Prozent | zehn Prozent
Verschieden	
Im Rückvergütungswege	

Frachtbrief-Duplikate, auf den Reklamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1904. Die Vorlage der Frachtdokumente hat rücksichtlich der Versandstationen der k. k. österr. Staatsbahnen an diejenige k. k. Staatsbahn-Direktion, welcher die bezügliche Station unterstellt ist, und rücksichtlich der Versandstationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direktion dieser Eisenbahn zu erfolgen

Die für Sendungen nach Wilten sich ergebende Frachtbegünstigung findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen, welche in Innsbruck i o k o zur Abgabe gelangen und an das landschaftliche Lagerhaus in Innsbruck adressiert sind, Anwendung

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1515	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerbsen und geschälte Birse	den in nachstehender Tabelle angeführten Aufgabsstationen	den in nachstehender Tabelle angeführten Stationen	**G.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten, auf eine deutsche, schweizerische oder französische Station lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen. Einhaltung der auf Seite 1664 dieses Verordnungs-Blattes angegebenen allgemeinen Bestimmungen	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Verwaltungen, Ost-Nordwestösterr. Eisenbahnverband, Teil II, Heft 4, vom 1. November 1897, Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband, Teil III, Heft 4, vom 1. April 1901, Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband, Teil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898, Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Teil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate, welche bis längstens Ende März 1904 vorzulegen sind. Die Vorlage der Frachtdokumente hat rücksichtlich der Versandstation der k. k. österr. Staatsbahnen an diejenige k. k. Staatsbahn-Direktion, welche die bezügliche Versandstation unterstellt ist, und rücksichtlich der Versandstationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Direktion dieser Eisenbahn zu erfolgen	

Von	Nach: Bregenz transit	Eger (B.E.B. / k.k.St.B.) trs.	Eisenstein transit	Furth i. W. transit	Lindau (k.k.St.B. / Bayer. St.B.) transit	Passau transit	Salzburg transit	Simbach transit	Bregenz transit	Buchs transit	Lindau (k.k.St.B. / Bayer.St.B.) transit	St. Margrethen trs.
	Markpfennig pro 100 kg								Centimes pro 100 kg			
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:												
Bogumiłowice	274	164	174	168	274	179	183	181		338		343
Borki wielkie	359	249	259	253	359	264	268	266		443		448
Bortniki	343	233	243	237	343	248	252	250		423		428
Brody	347	237	247	241	347	252	256	254		428		433
Bursztyn-Demianów	348	238	248	242	348	253	257	255		430		435
Chodorów	341	231	241	235	341	246	250	248		421		426
Czernowitz	382	272	282	276	382	287	291	289		472		477
Gorlice	293	183	193	187	293	198	202	200		362		367
Jaroslan	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Kałusz	350	240	250	244	350	255	259	257		432		437
Kolomea	368	258	268	262	368	273	277	275		454		459
Lemberg	328	218	228	222	328	233	237	235		405		410
Lemberg-Podzamcze	330	220	230	224	330	235	239	237		407		412
Neu-Sandec	295	185	195	189	295	200	204	202		364		369
Niżankowice	312	202	212	206	312	217	221	219		385		390
Nowa grobla	308	198	208	202	308	213	217	215		380		385
Przemyśl	309	199	209	203	309	214	218	216		381		386
Rawa ruska	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Rozwadów	302	192	202	196	302	207	211	209		373		378
Rzeszów	292	182	192	186	292	197	201	199		360		365
Saybusch-Żywiec	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310
Sokal	332	222	232	226	332	237	241	239		410		415
Stanislau	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Stryj	336	226	236	230	336	241	245	243		415		420
Szczerzec	334	224	234	228	334	239	243	241		412		417
Tarnopol	356	246	256	250	356	261	265	263		439		444
Tarnów	276	166	176	170	276	181	185	183		341		346
Ustrzyki	319	209	219	213	319	224	228	226		394		399
Zabłotów	371	261	271	265	371	276	280	278		458		463
Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:												
Krakan	260	150	160	154	260	165	169	167		321		326
Saybnsch-Żywiec	247	140	150	144	247	152	156	154		305		310

Diese Tarifbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche von den nebengenannten galizischen, bezw. Bukowinaer Stationen auf Grund der im Tarife, Teil III, Heft 4, des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen unter VIII in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz trans., Buchs trans., Lindau trans. und St. Margrethen trans., dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpediert werden.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1546	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Dzieditz	Bregenz trs. Buchs trs. Lindau trs.	**H.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen mit direkten, auf eine ausländische Station lautenden Frachtbriefen zum Transporte gelangen. Einhaltung der auf der nächsten Seite folgenden „Allgemeinen Bestimmungen"	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif-Teil III, Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Centimes 385	332	53	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate bis längstens Ende März 1904 an die Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Diese Frachtbegünstigung findet auch Anwendung auf Transporte, welche auf Grund der in den Tarifen, Teil III, Heft 3, bezw. Teil III, Heft 4, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Bestimmungen in den bezüglichen Lagerhäusern eingelagert und innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Zugeständnisses nach schweizerischen Stationen (einschliesslich Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit, dann Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) reexpediert werden
					St. Margrethen transit				390	337	53			
				Oderberg	Bregenz trs. Buchs trs. Lindau trs.				378	359	19			
					St. Margrethen transit				383	364	19			
				Oswiecim	Bregenz trs. Buchs trs. Lindau trs.			Tarif-Teil III, Heft 4	385	345	40			
					St. Margrethen transit				390	350	40			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1547	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M—4 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I, auch Schälerbsen und geschälte Hirse	Trautmannsdorf	Wien-Lagerhaus Wien-Donauquaihahnhof	**J.** Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif und Tarif für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 26 32		Im Rückvergütungswege	Auf den Reklamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen längstens bis Ende März 1904 an die Direktion der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	

Allgemeine Bestimmungen ad A—J.

Für die unter A—J veröffentlichten Tarifermässigungen im Rückvergütungswege gelten noch folgende Bestimmungen:

Der Refaktiebetrag wird stets nur auf Grundlage der für die direkten Frachtsätze festgesetzten Nachlässe ermittelt.

Ausnahmen siehe unter E.

Insofern rücksichtlich einzelner Relationen weitergehende Frachtermässigungen gewährt werden, findet eine Rückvergütung der Nachlässe nicht statt. Sollten diese Frachtermässigungen innerhalb der Grenzen der publizierten Frachtbegünstigungen liegen, so werden die Nachlässe entsprechend gekürzt. Als derartige Frachtermässigungen gelten auch die in den etwa bestehenden Anhängen zu den in Betracht kommenden Tarifen vorgesehenen Frachtsätze und sonstigen Begünstigungen.

Im Falle auf Grund der vorgelegten Frachtdokumente eine Rückvergütung bereits geleistet wurde, wird nur der eventuelle Mehrbetrag liquidiert.

Auf die im Reexpeditionsverkehre abgefertigten Sendungen findet nur diejenige Frachtermässigung Anwendung, welche sich auf die bei der Reexpedition oder im Rückvergütungswege von der ursprünglichen Versandstation bis zur endgültigen Bestimmungsstation angewendeten Tarife bezieht, und zwar nach Massgabe der für jene Frachtermässigung speziell veröffentlichten Bestimmungen.

1548 | k. k. österr. Staatsbahnen | beteiligten Verwaltungen

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.
Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter fortlaufender Nr. 1534, 1538 und 1545 für Getreide und Mahlprodukte unter anderen von Böhmen, Mähren etc. mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 verlautbarten **Zugeständnisse für Sendungen nach Tirol und Vorarlberg über die österr. Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch bei Abfertigung über die bayerischen Verkehrswege — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.**

Sofern sich für Sendungen, welche zu den direkten Frachtsätzen des Böhmisch-Tiroler, bezw. Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Verbandsgütertarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben, **auf Grund der in den bezüglichen Publikationen namentlich angeführten Tarife** und unter Berücksichtigung der von den **dort angeführten Tarifen** zugestandenen Frachtnachlässe, **billigere** Frachtsätze, bezw. Gesamtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den eingehobenen Frachtsätzen des direkten Tarifes (Böhmen-Tirol etc. etc.), bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen, **rückvergütet.**

1549 | k. k. österr. Staatsbahnen

Bayerisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Die auf Grund der in diesem Blatte unter Nr. 1534 und 1538 für Getreide und Mahlprodukte von Böhmen, Oberösterreich etc. mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903 verlautbarten Zugeständnisse für Sendungen nach Oberösterreich, Tirol etc. über die österreichischen Linien erreichbaren Frachtsätze werden auch, bei Abfertigung über die **bayerischen Verkehrswege** — insoweit diese transportberechtigt sind — gewährleistet.

Sofern sich für Sendungen, welche auf Grund des Bayerisch-Oesterreichischen Greuztarifes abgefertigt wurden, bei nachträglicher Ermittlung der Gebühren für dieselben auf Grund der in den hezüglichen Publikationen **namentlich** angeführten Tarife und unter Berücksichtigung der von den dort angeführten Tarifen zugestandenen Frachtnachlässe billigere Frachtsätze, bezw. Gesamtfrachtsätze ergeben, wird die Portodifferenz zwischen diesen und den auf Grund des Bayer.-Oesterr. Grenztarifes eingehobenen Frachtsätzen bei Erfüllung aller sonstigen an die Zugeständnisse geknüpften Bedingungen **rückvergütet.**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1550	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Rohdachpappe der Pos. P—3 b der Güterklassifikation	Schlackenwerth	Komotau B.E.B.	Palota-Ujpest	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	446 Heller	419 Heller	376 Heller	353 Heller	70 Heller	66 Heller	Im Kartierungswege	
1551	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Leere, neue Fässer von Holz unter 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche	Tótvárad	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Kartierungsfrachtsätze vom 1. März 1903		325 Heller		Im Kartierungswege				
1552	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Baugerätschaften, Drehscheiben und Radsätze, gebrauchte, sowie gebrauchte Tenderlokomotiven, verladen	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. loko und transit	Luzèc	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien. Die Transporte müssen zum Baue eines Lateralkanales von Wranan nach Horin bestimmt sein	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	198 Heller	158 Heller	40 Heller	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reklamanten als Empfänger lautend, bis längstens Ende Februar 1904		

Fortlaufende Nummer	1553	1554
Die Publikation erfolgt von der Verwaltung und im Namen der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
beteiligten Verwaltungen	Ansstellungsgüter, welche aus Anlass der Veranstaltung von Wanderausstellungen seitens eines dem Verbande österr. Kunstgewerbe-Museen angehörenden Museums (Bozen, Brünn. Bndweis, Chrudim, Czernowitz, Graz, Königgrätz, Krakau, Lemberg, Linz, Olmütz, Pilsen, Prag, Reichenberg und Troppau) zur Verfrachtung kommen	Anssig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Bozen-Meraner Eisenbahn, Buschtěhrader Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang, Oesterr. Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), Südbahn (österr. Linien) und der im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen
für Artikel	Güter des Spezialtarifes III	
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Schwaz-Kuttowitz	Im Lokalverkehre, sowie im Verkehre dieser Bahnen untereinander
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Gernrode a/Harz	oder vice versa
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Einhaltung der für den Spezialtarif III geltenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Aufgabe als Frachtgut unter Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen und der folgenden besonderen Bedingungen, und zwar: 1. Die zur Verfrachtung kommenden Gegenstände müssen im Frachtbriefe ausdrücklich als Ausstellungsgüter bezeichnet sein. 2. Als Absender hat im Frachtbriefe ein dem Verbande angehörendes Museum zu erscheinen. 3. Bei Verlust, Minderung oder Beschädigung wird zum Zwecke der Entschädigungsberechnung der gemeine Handelswert, bezw. der gemeine Wert nicht höher als mit 120 Kronen pro 100 kg angenommen. 4. Im Falle der Inanspruchnahme vorstehender Frachtbegünstigung ist die Anwendung des im Tarife, Teil I, Abteilung B, Abschnitt C—IX, §§ vorgesehenen Ausstellungstarifes ausgeschlossen
und gilt in der Zeit	vom 1. Juli 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Bezeichnung	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Lokalgütertarife, Teil II
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Besteht kein direkter Frachtsatz	Verschieden
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	99 Pfennig	
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		50prozentiger Nachlass von der auf Grund der Lokalgütertarife, Teil II, nebenstehend angeführter Eisenbahnen zu berechnenden Fracht unter Wahrung der tarifmässigen Mindestgebühr von 40 Heller pro Sendung
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss		Auf das reklamierende Museum als Absender lautende Frachtbriefe, welche längstens drei Monate nach erfolgter Versendung der Ausstellungsgüter bei jener Verwaltung einzubringen sind, in deren Bereich die Aufgabe dieser Güter erfolgte
Besondere Bemerkungen		Der Nachlass wird sowohl bei der Hinbeförderung zur Ausstellung als auch bei der Rückbeförderung von derselben, sowie bei Weitersendung nach einem anderen Ausstellungsorte gewährt

Fortlaufende Nummer	1555	1556	1557
Die Publikation erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der Namen der	Welser Lokalbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Oesterr. Nordwestbahn
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Holzstäbe und Brettchen der Pos. H—18, f; Schnittholz der Pos. H—18, c, Kistenwände und Satzkisten der Pos. H—18, e	Schnittholz laut Nomenklatur des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes	I. Steine der Pos. S—55 b, und zwar: a) mit geradlinigen Flächen (einschliesslich Steinplatten), rob behauen, ferner Grenz- und Mühlsteine, b) Pflaster-, Saum- und Bordsteine, sowie Pflasterplatten aus Stein; II. Steine der Pos. S—55 c der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I
	der Güterklassifikation		
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route): von	Viechtwang	sämtlichen Tarifstationen	Wostroměř
nach	Wels transit	Buchs (Rheintal) loko	Niklasdorf
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Aufgabe als Frachtgut mit direkt nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens: das Ladegewicht des verwendeten Wagens. / 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes, sowie der „Betimmungen über die Anwendung der Exporttarife“ unter A—V—c des Tarif-Teiles I, Abt. B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens ad I a und II für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ad I b für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen
und gilt in der Zeit	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 1. Juli 1903 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Lokaltarif	Tarif, Teil IV, Heft 2 (Abschnitt I), des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1899	Lokaltarife
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	31 Heller 33 Heller	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	27 Heller 29 Heller	Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoss von 5 Centimes pro 100 kg an die für den Verkehr nach Buchs transit bestehenden Frachtsätze	ad I a) 107 Heller ad I b) 91 Heller ad II 149 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	1 Heller 4 Heller		
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen			

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1558	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Schwarzenau-Zwettl, Schwarzenau-Zlabings und Wolframs-Teltsch-Zlabings	Vergleiche Rubrik 10	Wien II (K.F.J.B.)	Höditz Triesch oder umgekehrt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Waldhofen a. d. Thaya—Zlabings bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Heller Stückgutklasse I: 292 / 286 Stückgutklasse II: 238 / 232 Ausnahmetarif III a: 234 / 228	Verschieden	Im Kartierungswege	Die im Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1902 unter fortlaufender Nr. 3509 verlautbarten Frachtermässigungen erscheinen, insoweit dieselben durch den neuen Tarif uebiger Lokalbahnen nicht unterhofen sind, hier einbezogen und sind somit gegenstandslos	
			Schafwolle	Wien-Donaukaibahnhof	Teltsch	a) für Sendungen unter 5000 kg, b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen			b) 219					
					Höditz				a) 310 b) 242					
					Triesch				a) 304 b) 242					
1559	k. k. österr. Staatsbahnen	Lokalbahnen Schwarzenau-Zwettl, Schwarzenau-Zlabings und Wolframs-Teltsch-Zlabings	Vergleiche Rubrik 10	Wien II (K.F.J.B.) und Nussdorf	Battelau Dobrawoda Fussdorf Ober-Cerekve Pilgram oder umgekehrt	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Waldhofen a. d. Thaya—Zlabings bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz Heller Besonders ermässigtes Eilgut: 282 / 294 / 261 / 282 / 306 Stückgutklasse I: 282 / 294 / 261 / 282 / 306 Stückgutklasse II: 226 / 236 / 209 / 226 / 247 Wageuladungsklasse A: 187 / 194 / 174 / 187 / — Ausnahmetarif III a): 223 / 233 / 206 / 223 / 243 Ausnahmetarif III b): 212 / 221 / 196 / 212 / 230 Ausnahmetarif III c): 174 / 181 / 162 / 174 / 188		Im Kartierungswege		

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
	Nr. 65 vom 9. Juni 1903	1451	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Beteiligte Verwaltungen	Holz zu Grubenzwecken a) der Pos. H—20/a b) „ H—20/b der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Adamsthal	Smeina-Sternberg B.E.B.	Der irrtümlich mit „10“ angegebene Frachtsatz für Grubenholz der Pos. H—20/b soll richtig „106“ Heller pro 100 kg lauten	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 72. **Wien, 25. Juni 1903.** **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Projekte und Bau. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Ausland. — Personal-Nachrichten. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 20. Juni 1903, womit für den Monat Juli 1903 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silbergulden zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, wird im Einvernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juli 1903 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung dieser Abgaben statt Goldgulden Silbergulden zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von neunzehneinhalb ($19^1/_2$) Prozent in Silber zu entrichten ist.

Böhm m. p.

Verordnung der Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen im Einvernehmen mit dem Justizministerium vom 26. Mai 1903,*) betreffend die Erfüllung der Stempelpflicht von Eisenbahn-Frachtbriefen.

In teilweiser Abänderung des § 6 der Verordnung vom 11. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, betreffend die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen, wird nachstehendes angeordnet:

Wenn Sendungen, für welche zur Entrichtung der gemäss § 14 des Gesetzes vom 29. Februar 1864, R.-G.-Bl. Nr. 20, entfallenden Stempelgebühr Eisenbahn-Frachtbriefe mit aufgedrucktem Stempelzeichen von 2 Heller verwendet werden, zufolge einer nachträglichen Verfügung des Absenders im Sinne der mit Wirksamkeit vom 10. Oktober 1901 abgeänderten Bestimmungen des § 64, Absatz 1, des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, beziehungsweise des Artikels 15, Absatz 1, des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr (Verordnung vom 24. September 1901, R.-G.-Bl. Nr. 143, beziehungsweise Zusatzübereinkommen zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, R.-G.-Bl. Nr. 142 ex 1901) mit dem ursprünglichen Frachtbriefe rück- oder weiterbefördert werden, und die Gesamtlänge der sohin mit demselben Frachtbriefe zu durchlaufenden Strecke 38 km überschreitet, so ist die Ergänzung der Stempelgebühr auf den gemäss T.-P. 101, I, A, b), des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, entfallenden Betrag von 10 Heller durch Verwendung von Stempelmarken wie folgt zu bewirken:

1. Durch Aufkleben der Ergänzungsstempelmarken auf dem Frachtbriefe seitens der die nachträgliche Anweisung ausführenden Station, wenn dieselbe einer Eisenbahn der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder angehört;

2. durch Aufkleben der Ergänzungsstempelmarken auf dem Frachtbriefe seitens der neuen Bestimmungsstation, wenn nur diese und nicht auch die die nachträgliche Anweisung ausführende Station einer der bezeichneten Eisenbahnen angehört;

3. durch Aufkleben der Ergänzungsstempelmarken auf der Niederschrift der betreffenden Frachtkarte unter Beisetzung des Vermerkes: „Ergänzungsstempel zu Frachtbrief vom . . . . . Pos. Nr. . . “ seitens der

*) Enthalten in dem am 20. Juni 1903 ausgegebenen LIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 127.

die nachträgliche Anweisung entgegennehmenden ursprünglichen Versandstation, wenn weder die unter 1 noch die unter 2 genannte Station einer der bezeichneten Eisenbahnen angehört.

Die Ergänzungsstempelmarken sind mit dem Stationsstempel in schwarzer Farbe zu überstempeln.

Wittek m. p. Böhm m. p.

Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. Juni 1903, Z. 27.443, betreffend die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Niederlande.

Mit Zuschrift, eingegangen am 11. Juni 1903, hat das Ministerium für Wasserbau, Handel und Gewerbe, Abteilung Eisenbahnen, im Haag, dem Zentralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Mitteilung gemacht, dass der niederländische Teil der Lokalbahn Enschede-Ahaus am 25. April 1903 von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft dem Betriebe übergeben worden ist.

Da das Betriebsnetz der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft als Ganzes dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr bereits untersteht (Liste der Eisenbahnstrecken: Niederlande A Nr. 2), so ist die neue Bahnlinie mit dem Tage ihrer Eröffnung als dem Uebereinkommen beigetreten zu betrachten, und eine Aenderung der Liste nicht erforderlich.

Das genannte Zentralamt hat hiervon den Vertragsstaaten und den beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 12. Juni 1903 Kenntnis gegeben.

Eröffnung der elektrisch betriebenen Lokalbahn Tabor-Bechin.

Am 22. Juni 1903 wurde die elektrisch betriebene Lokalbahn Tabor-Bechin dem öffentlichen Verkehre übergeben. Hierbei gelangten die Stationen Tabor (Anschlussstation der k. k. österreichischen Staatsbahnen), Slap, Malschitz, Sudoměřitz-Černitz und Bechin für den Gesamtverkehr (ausgenommen explosive Güter) und die Personenhaltestellen Bergstadtl bei Tabor, Čenkow, Třebelitz, Wschechlap-Dudow, Smoleč und Bežerowitz für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Den Betrieb führt die k. k. Staatsbahn-Direktion in Prag.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Nach dem Eisenbahn-Haftpflichtgesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, steht im Falle der Tötung einer Person ein Ersatzanspruch gegen die Eisenbahn nicht bloss den im § 1327 a. b. G.-B. genannten Personen, sondern überhaupt jenen zu, welche durch den Tod des Verletzten Schaden erlitten haben, also auch alimentationsbedürftigen Eltern.

(Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 18. April 1903, Z. 3853.)

Der Sohn der Klägerin wurde von einem Personenzuge der beklagten Eisenbahn überfahren und getötet. Die Klägerin — eine Witwe — behauptet, dass sie erwerbs- und vermögenslos, dass der Verunglückte ihre einzige Stütze gewesen sei und seinen ganzen Verdienst als Arbeiter dem gemeinsamen Haushalte zugewendet habe. Dieselbe begehrt daher von der beklagten Eisenbahn, nachdem sie den auf Zahlung der Leichenkosten im Betrage von K 100 gerichteten Anspruch im Laufe der Verhandlung fallen gelassen hat, die Zahlung von Alimenten im Betrage von K 50 monatlich, eventuell einer entsprechenden Kapitalsabfertigung von mindestens K 10.000.

Das k. k. Handelsgericht in Wien hat mit Urteil vom 29. November 1902, G.-Z. Cg II 289/1, das eingeschränkte Klagebegehren abgewiesen und der Beklagten die mit Ausschluss der Erkenntnisgebühr mit K 218·17 bemessenen Gerichtskosten zugesprochen.

Gründe:

Das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, als spezielle Norm ist strenge auszulegen. In demselben sind nun bloss die §§ 1325—1327 a. b. G.-B. bezogen und im § 1327 a. b. G.-B. sind die im Falle des Todes anspruchsberechtigten Personen genau bezeichnet, indem der zitierte Paragraph bestimmt, dass der „hinterlassenen Frau und den Kindern des Getöteten das, was ihnen entgangen ist, ersetzt werden muss“. Hierbei ist zu bemerken, dass die Schadenersatzansprüche bei Verletzungen am Körper und bei Tötungen, welche durch solche Verletzungen verursacht werden, auch nach bürgerlichem Gesetze in den §§ 1325—1327 a. b. G.-B. besonders geregelt sind, und dass es daher schon nach dem bürgerlichen Gesetze unzulässig erscheint, in diesen Fällen eine weitergehende Haftung aus den allgemeinen Bestimmungen des § 1295 a. b. G.-B. abzuleiten. Da nun die Klägerin als Mutter des Getöteten nicht zu jenen Personen zählt, welchen ein Ersatzanspruch im Sinne des § 1327 a. b. G.-B. zusteht und gegenüber der speziellen Norm des § 1327 a. b. G.-B. eine derselben widersprechende Ausdehnung auf die Mutter des Getöteten im Hinblicke auf die Interpretationsregel des § 6 l. c. unstatthaft ist — eine Rechtsanschauung, die zahlreichen oberstgerichtlichen Entscheidungen zugrunde liegt — war das Klagebegehren abzuweisen. Die Entscheidung über die Kosten ist im § 41 Z.-P.-O. begründet.

Das k. k. Oberlandesgericht in Wien hat mit Urteil vom 24. Jänner 1903, G.-Z. Bc II 5/3, der Berufung der Klägerin keine Folge gegeben, das erstrichterliche Urteil bestätigt und der Beklagten die mit K 101·30 festgesetzten Kosten des Berufungsverfahrens zugesprochen.

Gründe:

Das Berufungsgericht ist der erstgerichtlichen Auffassung beigetreten und hat darin, dass der Klägerin (Berufungswerberin) die Aktivlegitimation aberkannt worden ist, eine unrichtige rechtliche Beurteilung der Streitsache nicht zu erblicken vermocht; es muss in Uebereinstimmung mit den erstgerichtlichen Entscheidungsgründen daran festgehalten werden, dass das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, den Eisenbahnunternehmungen für durch Ereignungen im Verkehre verursachte Schäden eine Haftung auferlegt, die strenger ist als jene, welche sie nach bürgerlichem Rechte treffen würde, dass somit das zitierte Recht singuläres Recht und daher strikte auszulegen ist. Wenn daher § 1 des zitierten Gesetzes bestimmt, dass die Ersatzleistung der haftpflichtigen Eisenbahnunternehmungen „nach Massgabe der §§ 1325—1327 a. b. G.-B." einzutreten hat, so darf auch der Hinweis auf diese Gesetzesstelle keine extensive Auslegung erfahren und kann daher ein Ersatzanspruch der Hinterbliebenen des Getöteten nur auf Grund des § 1327 a. b. G.-B. erhoben, aber nicht auf die im § 1295 a. b. G.-B. enthaltene allgemeine Bestimmung über den Schadenersatz gestützt werden. Letzteres ist umsoweniger zulässig, als sich die gesetzliche Vorschrift des § 1327 a. b. G.-B., dass, falls aus einer körperlichen Verletzung der Tod erfolgt, der hinterlassenen Frau und den Kindern des Getöteten das, was ihnen dadurch entgangen ist, ersetzt werden muss, als Ausnahme von der Regel des § 1295 a. b. G.-B., dass jedermann berechtigt ist, von dem Beschädiger den Ersatz des Schadens, welchen dieser ihm zugefügt hat, zu fordern darstellt. Nach Anschauung des Berufungsgerichtes muss die Vorschrift des § 1327 a. b. G.-B., da sie selbst hinwiederum eine Ausnahme von der allgemeinen Regel bildet, auch strenge ausgelegt werden. Daraus folgt aber, dass der Kreis der darin als anspruchsberechtigt bezeichneten Personen nicht erweitert und mithin der obschon mittellosen Mutter ein Anspruch auf den Ersatz dessen, was ihr durch den Tod ihres Sohnes entgangen ist, nicht zuerkannt werden kann. Es war daher das erstrichterliche Urteil zu bestätigen. Der Ausspruch über die Kosten beruht auf den §§ 41, 50 Z.-P.-O.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hat mit Beschluss vom 18. April 1903, Z. 3853, der Revision der Klägerin Folge gegeben, das Urteil des Berufungsgerichtes aufgehoben und die Sache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Die Entscheidung über die Kosten wurde dem Endurteile vorbehalten.

Gründe:

Die auf den Revisionsgrund der Z. 4 des § 503 Z.-P.-O. gestützte Revision ist berechtigt. Zweck des Haftpflichtgesetzes ist, der Bevölkerung einen erhöhten Schutz der körperlichen Integrität gegen die mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren durch Erleichterung der Geltendmachung von Ersatzforderungen zu gewähren. Der Grund des Bedürfnisses der Aenderung der bestehenden Gesetzgebung lag darin, dass das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch dem Verletzten nicht genügenden Schutz gewährte, da ihm die Verpflichtung zur Nachweisung eines Verschuldens der Eisenbahnunternehmung oblag. Das Haftpflichtgesetz sollte dem dadurch abhelfen, dass die Vermutung statuiert wurde, dass die Beschädigung durch ein Verschulden der Unternehmung oder ihrer Angestellten eingetreten sei. Dagegen enthält das Haftpflichtgesetz keine Bestimmung darüber, wem der Ersatz gebühre; die Beziehung der §§ 1325—1327 a. b. G.-B. hat nur die Bedeutung, worin der zu leistende Ersatz zu bestehen hat, nicht aber auch, wer den Ersatzanspruch zu stellen berechtigt ist. Es gelten daher hierfür die Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, vermöge welcher gemäss § 1295 a. b. G.-B. jedermann berechtigt ist, von dem Beschädiger Ersatz des aus dessen Verschulden zugefügten Schadens zu verlangen. Demgemäss steht im Falle, als durch die Verletzung der Tod eines Menschen eintritt, nicht nur den im § 1327 a. b. G.-B. genannten Personen, sondern überhaupt jenen ein Ersatzanspruch zu, welche durch den Tod des Verletzten Schaden erlitten haben. Da nach § 154 a. b. G.-B. die Kinder verpflichtet sind, ihre Eltern, wenn sie in Dürftigkeit verfallen, anständig zu erhalten, so ist der Ersatzanspruch der Klägerin, wenn sie die Voraussetzungen des § 154 a. b. G.-B. nachzuweisen vermag, gesetzlich begründet. Es kann nicht behauptet werden, dass eine Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes nicht statthaft ist, weil es ein Ausnahmsgesetz ist. Denn, wie bereits oben hervorgehoben wurde, ist nur bezüglich der Beweisfrage, nicht aber auch in Hinsicht der Ersatzpflicht eine Ausnahme statuiert worden. Nach diesen Erörterungen war die Beurteilung der Sache durch das Berufungsgericht eine rechtsirrtümliche. Da jedoch die zur sofortigen meritorischen Entscheidung nötigen Feststellungen darüber, ob der Beklagten ein Verschulden an der Tötung des N. nicht zur Last falle, ob die Voraussetzungen des § 154 a. b. G.-B. vorliegen und ob die Höhe des angefochtenen Ersatzbetrages gerechtfertigt ist, mangeln, war, obwohl der Revisionsgrund der Z. 2 des § 503 Z.-P.-O. nicht angerufen wurde, das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an die Berufungsinstanz gemäss § 510 Z.-P.-O. zurückzuweisen, zumal ein Revisionsantrag auf Aufhebung des Urteiles vorlag. Der Vorbehalt der Entscheidung über die Prozesskosten gründet sich auf § 52, Abs. 1, Z.-P.-O.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Ausgleichsausschusses des Abgeordnetenhauses vom 18. Juni wurde die Beratung des Artikels IX des Zoll- und Handelsbündnisses (Eisenbahntarife) fortgesetzt.

Abg. Dr. Ellenbogen bemerkt, eine Erhöhung der Tarife sei notwendig, wenn man verstaatlichen wolle. Für die Unternehmer seien auch gleichartige Tarife wichtiger als billige. Die in Artikel IX festgesetzten Begünstigungen gelten trotz der Erklärung des Eisenbahnministers auch für die künftigen Staatsbahnen, da eine Trennung des Absatzes 2 vom Absatze 1 nicht zu verstehen sei, indem ersterer den letzteren näher erkläre. Wenn angesichts der Verschiedenartigkeit der Erklärungen der beiden Regierungen die Parteien eine bindende Erklärung nicht verlangen würden, würden sie bewusst einen offenkundigen Verrat an den österreichischen Interessen begehen. Redner beantragt, die Regierung aufzufordern, von der künftigen ungarischen Regierung eine einverständliche, dem Artikel IX anzufügende Interpretation dieses Artikels zu erlangen und bis dahin die Beratungen des Ausschusses zu vertagen.

Abg. Dr. Stránský verwies auf die in der letzten Sitzung erfolgte Annahme des Antrages Lecher und bemerkte, es könne nicht gleichgültig sein, ob der Beschluss des Ausschusses seitens der Regierung respektiert werde oder nicht. Da der Ausschuss das Haus repräsentiere, sei es klar, dass Ehre und Ansehen des Parlamentes auf dem Spiele stehen, falls die Re-

gierung über seine Beschlüsse zur Tagesordnung übergehe. Redner stelle daher die Anfrage an den Obmann, ob die Regierung die erwähnte Korrespondenz bereits vorgelegt oder die Erklärung abgegeben habe, dies tun zu wollen. Sollte er diesbezüglich eine negative Antwort erhalten, so stelle er eventuell den Antrag, die Verhandlungen des Ausschusses so lange zu sistieren, bis diese Korrespondenz vorgelegt ist.

Obmann Ritter v. Jaworski erwidert auf die Anfrage des Abg. Dr. Stránský, dass keine Dokumente vorgelegt worden seien.

Abg. Kaftan bemerkt, aus dieser Antwort sei nicht ersichtlich, ob die Regierung gewillt ist, den mit grosser Majorität angenommenen Antrag Lecher auszuführen und die verlangten, die authentische Interpretation des Artikels IX betreffenden Vereinbarungen vorzulegen. Er ersucht daher den Ministerpräsidenten und den Eisenbahnminister um klare und bündige Auskunft, weil der Ausschuss erst dann in der Lage sei, seine Stellung zu Artikel IX zu präzisieren.

Ministerpräsident Dr. v. Körber

erklärte, es handle sich um den Aktenverkehr mit einer fremden Regierung und es sei nicht Sitte, einen mit einer solchen Regierung geführten Schriftwechsel, der doch auch ihr Miteigentum sei, zu veröffentlichen. Auch die Sammlungen diplomatischer Aktenstücke, die den Parlamenten unterbreitet werden, würden vorher sehr sorgfältig gesichtet und enthalten gewiss nicht alles, was geschriebeu wurde. Durch die gebräuchlichen Formen, aber auch praktisch und taktisch sei der Regierung die Erfüllung dieses Begehrens verwehrt. Die Zweifel über die Auslegung des Artikels IX seien ja bekanntlich erst nachträglich aufgetaucht, und obwohl die Regierung in dieser Richtung stets im klaren war, habe sie sich doch verpflichtet gesehen, mit der ungarischen Regierung sich ins Einvernehmen zu setzen und eine offene und loyale Verhandlung über die Tragweite dieser Bestimmung zu pflegen. Es sei eine Uebereinstimmung erzielt worden. Es werde diesfalls auf die gegenteiligen Aeusserungen des ungarischen Handelsministers hingewiesen. Allein wenn man diese Aeusserungen genau besehe und sie namentlich daraufhin prüfe, ob sie eine Wiedergabe des Wortlautes enthalten oder ob sie nicht vielmehr allgemeiner Natur seien, so werde man einen solchen Widerspruch nicht konstatieren können. Der Ministerpräsident erklärte schliesslich, dass die Regierung keinen Anstand nehme, nochmals genau die Punkte zu präzisieren, über welche nach dem Inhalte dieser geführten Korrespondenz eine Uebereinstimmung besteht, und dass selbstverständlich auch dagegen keine Einwendung erhoben wird, dass diese einzelnen Punkte in dem vom Herrn Eisenbahnminister bekanntgegebenen Wortlaute auch dem Ausschussprotokolle einverleibt würden.

Abg. Maštálka unterstützt die Anträge auf Sistierung der Verhandlungen, bis das künftige ungarische Kabinett zu dem Ausgleiche und auch zu der in Frage stehenden Einigung in den eisenbahntarifarischen Fragen Stellung genommen hat. Die Verhältnisse im ungarischen Parlament würden auf die Spitze getrieben, die Verhältnisse des österreichischen Parlaments verdüstern sich und würden sich in der nächsten Zukunft gewiss sehr scharf zuspitzen. Es erscheine nicht ratsam, in dieser Atmosphäre die Ausgleichsverhandlungen fortzusetzen.

Abg. Dr. Lecher konstatiert, dass der vom Ausschusse angenommene Antrag niemals die Vorlage der amtlichen Korrespondenz mit Ungarn verlangt habe, sondern nur die Vorlage des schliesslichen Resultates, auf welches sich die beiden Regierungen geeinigt haben. Er hofft, dass die nunmehr abzugebende Erklärung des Eisenbahnministers vollständig sein werde.

Abg. Dr. Stránský wünscht mit Rücksicht auf die Erklärungen des Ministerpräsidenten, laut denen die Regierung bereit ist, die wesentlichen Punkte der Verhandlung über den Artikel IX dem Ausschusse näher bekannt zu geben, die Abstimmung über seinen Antrag vorläufig zurückzustellen.

Der Vertagungsantrag des Abg. Dr. Ellenbogen wird sodann mit 23 gegen 13 Stimmen abgelehnt.

Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek verliest hierauf diejenigen Punkte, über welche im Korrespondenzwege zwischen den Ressortministerien eine volle Einigung erzielt wurde.

Abg. Kaftan verlangt die Drucklegung der Erklärungen des Eisenbahnministers.

Obmann Ritter v. Jaworski erklärt, diesem Wunsche Rechnung tragen zu wollen.

Es wird sodann die meritorische Verhandlung des Artikels IX fortgesetzt.

Abg. Dr. Žitnik hebt hervor, dass die Lösung der Tariffragen im Artikel IX materielle Gründe für eine Anfechtung biete, indem durch die gesetzliche Festlegung der zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen geltenden Tarifvereinbarungen die österreichische Vertragshälfte sehr benachteiligt werde. Durch die Verordnung vom 22. September 1899, R.-G.-Bl. Nr. 178, die jetzt ins Gesetz aufgenommen wurde, würden den Ungarn Begünstigungen gewährt, die weit über den Rahmen des mit Deutschland vereinbarten Rechtes gehen. Redner bespricht die ungarischen geheimen und Ausnahmetarife für ihre Güter auf den ungarischen Bahnen und die Abmachungen mit den österreichischen Privatbahnen, ferner die Verstaatlichung der Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaschau-Oderberger Bahn und der Südbahn und beantragt folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, durch Erstellung entsprechender Richtuugstarife die heimische Produktion gegen die ausländische Produktion zu schützen."

Abg. Kaftan bemerkt gegenüber den Erklärungen des Eisenbahnministers, die verlangte schriftliche Vereinbarung werde nicht vorgelegt, obzwar der Ministerpräsident durchblicken liess, dass solche Vereinbarungen bestehen. Seine Partei verharre daher bei der Ansicht, dass die Bestimmungen des Artikels IX für unsere Reichshälfte für die Gegenwart und noch mehr für die Zukunft nachteilig seien. Im ungarischen volkswirtschaftlichen Ausschusse sei verlangt worden, dass die Tarifbegünstigungen auch auf den österreichischen Privatbahnen, jedenfalls aber auf den demnächst zu verstaatlichenden Geltung haben. Der ungarische Handelsminister oder sein Vertreter soll mit unserer Regierung über diese Angelegenheit verhandelt und sie dem erwähnten Wunsche entsprechend geregelt haben. Redner fragt den Eisenbahnminister, ob diese Nachricht auf Wahrheit beruhe, wenn ja, was diesbezüglich vereinbart wurde, da hierdurch die angestrebte Verstaatlichungsaktion einen argen Stoss zum grossen Nachteile unserer Volkswirtschaft erleiden würde. Die ungarische Tarifpolitik verfolge den Zweck, die einheimische Industrie und Landwirtschaft zu schützen. Die Partei des Redners müsse folgende Forderungen aufstellen: Die schleppende Verstaatlichungsaktion sei mit allen Mitteln aufzugreifen und baldigst zu Ende zu führen. Eine zweckentsprechende Umarbeitung der lokalen und der Verbandstarife sei schleunigst in Angriff zu nehmen. Die Gültigkeit der Ausnahmetarife werde wie in Ungarn im Interesse unserer Produktion auf bestimmte Verkehrsrichtungen oder auf Auf- und Abgabestationen zu beschränken sein. Die Tarifselbständigkeit der österreichischen Eisenbahnen gegenüber dem ungarischen Eisenbahnverkehre müsse vollständig gewahrt werden. Er stellt den Antrag, Artikel IX sei zu streichen und an seine Stelle ein Eisenbahnverkehrs-Uebereinkommen mit Ungarn zu setzen, in welchem die Interessenten der österreichischen und ungarischen Bahngebiete in vollkommen paritätischer Weise gewahrt werden.

Abg. Dr. Lecher hebt hervor, dass sich die zehnjährigen Tarifverbindungen und sonstigen Verpflichtungen dieses Artikels auch auf die in Hinkunft zu verstaatlichenden Bahnen und deren heute bestehenden Verpflichtungen beziehen. Das von Oesterreich mit der Verordnung vom 22. September 1899 in Kraft gesetzte Uebereiukommen sei von Ungarn nicht eingehalten worden. Durch Schaffung sogenannter Richtungstarife und Lokaltarife, durch Statuierung anderer von den zisleithanischen Verfrächtern, schwer zu erfüllender Bedingungen wurde der Vorteil der ungarischen Tarifnachlässe oft eludiert. Die von der Regierung vorgelegte Statistik sei unvollständig und darum irreführend. Es fehle der gesamte Viehverkehr, der ja in Zukunft gleichfalls in die Tarifbindung einbezogen werden könne. Es werde nur ein einziges Jahr — 1901 — beleuchtet. Nichtsdestoweniger erhelle, dass wir die ungarischen Transitgüter um 30 Prozent billiger führen als Ungarn die unsrigen. Die Konkurrenzverhältnisse, welche angeblich gewisse Frachtnachlässe bedingen, seien in der Regierungsvorlage nicht mit einer einzigen Ziffer erläutert. Auf Grund eines so mangelhaften Materiales könne das Frachtkartell zwischeu den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen nicht geschlossen werden. Noch dazu auf zehn Jahre und unkündbar! Inzwischen wechseln die handelspolitischen und die tarifarischen Konkurrenzverhältnisse. Auch die Gestehungskosten der von den Transportanstalten geleisteten Arbeit seien nicht stabil. Diese unkündbare Preisbindung auf zehn Jahre sei kaufmännisch ein Unding. Artikel IX des Zoll- und Handelsbündnisses trete zum Teile an Stelle der bestehenden Verbandsvereinbarungen, die kaufmännischen Charakter besitzen und Vorsorge für schiedsgerichtliche Austragung der unvermeidlichen Interessengegensätze treffen.

Redner stellt folgende Anträge: 1. Im zweiten Absatze solle es statt „derzeit" heissen: „zur Zeit der gesetzlicben Kundmachung dieses Zoll- und Handelsbündnisses". 2. Im zweiten Absatze solle es statt „Strecke" heissen: „Staatsbahnstrecke". 3. Dem dritten Absatze sei folgender Zusatz anzufügen: „Jede der solcher Art vereinbarten Tarifbindungen, ebenso wie

jede der im zweiten Absatze bezeichneten Tarifbindungen ist halbjährig kündbar." 4. Dem Artikel IX sei ein neuer Absatz folgenden Inhaltes anzuschliessen: „Die Rechtswirksamkeit der Satzungen und Vereinbarungen der zur Zeit der gesetzlichen Kundmachung dieses Zoll- und Handelsbündnisses für den direkten Güterverkehr der beiden Staatsgebiete sowohl untereinander als mit dem Auslande bestehenden Tarifverbände wird anerkannt." 5. Die Absätze 4 und 5 der Regierungsvorlage, welche sich auf alle Eisenbahnen und nicht, wie die übrigen Absätze dieses Artikels, lediglich auf die Staatsbahnen beziehen, seien an den Schluss des Artikels IX zu versetzen.

Abg. Dr. Kolischer erklärt, er stehe trotz aller Loyalitätsklauseln unentwegt auf dem Standpunkte, dass die Eisenbahnen im Verkehre mit Ungarn ein Machtmittel sind nicht nur deshalb, weil die ungarischen Verfrächter die österreichischen Bahnen im Transitverkehre sechsmal so viel brauchen als die österreichischen Verfrächter die ungarischen Bahnen und zweieinhalbmal so viel im Verkehre im Innern der Monarchie, sondern auch vorwiegend deswegen, weil die Art der verfrachteten Güter (Massengüter), welche Ungarn den österreichischen Bahnen zur Verfügung stellt, viel mehr durch eisenbahntarifpolitische Massregeln getroffen werden können als umgekehrt. Ueber die Interpretation des Artikels IX haben wir in der letzten Zeit verschiedene Ansichten gehört. Vor wenigen Wochen waren wir alle der Ansicht, dass sich die Härten des Artikels IX unmöglich auf diejenigen Bahnen beziehen können, welche heute noch Privatbahnen sind und im Laufe der Zeit vom Staate erworben werden können. Wir haben aber plötzlich aus dem Munde des ungarischen Ministers Dr. Láng im dortigen volkswirtschaftlichen Ausschusse eine Interpretation gehört, welche Beunruhigung hervorgerufen hat und welche dahin ging, dass auch auf zu verstaatlichende Privatbahnen sich die Härten des Artikels IX beziehen. Nach den heutigen Erklärungen des Eisenbahnministers wurde ein Kompromiss in der Weise gemacht, dass manche Bestimmungen dieses Artikels sich nur auf die bestehenden Staatsbahnen beziehen, manche auch auf die in Zukunft zu verstaatlichenden Privatbahnen vom Momente ihrer Verstaatlichung an. Es muss ohne weiteres zugegeben werden, dass das, was durch Artikel XV dem Deutschen Reiche gegenüber gilt, selbstverständlich auch Ungarn gegenüber gelten muss und als keine Konzession betrachtet werden kann. Deutschland gibt trotz des Artikels XV die Meistbegünstigung auf tarifarem Gebiete nicht, wie überhaupt die Meistbegünstigung auf tarifarem Gebiete in der Weltgeschichte durch einen Handelsvertrag noch niemand erreichte. Es ist das erstemal, dass ein Staat einem anderen gegenüber — und Ungarn ist gegenüber Oesterreich ein anderer Staat — die absolute Meistbegünstigung im Transitgeschäfte erreichte. Schon im Alinea 1, welches nach den Erklärungen des Ministers sowohl für die zu verstaatlichenden Bahnen als auch für die gegenwärtigen Staatsbahnen gilt, ist Ungarn das grosse Recht eingeräumt worden, dass auf jederzeitiges Verlangen von jeder ungarischen Station nach jeder ausländischen Station ein direkter Tarif erstellt werden muss. Was den Absatz 2 und 3 betrifft, so werden auf den gegenwärtigen Staatsbahnen nur die derzeitigen ermässigten Anteile im Transitgeschäfte für die ganze Vertragsdauer zur Verfügung gestellt. Es sei zu wünschen, dass die Bestimmung des Alinea 4 bezüglich der Nichtgewährung geheimer Frachtnachlässe durch Ungarn in Zukunft strikte durchgeführt werde. Was das Alinea 5 betrifft, so folgt daraus, dass im Inlandsgeschäfte volle Tarifreiheit gewährt wird. Da aber das Inlandsgeschäft das weit überwiegende ist, so sind die Befürchtungen wegen des bedeutenden Ausfalles bei den zu verstaatlichenden Privatbahnen übertrieben.

Redner bezeichnet Punkt 6 und 7 als die grösste Konzession an Ungarn, weil sie die Staatsbahn-Verwaltung zu kolossalen, unglaublichen Konzessionen bindet, nicht nur bezüglich dessen, worüber die Staatsbahnen heute verfügen, sondern bezüglich allen künftigen Staatsbahnbesitzes in einer unbeschränkten Höhe, die sich ergeben werde, aus den jeweiligen Konjunkturen des Weltfrachtmarktes und die zwingen werde, entweder auf ganze Exportgeschäfte (Russland, Serbien) oft zu verzichten oder den Ungarn ganz unglaubliche Frachtsätze zu konzedieren, die absolut der Inlandsproduktion nicht zur Verfügung gestellt werden. Es ist aber eine grosse Niederlage, dem Nachbarstaate etwas zur Verfügung stellen zu müssen, was wir unserer Produktion nicht zur Verfügung stellen. Dies hat auch handelspolitische Nachteile in unserem Verkehre dem Zollauslande gegenüber. Wenn ich nun persönlich mit dem teueren Ausgleiche die Härten des Artikels IX schlucken muss, so tue ich das in dem Bewusstsein und in der Zuversicht, dass im Rahmen des Artikels IX die österreichische Tarifpolitik in Zukunft nach grossen volkswirtschaftlichen Prinzipien geführt werden wird, aber ich tue dies auch im vollen Bewusstsein der Härten des Artikels IX deswegen, weil ich glaube, dass Ungarn von den Konzessionen, welche durch Artikel IX gemacht wurden, nicht mehr lassen wird, und weil ich von der Voraussetzung ausgehe, dass weitere Unterhandlungen mit Ungarn per Bilanz zu weiteren Schädigungen Oesterreichs führen werden, und weil es ein dringendes Gebot der nächsten Zeit ist, mit dem Auslande Handelsverträge zu machen, dieselben aber ohne das Instrument eines Zolltarifes nicht gemacht werden können und dieses Instrument eines Zolltarifes von Oesterreich-Ungarn ohne ein Definitivum zwischen Oesterreich und Ungarn nicht gemacht werden kann.

In der 235. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Juni übermittelte der Herr Eisenbahnminister einen Gesetzentwurf, betreffend die Einlösung der österreichischen Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn durch den Staat.

In derselben Sitzung stellten die Abgeordneten Robič und Genossen einen Dringlichkeitsantrag, betreffend die Stationsnamen und Aufschriften bei der im Baue begriffenen Lokalbahn Grobelno—Rohitsch-Sauerbrunn—Landesgrenze.

Weiters wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Ministerpräsidenten, den Herrn Finanzminister und den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens der Abgeordneten Daszýnski und Genossen, betreffend das Vorgehen der Behörden bei Vergebung staatlicher Aufträge in Galizien.

II. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Abgeordneten Daszýnski und Genossen, betreffend die ungerechtfertigte Einstellung der Zahlung rechtskräftig zugesprochener Unterstützungsbeiträge an den gewesenen Oberbauarbeiter Johann Migut in Rzeszów seitens der Staatsbahn-Direktion in Krakau;

2. der Abgeordneten Dr. v. Hofmann und Genossen, betreffend die Kündigung des Uebereinkommens über die Gewährung von Fahr- und Frachtbegünstigungen für die Staats- und Hofbeamten seitens der Privatbahnen;

3. der Abgeordneten Březnovský und Genossen, betreffend Missstände bei der Nordwestbahn in Böhmen.

III. An den Herrn Landesverteidigungsminister und den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens der Abgeordneten Krempa und Genossen, betreffend das Vorgehen des Militärs in Galizien gegenüber dem auf Eisenbahnen reisenden Publikum.

IV. An den Herrn Handelsminister.

Seitens der Abgeordneten Borčić und Genossen, betreffend die Unterstützung der kleinen Dampfschiffahrts-Gesellschaften in Dalmatien, insbesondere der „Ragusäa".

In derselben Sitzung wurde die Verhandlung über das Lokalbahngesetz fortgesetzt.

Abg. Hinterhuber empfiehlt die Annahme des Gesetzes, betreffend die Herstellung der Lokalbahn Weizelsdorf—Ober-Ferlach, durch welchen Eisenbahnbau wieder eine Belebung der alten Industrie des Rosentales eintreten würde. Das erstemal in einer Bahnvorlage sei hier die Alternative, die Bahn elektrisch oder mit Dampf zu betreiben, vorgesehen. Redner wünscht detaillierte Aufklärungen über den Kostenunterschied zwischen dem elektrischen und dem Dampfbetriebe, sowie über das Präliminare für die beiden Betriebsarten. Er würde darum ersuchen, die Linie Weizelsdorf—Ober-Ferlach für den elektrischen Betrieb einzurichten. Es müsse den Vertretern der Alpenländer sehr daran liegen, dass endlich unsere brachliegenden Wasserkräfte für Verkehrseinrichtungen benützt werden. Die Gesetzesvorlage für den Bau der Linie Weizelsdorf—Ober-Ferlach unterscheide sich aber von den übrigen Vorlagen durch die Art der Kapitalsaufbringung, indem das Herzogtum Kärnten und die Interessenten K 300.000 à fonds perdu leisten müssen, während keine andere Bahn auf diese Art und Weise fundiert werde. Redner nehme als Vertreter der Handelskammer von Kärnten nur aus dem Grunde gegen die Vorlage nicht Stellung, weil die Erbauung der Linie keinen Aufschub vertrage. Er beantragt eine Resolution, nach welcher die Herstellung der Lokalbahn Weizelsdorf—Ober-Ferlach gleichzeitig mit der Herstellung des Teilstückes der Karawankenbahn Klagenfurt—Weizelsdorf, das ist bis 1905, zu bewerkstelligen und die Eröffnung des Betriebes auf der Linie Klagenfurt—Weizelsdorf—Ober-Ferlach vor der Inbetriebsetzung auf der Hauptstrecke in ihrer ganzen Aus-

dehnung vorzunehmen sei. Eine weitere Voranssetzung sei, dass das Konsortium für den Bau der Rosentalbahn die Vorauslagen für die Trassierung, sowie die Herstellung des Generalprojektes voll und ganz vergütet erbalte. Wenn diesbezüglicb keine abweisende Erklärung gegeben werde, setze er dies als selbstverständlich voraus. Redner empfieblt nochmals die Annahme der Vorlage und der von ihm beantragten Resolution.

Abg. Moosdorfer führt darüber Klage, dass in dem vorliegenden Gesetze Steiermark abermals übergangen worden sei. Die nordöstlicbe Steiermark sei eine rein deutsche und sehr ruhige Gegend und deswegen glaube man diese Gegend mit Versprechungen abspeisen zu können. Wir müssen einmal ganz energisch verlangen, dass das, was versprochen wird, endlich einmal auch gehalten werde. Redner beschäftigt sich sodann insbesondere mit der Frage des Ausbaues der Aspang-Babn. Seit 25 Jahren werde an der Aspang-Linie gearbeitet und immer wieder heisse es, es seien Hindernisse eingetreten. Im Investitionsgesetze sowobl als im Lokalbahngesetze sei der Bau dieser Linien beschlossen. Die Abgeordneten seien des Wartens müde. Er beantragt schliesslich folgende Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, unverzüglich die Bauausschreibung für die Strecke Hartberg—Friedberg vorzunehmen und dafür Sorge zu tragen, dass mit dem Ausbaue dieser Strecke im Sommer 1903 endlicb begonnen werde."

Abg. Dr. Conci führt aus, dasjenige, was der Abgeordnete Dr. Peratboner in bezug auf Tirol dargelegt habe, gelte noch mehr für das Trentino, welches nicht nur, was die wirtschaftlichen Verhältnisse, sondern auch speziell was die Bahnverbindungen betrifft, sich in einer noch viel traurigeren Lage befinde. Es seien nicht nur in dem vorliegenden Gesetze keine Bahnen enthalten, die sich auf das Trentino beziehen, sondern es werden auch bereits längst beschlossene und gesetzlich sichergestellte Bahnen nicht ausgeführt. Redner verweist auf die Bahn Trient-Malé und spricht die Erwartung aus, dass das Eisenbahnministerium dieser für die Stadt Trient und das ganze Nonstal so hochwichtigen Bahnverbindung nicht nur keine Schwierigkeiten bereiten, sondern mit aller Entschiedenheit sich dafür einsetzen werde, alle etwa noch bestehenden Schwierigkeiten zu überwinden, um unverzüglich den Beginn des Bahnbaues zu ermöglichen. Er führt ferner Beschwerde über das Vorgehen des Eisenbahnministeriums gegenüber dem Trentino und schliesst: Wir erwarten von der Regierung, dass sie durch entsprechendes Entgegenkommen ihre alten Unterlassnngssünden gegenüber dem Trentino endlich gut macbt und sich entschliesst, gegenüber dem Trentino ihre Pflicht zu tun mit voller Objektivität und Unparteilichkeit. Redner beantragt auch eine Resolution, betreffend den Bau einer Lokalbahn von Cervignano nach Aquileja.

Auf Antrag des Abg. Dr. v. Fuchs wird die Debatte geschlossen.

Zu Generalrednern werden gewäblt: contra Schrott, pro Maštálka.

Abg. Schrott erklärt, obwobl er als Contra-Redner spreche, kein Gegner der Lokalbahnen zu sein, er wünsche vielmehr die weitere Ausgestaltung des Lokalbabnnetzes. Gegenüber dem Abg. Dr. Conci bemerkt er, dass es nicht gerechtfertigt sei, in eine so hochwichtige Debatte eine Kampfbahn wie die Vleimstalbahn hereinzuziehen.

Icb nehme es dem Abg. Dr. Conci nicbt übel, dass er für das italienische Projekt eintritt; wir deutsche Abgeordnete ohne Unterschied der Partei werden mit aller Entschiedenheit bei jedem Anlasse für die Linie Neumarkt—Cavalese eintreten.

Redner verlangt die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Ausserfern und dem Lech- und Inntale auf Staatskosten und sagt: Wir hoffen, dass die Regierung endlicb ihr Widerstreben gegen den Bau einer Bahn aufgibt, welcher aus wirtschaftlichen und politischen Gründen durchaus notwendig ist.

Eine zweite Forderung beziehe sich auf die baldigste Herstellung einer Bahnverbindung zwiscben Südtirol und dem Norden durch den Bau Mals—Landeck als Hauptbahn auf Staatskosten im Anschlusse an die Vintschgaubahn Meran-Mals. Redner erörtert die für diesen Bahnbau massgebenden volkswirtschaftlichen und Verkebrsrücksichten und bemerkt, dass durch den autonomen Zolltarif Oesterreich-Ungarns und die Zolltarife Deutschlands und Italiens der Haupt-Importartikel nach Tirol, nämlich Getreide, verteuert und sämtliche Exportartikel Tirols verbilligt werden. Es wäre deshalb eine Pflicht der Regierung, für den der Bevölkerung dadurch erwacbsenden Schaden Ersatz zu schaffen durch die angegebene Babnverbindung, die aucb für den internationalen Personen- und Güterverkehr, sowie aus strategischen Rücksichten von grosser Bedeutung sei. Redner beantragt zum Schlusse eine den Bahnbau Mals-Landeck betreffende Resolution, in welcher die Regierung aucb aufgefordert wird, sofort die nötigen Verhandlungen mit dem Schweizer Bundesrate über den Anschluss der Engadin-Bahn an die Bahn Meran-Landeck einzuleiten.

Abg. Maštálka (Geueralredner pro) erklärt, dass seine Partei für die Vorlagen stimmen werde, obzwar Böhmen darin nicht besonders berücksichtigt erscheine. Der Staat babe es sich in der letzten Zeit allerdings zur Aufgabe gemacht, das Lokalbahnwesen in Böhmen zu fördern, diese Förderung sei aber durch verschiedene Rücksichten eine solcbe geworden, dass das Land immer mehr und mehr durch den Ausbau der Lokalbahnen in eine finanzielle Notlage gerät. Es wird im Lande Böhmen nicht möglich sein, in der nächsten Zukunft eine ausgiebige Unterstützung des Lokalbahnwesens durch Uebernahme der Landesgarantie durchzuführen, und es werde daber Pflicbt des Staates sein, in grösserem Ausmasse als bisher die Staatsgarantie zu übernebmen. Redner tritt für eine Konzentration der Verwaltung der Lokalbahnen ein, auch wenn sie mit Opfern des Staates verbunden sein würde, weil daraus auf der anderen Seite ein grosser Nutzen erwacbsen könnte.

Die Anforderungen, welche seitens der Militärverwaltung an die Lokalbahnen gestellt werden, seien derart hocb, dass sie zur Passivität der Lokalbahnen wesentlich beitragen. Das Eisenbahnministerium sollte sorgfältige Studien darüber pflegen, wie die geringen Verfrachtungen und Personenbeförderungen auf den Lokalbahnen in ein Verbältnis zur erforderlichen Triebkraft gebracht werden könnten. Redner fragt den Eisenbahnminister, welche Erfahrung in der letzten Zeit mit der Verwendung von Motorwagen gemacht wurden, für welche Systeme sicb die Regierung entschieden habe und ob die Versuche derartige positive Resultate ergeben haben, dass man zum Ankaufe von Motorwagen schreiten könnte. Redner will an einer Reihe von Beispielen zeigen, dass die gesetzlichen Vorschriften über die Geschwindigkeit der verschiedenen Zugsgattungen in Böhmen nicht eingehalten werden und dass ferner die böhmischen Gebiete binter die deutschen zurückgesetzt werden. Eine Besserung der Verkehrsverhältnisse auf den Lokalbahnen speziell erwartet Redner von der Einführung der Motorwagen. Er fordert die Regierung auf, dieser Frage die grösste Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Einführung des Sammeldienstes auf den Lokalbahnen würde viel zur Hebung ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit beitragen. Ferner sollte ein Teil des Personen-, wie des Fracbtenverkehres von den überbürdeten Staatsbahnen den Lokalbahnen zugewendet werden. Redner befürwortet das System der Staatsgarantie an Stelle der Unterstützung durch Uebernahme von Stammaktien. Er fordert im Sinne eines vom Eisenbabnausscbusse gefassten Beschlusses die Unterstützung der von der Stadt Reichenau in Böhmen aus eigenen Mitteln geschaffenen Lokalbahn und erklärt schliesslich, die böhmischen Abgeordneten würden darauf dringen müssen, dass bei der nächsten Lokalbahnvorlage die Interesseu Böhmens besser geschützt werden.

Abg. Delugan erklärt in einer tatsächlicben Berichtigung, als Fleimstaler gegen die Angriffe des Abg. Scbrott protestieren zu müssen; die gesamte Bevölkerung von Fleims und dem Fassatale habe sich ausschliesslich und aufs entschiedenste für das Trientiner Projekt ausgesprochen.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester ersucht die Regierung im Interesse des Ausbaues der Lokalbahn daran zu gehen, die jetzige Form der Aktiengesellschaften in eine andere Type umzuwandeln, die zweckmässiger und billiger ist und den Anforderungen mehr entspricht. Das Land Steiermark sei vollauf berechtigt, schwerwiegende Rekriminationen zu erheben, insbesondere seien die Wünsche wegen Ausbau der Linie Hartberg—Friedberg gerechtfertigt. Er hoffe, die Regierung werde dem Lande und der Stadt Graz auch in der Richtung entgegenkommen, dass die Linie Graz—Gleisdorf zum Ausbau gelangen werde.

Der Berichterstatter wolle sich in die südtirolischen Babnstreitigkeiten nicht einlassen. Er boffe, dass es in irgendeiner Weise möglicb sei, die Divergenz auszugleichen. Die Wünsche nacb Ausbau der Vintschgaubahn seien vollauf berechtigt. Der Bericbterstatter unterstützt die Wünsche des Abg. Ferjančič wegen Ausbau des krainischen Bahnnetzes, sowie das Verlangen des Abg. Erb nach Ausbau der Steyrtalbabn. Er erörtert die übrigen im Laufe der Debatte vorgebrachten Wünscbe und ersucht, in die Spezialdebatte einzugeben.

Bei der Abstimmung wird das Eingeben in die Spezialdebatte beschlossen.

Die Gesetzentwürfe, betreffend die Lokalbahn Lemberg-Podhajce und Tarnopol-Zbaraż, werden obne Debatte angenommen.

Bei Beratung des Gesetzentwurfes, betreffend die Lokalbahn Zwettl-Martinsberg, macht

Abg. Dötz darauf aufmerksam, dass 13 Jahre verflossen seien, seit man dem oberen Waldviertel einen Bahnbau in Aussicht gestellt habe. Er tritt für die Fortsetzung von Martinsberg zur Donau, sowie für den Ausbau der Donauuferbahn und der Linie Krems—Gföhl ein und ersucht den Eisenbahnminister, seinen Einfluss bei der Majorität des niederösterreichischen Landtages geltend zu machen, damit auch das Land daran gehe, diese Bahnbauten durchzuführen.

Abg. Kittinger schätzt den Wert der Bahnstrecke Zwettl—Martinsberg, meint aber, die Rentabilität der Strecke würde wesentlich gefördert werden, wenn Transitogüter auf ihr rollen könnten, was aber nur möglich wäre, wenn sie einen Anschluss hätte. Er bitte daher, je eher, desto besser den Anschluss an die Westbahn herzustellen.

Abg. Kleewein tritt gleichfalls für die Fortsetzung der Linie Zwettl—Martinsberg und den Ausbau der Donauuferbahn ein. Die Wachau habe sechs Monate des Jahres gar keinen, im Sommer nur einen sehr unzulänglichen Verkehr durch die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester bemerkt in seinem Schlussworte, er hätte gewünscht, dass von den drei Herren, die für die Fortsetzung der Linie Zwettl—Martinsberg eingetreten sind, eine Direktive gegeben werde, wie diese Fortsetzung zu erfolgen habe, damit sie nicht den Wünschen der Interessenten entgegen gebaut werde.

Bei der Abstimmung wird der Gesetzentwurf, betreffend die Linie Zwettl—Martinsberg, angenommen.

Es wird sodann die Vorlage, betreffend die Bahn Krainburg—Neumarktl, in Verhandlung gezogen.

Abg. Pfeifer begründet eine Resolution, dahin gehend, dass die Regierung Verhandlungen bezüglich Fortsetzung der Unterkrainer Bahn durch Weisskrain mit dem krainischen Landesausschusse einleite und einen für eine eventuelle neue Projektsverfassung erforderlichen Betrag bewillige, damit dieses Bahnprojekt in die im nächsten Jahre sicherzustellenden Lokalbahnen aufgenommen werde. Diese Angelegenheit sei eine Lebensfrage für die dortige Bevölkerung. Redner richtet an das Eisenbahnministerium die Bitte, diese Bahn normalspurig zu bauen, da eine schmalspurige Bahn niemals Aussicht habe, in den Weltverkehr einbezogen zu werden.

Bei der Abstimmung wird die Vorlage, betreffend den Bau der Linie Krainburg—Neumarktl, angenommen.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester leitet hierauf die Verhandlung über den Gesetzentwurf, betreffend die Beteiligung an der Kapitalsbeschaffung für die Lokalbahnen Neuhaus-Wobratain, Daudleb-Rokitnitz und Troppau-Grätz, ein.

Abg. Pacher beschwert sich darüber, dass mehrere Wünsche des deutschböhmischen Gebietes in bezug auf die Lokalbahnen noch nicht verwirklicht erscheinen. Insbesondere urgiert er das als Notstandsbau für das Erzgebirge zu betrachtende Lokalbahnprojekt Sonnenberg-Pressnitz-Christophhammer und legt die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Bahn dar. Redner schildert die wirtschaftlichen Verhältnisse des Erzgebirges und weist insbesondere auf das Vorgehen der Steuerbehörden gegenüber der Bevölkerung des Erzgebirges hin. Redner empfiehlt die vom Eisenbahnausschusse bezüglich dieses Bahnbaues beantragte Resolution und beantragt namens der Abgeordneten Wolf und Kasper Resolutionen, betreffend das Lokalbahnprojekt Königinhof-Arnau und Wekelsdorf-Parschnitz.

Abg. Sokol empfiehlt unter eingehender Begründung den vom Eisenbahnausschusse vorgeschlagenen Resolutionsantrag, in welchem die Regierung aufgefordert wird, die Aktion wegen Uebernahme der Aktien der Reichenau-Solnitzer Bahn zu beschleunigen und die Uebernahme der Arbeiten in Vereinbarung mit dem Landesausschusse von Böhmen in der Weise durchzuführen, dass die Stadt Reichenau der Zahlung der Garantiezinsen enthoben werde.

Abg. Peschka spricht der Regierung den Dank dafür aus, dass endlich das Eisenbahnprojekt Daudleb—Rokitnitz der Verwirklichung zugeführt werde.

Abg. Wenzel Hrubý erörtert die Bedeutung der Bahnlinie Troppau—Grätz, deren Prosperität erst durch die Verlängerung dieser Linie nach Wigstadtl und durch den Ausbau der Bahn Troppau-Vlarapass hervortreten werde. Er tritt weiter für den Bau der Bahn Königsberg-Schönbrunn ein.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters Abg. Dr. Sylvester wird der in Verhandlung stehende Gesetzentwurf angenommen.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester leitet die Verhandlung über den Gesetzentwurf, betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Zillertalbahn, ein.

Abg. Schrott wendet sich gegen die Bemerkung des Abg. Delugan, dass er durch seine Ausführungen provozieren wolle. Es sei ihm eine derartige Absicht vollkommen ferngelegen.

Abg. Dr. Tollinger legt die Bedeutung der Vorlage dar und begründet die Aufnahme eines Zusatzes zu Artikel II. Die Zusicherung der Staatsgarantie sei an die Bedingung geknüpft, dass der seitens Tirol seinerzeit bereits zugesicherte Landesbeitrag von K 200.000 auf den Beitrag von K 250.000 erhöht werde. Es möge die Staatsgarantie auch für den Fall zugesichert werden, als die geforderte Erhöhung um K 50.000 auf andere von der Regierung genehmigte Weise beigebracht werde. Redner stellt einen bezüglichen Zusatzantrag.

Abg. Dr. Conci hätte es für opportun gehalten, häusliche Streitfragen hier nicht hereinzuziehen. Der Abg. Schrott habe es aber für nötig gefunden, die Erklärung abzugeben, dass alle deutschen Tiroler Abgeordneten für das deutsche Fleimstalprojekt sind. Deshalb gebe er namens seiner Kollegen aus dem Trentino die Erklärung ab, dass diese es als die tiefste Kränkung und die grösste Herausforderung ihrer Bevölkerung betrachten müssten, wenn die Frage der Fleimstalbahn ohne Rücksicht auf ihre Postulate einseitig gelöst werden sollte. Die berufenen Vertreter des Fleimstales hätten sich mit aller Entschiedenheit in feierlicher Form für das italienische Projekt ausgesprochen. Es entspreche auch nur dem natürlichen Rechte eines Volkes, sich mit seinen Stammesgenossen durch geeignete Verkehrsmittel in Verbindung zu setzen. Der Versuch, die Frage der Fleimstalbahn einseitig zu lösen, würde einen Sturm der Erbitterung im ganzen Trentino entfachen.

Abg. Schraffl erinnert an die Petition der Aktiengesellschaft der Zillertalbahn, welche darin gipfelte, diese Bahn zu verstaatlichen oder die Beschlüsse des Budgetausschusses zu ratifizieren. Der Eisenbahnausschuss schlage vor, die Staatsgarantie für das Prioritätenkapital von K 900.000 zu übernehmen. Materiell bedeute dies für die Regierung gar keine Verpflichtung, da die Gesellschaft im Jahre 1902 einen Ueberschuss von K 70.000 erzielte und trotz ausserordentlicher Auslagen eine Dividende von $3^1/_2$ Prozent für Prioritätsaktien bezahlte. Allerdings werde der Gesellschaft ermöglicht, ein neues Darlehen zu einem annehmbaren Kurse aufzunehmen. Redner stellt namens der Aktionäre der Zillertalbahn einen Abänderungsantrag zu dem Gesetze, durch welchen die Regierung ermächtigt wird, der Aktiengesellschaft der Zillertalbahn auf die Dauer von höchstens dreissig Jahren ein mit nicht über 2 Prozent zu verzinsendes Darlehen aus Staatsmitteln bis zum Höchstbetrage von K 900.000 zu gewähren.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester akzeptiert den Zusatzantrag Tollinger, spricht sich aber entschieden gegen den Antrag Schraffl aus.

Bei der Abstimmung wird das Gesetz mit dem Zusatzantrage des Abg. Dr. Tollinger angenommen, der Antrag Schraffl abgelehnt.

Bei dem Gesetze, betreffend die Lokalbahn Weizelsdorf—Ober-Ferlach, stellt

Abg. Orasch einen Zusatzantrag, wonach nur der Beitrag des Landes Kärnten (nicht auch jener der Interessenten) à fonds perdu zu leisten wäre.

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester spricht sich gegen diesen Antrag aus, der hierauf abgelehnt wird.

Das Gesetz wird unverändert angenommen.

Schliesslich werden die vom Ausschusse vorgeschlagenen Resolutionen zur Debatte gestellt.

Abg. Schreiter befürwortete die vom Ausschusse vorgeschlagene Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, in betreff der Herstellung der Bahnlinie Aussig—Peterswald baldigst dem Hause einen Gesetzentwurf vorzulegen.

Abg. Kienmann erklärt, als Vertreter Niederösterreichs sich den berechtigten Klagen und Beschwerden, welche Abg. Moosdorfer in betreff der Linie Hartberg—Friedberg vorbrachte, vollkommen anschliessen zu müssen. Diese Linie sei ein Glied in dem Ausbau der Wechselbahn, die für Niederösterreich von der grössten Bedeutung ist

Berichterstatter Abg. Dr. Sylvester bemerkt, dass die im Laufe der Debatte eingebrachten Resolutionsanträge grösstenteils mit solchen identisch sind, die vom Hause bereits beim Investitionsgesetze und bei den letzten Lokalbahnvorlagen beschlossen wurden. Diese Anträge wären daher ohneweiters anzunehmen. Bloss die von den Abgeordneten Ferjančič und Pfeifer in Angelegenheit der krainischen Linien gestellten Resolutions-

anträge wären dem Eisenbahnausschusse zur Vorberatung zuzuweisen.

Die vom Ausschusse vorgeschlagenen Resolutionen werden hierauf angenommen; bezüglich der im Laufe der Debatte gestellten Resolutionsanträge wird im Sinne der Vorschläge des Referenten beschlossen.

Die hiermit in zweiter Lesung erledigten Lokalbahngesetze werden hierauf in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

Eisenbahn-Projekte und Bau.

Wiener elektrische Strassenbahnen. (Ergebnis der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung für die Linie Konz.-Nr. 53 „von der Obkirchergasse durch die Sieveringerstrasse bis zur Windhabergasse in Unter-Sievering“: Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen über die am 30. Dezember 1902 vorgenommene technisch-polizeiliche Prüfung der Linie Konz.-Nr. 53 „von der Obkirchergasse durch die Sieveringerstrasse bis zur Windhabergasse in Unter-Sievering“ der städtischen Strassenbahnen in Wien — bei welcher Amtshandlung für die gegenständliche Linie der Betriebskonsens ab 31. Dezember 1902 ex commissione erteilt wurde — unter Genehmigung der kommissionellen Bestimmungen zur Kenntnis genommen.

[E.-M.-Z. 18.880.]

Schmalspurige Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów). (Variantenprojekt für die Teilstrecke km 3·010 bis km 4·325 [alt]: Ergebnis der durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen: Erteilung des Baukonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat das von der k. k. Statthalterei in Lemberg mitgeteilte Ergebnis der am 17. April 1903 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung einschliesslich der Verhandlung wegen Festsetzung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich des Variantenprojektes für die Teilstrecke km 3·010 bis km 4·325 [alt] der in Bauausführung begriffenen schmalspurigen Lokalbahn Przeworsk-Bachórz (Dynów) — bei welcher Amtshandlung für die obbezeichnete Teilstrecke der Baukonsens ex commissione erteilt wurde — unter Genehmigung der Kommissionsbestimmungen zur Kenntnis genommen.

[E.-M.-Z. 25.152.]

Lokalbahn Gmünd—Gross-Gerungs. (Ergebnis der durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Teilstrecke Steinbach-Gr. Pertholz—Gross-Gerungs: Erteilung des Betriebskonsenses ex commissione.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat den Bericht der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen über die am 27. Februar 1903 vorgenommene technisch-polizeiliche Prüfung der Teilstrecke Steinbach-Gr. Pertholz—Gross-Gerungs (km 24·800 bis km 43·261) der schmalspurigen Lokalbahn Gmünd—Gross-Gerungs — bei welcher Amtshandlung für die gegenständliche Teilstrecke der Betriebskonsens ab 1. März 1903 ex commissione erteilt wurde — unter Genehmigung der kommissionellen Bestimmungen zur Kenntnis genommen.

[E.-M.-Z. 11.285.]

Projektierte normalspurige Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn. (Detailprojekt: Ergebnis der Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen; Erteilung des Baukonsenses.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund des Berichtes der k. k. Statthalterei in Wien über das Ergebnis der in der Zeit vom 13. bis 23. Oktober 1902 durchgeführten Trassenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, einschliesslich der Feststellung der feuersicheren Herstellungen rücksichtlich der vom Landesausschusse in Wien projektierten normalspurigen Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn den Baukonsens für das der politischen Begehung unterzogene Projekt der Teilstrecke von km 7·7/8 bis zum Endpunkte km 30·5/6 unter Genehmigung der von der Kommission getroffenen Bestimmungen mit dem Vorbehalte erteilt, dass dieser Baukonsens erst mit der Erteilung der Konzession in Kraft tritt und dass auch erst von diesem Zeitpunkte an mit der Fällung der Enteignungserkenntnisse vorgegangen werden kann. Die Entscheidung über die Linienführung der Teilstrecke km 0·0 bis km 7·7/8 wird erst nach Austragung der daselbst in Betracht kommenden Trassenfrage erfolgen.

[E.-M.-Z. 18.622.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aktiengesellschaft der Triester Kleinbahnen. (Bestellung eines Betriebsleiters.) Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse, Z. 14.522, vom 25. Mai 1903 die Bestellung des bisherigen Betriebsleiter-Stellvertreters Jakob Poschinger zum verantwortlichen Betriebsleiter der Kleinbahn Triest-Opčina genehmigend zur Kenntnis genommen.

Ausland.

Preussen. (Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Vorortestrecke Berlin—Gross-Lichterfelde Ost.) Am 4. Juni ist der elektrische Betrieb auf der Vorortestrecke Berlin—Gross-Lichterfelde Ost mit einem Wagenzuge aufgenommen worden.

Sachsen. (Verkehrsanzeiger der sächsischen Staatseisenbahnen.) Wie das „D. J.“ mitteilt, lässt die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung vom 1. Juli 1903 ab einen Verkehrsanzeiger erscheinen, der alle über Verkehrsangelegenheiten ergehenden Verfügungen enthalten wird (insbesondere über Eröffnung neuer Bahnstrecken und Stationen, Aenderung der Abfertigungsbefugnisse, Tarif-, Beförderungs- und Abrechnungswesen im Personen-, Gepäcks-, Tier-, Güter- etc. Verkehr). Dieser Verkehrsanzeiger wird in einseitigem Druck hergestellt und können dessen einzelne Teile also in die zu ergänzenden Tarife eingeklebt werden.

Frankreich. (Neuartige Beleuchtung der Wagen der Westbahn-Gesellschaft mit Gas-Glühlicht.) Die Direktion der Westbahn hat in neuester Zeit eine Anzahl von Personenwagen mit Gas-Glühlicht beleuchtet. Das System, als „Éclairage au becreuversé“ bezeichnet, besteht darin, dass in den mit Kohlen-, Oel- und sonstigem Gas beleuchteten Coupélampen der Brenner nicht wie sonst aufwärts, sondern abwärts gestellt ist. In dem im Inneren des Brenners etwas erweitertem Rohre ist ein sphärisch geformtes Plättchen aus Platina (calotte) angebracht, welches durch die Hitze der Gasflamme in weissglühenden Zustand versetzt, einen kreisförmig strahlenden intensiven Lichteffekt verbreitet, der an Stärke jenen der elektrischen Beleuchtung übertrifft. Da auch der Gasverbrauch ein geringerer ist, als bei den Lampen früheren Systems, soll die bisher auf die Wagen der Linie Paris—Auteuil beschränkt gewesene neue Einrichtung sukzessive auch auf den anderen Strecken Einführung finden.

— (Neuartig eingerichtete Waggons zum Transporte von lebenden Fischen.) Wie die „Revue générale des chemins de fer“ berichtet, ist auf gewissen Linien des französischen Eisenbahnnetzes die Einführung neuartig eingerichteter Waggons (System Goeury) zum Transporte lebender Fische in Aussicht genommen. Deren Konstruktion beruht auf dem System Kraatz, welches sich in Deutschland bereits bewährt hat. Wagen des benannten Systems sind auf den Linien der Ostbahn probeweise bereits in Verkehr gesetzt. Bei denselben wird das in den hohlen Wänden des Daches und des Wagenkastens gefüllte Reservewasser durch pneumatische Einwirkung vermittels Gummischläuchen und automatisch wirkender Ventilhähne in die im Wagen angebrachten Fischbehälter (Kalter) geleitet, während zur selben Zeit die gleiche Quantität Wasser aus den Kaltern in die Reservoirs zurückfliesst, wodurch ein konstanter Kreislauf des Wassers erzielt wird.

Personal-Nachrichten.

Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 15. Juni d. J. dem Zentral-Buchhalter-Stellvertreter der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien Josef Rziha das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Eisenbahnminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerial-Vizesekretär im Eisenbahnministerium Dr. Hermann Boess zum landesfürstlichen Kommissär bei der Aktiengesellschaft „Rohitscher Lokalbahn“ ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Lokalbahn Reichenberg - Gablonz-Tannwald - Grünthal.

Einführung neuer direkter Fahrpreise.

Mit 10. Juli 1903 gelangen folgende einfache Fahrpreise zur Einführung:

1. Für Personenzüge

	I.	II. Klasse	III.
	Heller einschliesslich Fahrkartensteuer		
a) über Jungbunzlau zwischen Nimburg und Zwickau i. B.	—	—	370
b) über Tannwald-Schumburg—Turnau zwischen Grünthal und Prag B.N.B.	—	900	490

2. Für Schnellzüge

über Wschetat-Přiwor von Prag B.N.B. nach Gr.-Priesen	1430	930	480

Wien, am 20. Juni 1903. [633]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen, Reichenberg und Seidenberg.

Einführung direkter Fahrpreise.

Mit 10. Juli 1903 kommen direkte einfache Fahrkarten für alle Züge von Prag B.N.B. über Wschetat-Přiwor—Tetschen nach Berlin, Dresden, Hamburg und Leipzig zur Einführung.

Wien, am 22. Juni 1903. [634]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Magdeburg - Halle - Sächsischer Tierverkehr. (Einbeziehung der Station Klötze.) Am 1. Juli 1903 wird die Station Klötze des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Magdeburg in den obgenannten Tierverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Kgl. Preussische Staatsbahnen. (Ermässigung der staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren für diverse Artikel.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 werden im Uebergangsverkehre zwischen den Stationen der Demminer Kleinbahnen einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Cassel, Erfurt, Essen, Halle, Hannover, Kattowitz, Magdeburg und Stettin, sowie Hamburg L.B. anderseits für die Artikel Holz der Spezialtarife II und III, Kartoffeln und Rüben etc. des Rohstofftarifes, ferner Düngemittel, Kohlen, Koks und Briketts bei Beförderung in Ladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht die staatsbahnseitig zur Erhebung kommenden Abfertigungsgebühren um den Betrag von 2 Pfg. für 100 kg ermässigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Innerer Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Lokalbahnen vom 1. Juni 1901. (Kilometerzeiger für die Lokalbahn Tirschenreuth-Bärnau.) Nachstehend folgt der Kilometerzeiger für die voraussichtlich am 1. Juli 1903 zur Eröffnung gelangende Lokalbahn Tirschenreuth-Bärnau.

Für den Verkehr der Lokalbahn gelten die Vorschriften und Tarife des Heftes D. Die besonderen Zuschläge für die nachstehend bezeichneten Güter des Spezialtarifes III, nämlich Erde, Spat, Stein- und Braunkohlen, ferner rohe und gemahlene Steine, wie unter Ziffer 1 und 7 der Position Steine des Spezialtarifes III genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen werden

a) zwischen Liebenstein und Tirschenreuth (Ort) aufgelassen,
b) zwischen Liebenstein und Stationen über Tirschenreuth hinaus auf die Hälfte, das ist auf Mk. 0·03 für 100 kg, ermässigt.

Eisenbahnwagen mit mehr als 10.000 kg Bruttolast pro Achse und mit einem grösseren festen Radstand als von 6·7 m können auf der Lokalbahn nicht befördert werden.

Fahrzeuge, die nur auf festen Rampen ver- oder entladen werden können, sind von der Beförderung nach und von Liebenstein i. Obpf., Schwarzenbach b. Tirschenreuth und Iglersreuth ausgeschlossen.

Lokalbahn Tirschenreuth-Bärnau.

Von und nach	Tirschenreuth	Liebenstein i. Obpf.	Schwarzenbach b. Tirschenreuth	Iglersreuth	Thanhausen b. Tirschenreuth	Bärnau a. Wald-Naab
	Kilometer					
Tirschenreuth (Station)	—	5	8	11	12	14
Liebenstein i. Obpf. (Haltestelle)	5	—	3	6	7	9
Schwarzenbach b. Tirschenreuth (Haltestelle)	8	3	—	3	5	6
Iglersreuth (Haltestelle)	11	6	3	—	2	3
Thanhausen b. Tirschenreuth (Halteplatz)	12	7	5	2	—	2
Bärnau a. Wald-Naab (Haltestelle)	14	9	6	3	2	—

— (Auflassung eines Zuschlages.) Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1903 wurde für die Beförderung von Sand in Wagenladungen auf der Lokalbahn Wilhermsdorf-Markt Erlbach der Zuschlag von Mk. 0·06 für 100 kg aufgelassen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. (Nachtrag II.) Am 1. Juli 1903 tritt zu dem Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, Ergänzungen der Tarifstabellen und der Ausnahmetarife, Ergänzungen und Berichtigungen, sowie Aenderungen von Stationsnamen.

Aufgehoben werden durch den vorbezeichneten Nachtrag die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der am 1. April 1903 in den Verwaltungsbereich der kgl. Eisenbahn-Direktion Posen übergegangenen Strecken Fürstenwalde (ausscbl.)—Sommerfeld (ausschl.), sowie Guben (ausscbl.)—

Kottbus ausschl. einerseits und den Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn im Berlin-Stettin-Sächsischen und Magdeburg-Halle-Sächsischen Gütertarife anderseits. Soweit Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis 15. August in Wirksamkeit.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den beteiligten Dienststellen zum Preise von Mk. —·10 käuflich zu haben.

Gruppentarif I, Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe und Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif. (Einbezichung neuer Stationen.) Am 15. Juli 1903 wird die im Baue begriffene normalspurige Nebenbahn Bublitz-Pollnow mit den Stationen Oberfier, Drawehn, Gerfin, Gutzmin und Pollnow dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden diese Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe und den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der kgl. Eisenbahn-Direktion in Danzig.

Rheinisch-Nassau-Bayerischer Verkehr. Frankfurt-Hessisch - Südwestdeutscher Verkehr. (Kürzung von Frachtsätzen.) Für Holz der Spezialtarife II und III in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehre nach und von den Stationen der Kleinbahn Höchst-Königstein wurden vom 15. Juni 1903 ab die in oben bezeichneten Verkehren bestehenden Frachtsätze der Station Höchst a. M. um 2 Pfg. für 100 kg gekürzt.

Seehafenausnahmetarif E. (Neue Fassung des Warenverzeichnisses unter 1 in der Klasse II b.) Im Binnenverkehre der Preussisch-Hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie im Wechselverkehre dieser Bahnen untereinander und mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der kgl. Militär-Eisenbahn erhält das Warenverzeichnis des Seehafenausnahmetarifes E in der Klasse II b unter 1 mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 ab folgende Fassung:

Klasse II b.

Im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern:*)

a) die hierneben unter II a genannten Gegenstände und von solchen des Spezialtarifes I noch:
Wagenachsen und Zubehörteile (Buchsen, Lünsen, Ringe und Splinte), Kochherdplatten und Springfedern;
b) Eisenbahnlokomotiven, Tender und Dampfwagen;
c) Eisenbahnwagenkasten;
d) Eisenbahnwagen aller Art;
e) Eisenbahnwagenkrane;
(zusammengesetzt oder zerlegt)
f) Ersatz- und Reserveteile der unter b) bis c) bezeichneten Eisenbahnfahrzeuge.

Weitere Auskunft geben das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die beteiligten Abfertigungsstellen.

*) Einschliesslich der deutschen Kolonien.

Eichenschnittmaterial
liefert prompt
Vojtěch Kerhart Dampfsägewerk
Poděbrad, Böhmen. 704

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Wilhelm Beck & Söhne, Wien
k. u. k. Hoflieferanten.
Eigenes Geschäftshaus: VIII. Langegasse 1. Telephon.
Stadt-Niederlage: I. Graben, Palais Equitable. Telephon.
Uniformen und Uniformsorten für jede Rangsclasse. — Feine Herrengarderobe Sportcostüme. — Wäscheausstattung.
Entgegenkommendste Zahlungsbedingungen. Illustrirte Preislisten frei. 736

PATENTE
aller Länder erwirkt Ingenieur 732
M. Gelbhaus, beeideter Patentanwalt
Wien, VII. Siebensterngasse 7 (gegenüber dem k. k. Patentamte).

Waschmaschinen
werden deswegen von Hausfrauen nicht gern in den Haushalt eingeführt, weil die Ansicht vertreten ist, dass die Wäsche bei Maschinenarbeit schonungslos behandelt werde. Bei Verwendung von Johns „Volldampf"-Waschmaschine ist das Gegenteil der Fall. Hier wird die Wäsche unter Einwirkung des Dampfes und des Seifensudes durch zwangloses Durcheinanderfallen der einzelnen Wäschestücke gereinigt, daher bei grösster Schonung der Wäsche bedeutende Ersparnis an Zeit, Wäsche- und Feuerungsmaterial. 729
J. A. John, Wien, IV/1,
Frankenberggasse 8, I/92. — Telephon 3623.

TELEPHON No 13517. OESTERR. ASPHALT-ACT.-GES. WIEN. SCHUTZ-MARKE
TELEGR. ADR. ASPHALT WIEN. BUREAU: EBENDORFERSTR.
AUSFÜHRUNGEN v. COMPRIMÉ u. COULÉ i. NATURASPHALT.
HERSTELLUNG v. FAHRSTRASSEN, PERRONS, TROTTOIRS, HÖFEN, GÄNGEN, TERRASSEN, BEDACHUNGEN etc.
SÄUREFESTER ASPHALTBELAG i. ACCUMULATORENRÄUMEN.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:
Wechselstube des Bankhauses
Schelhammer & Schattera
Gegründet 1832. 697
WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz Nr. 11
Parterre

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./2, k. k. Prater) erhältlich.

KURS-BUCH

für die

Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österreichischen Eisenbahnen.

(Sommerfahrordnung 1903.)

Herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium.

Die **vierte** (Mai 1903) Ausgabe des Kurs-Buches enthält in ihrem **ersten Teile** in Kürze die auf den Vieh- und Fleischtransport Bezug habenden allgemeinen reglementarischen, tarifarischen und veterinärpolizeilichen Bestimmungen nebst einem Verzeichnis der Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Der **zweite Teil** des Kurs-Buches umfasst die Fahrordnungen der bei den österreichischen Staats- und Privatbahnen nach Massgabe der Sommerfahrordnung 1903 für die Beförderung von Vieh und Fleisch vorzugsweise bestimmten Züge. In den Fahrordnungen sind auch jene Stationen ersichtlich gemacht, welche mit fixen Viehverladerampen ausgerüstet sind, ferner die Stationen, welche als Desinfektions-, Fleischwagendepot-, Eisfüll-, Fütterungs- und Tränkestationen dienen, sowie jene, in welchen Borstenviehtransporte auf Verlangen der Absender bespritzt werden.

In einen Anhang wurden die wichtigsten Beschränkungen und Verbote im Viehverkehre aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach einigen Auslandsstaaten aufgenommen.

Das Vieh-Kurs-Buch, welches im **Mai** und **Oktober** jeden Jahres erscheint, ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein äusserst willkommenes Nachschlagebuch für den Gebrauch der Viehverfrächter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenbahnorgane.

Das Vieh-Kurs-Buch ist durch die Administration, Wien, I. Wallfischgasse 10 (Postsparkassen-Konto Nr. 819.123), zum Preise von K 1·— und bei Postbezug zum Preise von K 1·20 pro Ausgabe zu beziehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1560	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Pottasche der Pos. P—18 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abt. B, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Jänner 1902	Jungbunzlau (B.N.B.)	Josefsthal-Maxdorf	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 100		Im Kartierungswege		
					Tannwald-Schumburg (S.N.D.V.B.)					76				
1561	**Eisenbahn Wien-Aspang**		Pappendeckel, Papierabfälle, in fester Verschnürung oder verpackt, Lumpen	Erlach	Klein-Schwechat	Bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokalgütertarif	50 Heller	44 Heller	6 Heller	Im Kartierungswege		
				oder umgekehrt										
1562	**k. k. österr. Staatsbahnen**	beteiligten Verwaltungen	Steine (auch Marmor), und zwar Bruchsteine, unbearbeitete, aller Art (mit Ausnahme von Dolomit, Feuerstein, Magnesit, Quarz, Schmirgelgestein und Spath), sowie Schotter aus Pos. S—55 a der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I	Friedeberg	Czernowitz	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, beziehungsweise Empfänger	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Jänner 1901	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller 186		Im Kartierungswege		
				Hangsdorf-Weidenau						189				
				Jungferndorf						188				
				Nieder-Lindewiese						181				
				Niklasdorf						178				
				Saudhübel-Sanhsdorf						178				
				Setzdorf						185				
				Zuckmantel						178				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1563	k. k. österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffiniert, Blau- und Grünöl, Mineralschmieröle, Petroleum-Naphtha und Benzin, aus Petroleum destilliert (siehe auch besondere Bemerkungen)	Kolin (St.E.G., bezw. Oe.N.W.B.)	Moldau trans.	Aufgabe als Frachtgut mit direkten Frachtbriefen und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Nachweis des Bezuges von mindestens dem gleichen Frachtquantum Rohpetroleum ab galizischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Kolin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz. Dieser Bezug muss innerhalb einer Frist von längstens 12 Monaten von dem Tage des Versandes ab Kolin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz bewirkt worden sein	vom 1. Jänner 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903	Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. Juni 1900, bezw. Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. März 1896, resp. besondere Kartierungssätze	Verschieden	Heller		Im Rückvergütungswege	Die Rückerstattung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Beibringung der Frachtbriefe über den Bezug des entsprechenden Quantums Rohpetroleum nach Kolin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz und der Frachtbrief-Duplikate über den Versand ab Kolin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz. Der Empfänger der Sendungen in Kolin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz muss zugleich als Absender der Transporte ab Kolin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz im Frachtbriefe genannt sein. Die Rückvergütung ist spätestens drei Monate, vom Tage des Versandes ab Kolin, bezw. Kralup, bezw. Pardubitz an gerechnet, bei der k. k. Staatsbahn-Direktion Prag zu reklamieren, widrigenfalls jeder Rückvergütungsanspruch erlischt. Dem Rückvergütungsansuchen ist stets eine rechnungsmässige Aufstellung über die beanspruchte Rückerstattung beizugeben	Für Sendungen von Petroleum-Naphtha und Benzin, aus Petroleum destilliert, werden unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die nebenstehenden, um 10 Prozent erhöhten Frachtsätze eingehoben
					Moldau trans.					53·6				
					Eger trans.					73·6				
					Furth i. W. trs.					62·6				
					Eisenstein trans.					70·6				
					Simbach trans.					91·8				
					Salzburg trans.					93·4				
					Lindau trans.					166·0				
					Bregenz trans.					166·0				
					St. Margrethen trans.					167·2				
					Buchs trans.					163·6				
					Passau loko und trans.					89·8				
				Kralup (B.N.B., bezw. B.E.B., bezw. St.E.G.)	Moldau trans.					53·6					
					Eger trans.					—				
					Furth i. W. trs.					62·6				
					Eisenstein trans.					70·6				
					Simbach trans.					91·8				
					Salzburg trans.					93·4				
					Lindau trans.					166·0				
					Bregenz trans.					166·0				
					St. Margrethen trans.					167·2				
					Buchs trans.					163·6				
					Passau loko und trans.					89·8				
				Pardubitz (St.E.G., bezw. S.N.D.V.B.)	Moldau trans.					53·6				
					Eger trans.					73·6				
					Furth i. W. trs.					62·6				
					Eisenstein trans.					70·6				
					Simbach trans.					91·8				
					Salzburg trans.					93·4				
					Lindau trans.					166·0				
					Bregenz trans.					166·0				
					St. Margrethen trans.					167·2				
					Buchs trans.					163·6				
					Passau loko und trans.					89·8				

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
1564	k. k. österr. Staatsbahnen		Ziegel und Sand	Krenzendorf	Bärn-Andersdorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Anf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger, bezw. auf deren Kosten zu erfolgen	bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Lokalgütertarif	24	23	1	Im Kartierungswege			
					Bransdorf				15	14	1				
					Dittersdorf				22	21	1				
					Domstadtl				26	25	1				
					Erbersdorf				15	14	1				
					Friedland a. d. M.				20	19	1				
					Grosswasser				28	27	1				
					Gross-Wisternitz				30	29	1				
					Hombok				28	27	1				
					Jägerndorf				13	12	1				
					Karlsthal				20	19	1				
					Kriegsdorf				20	19	1				
					Lobenstein				11	10	1				
					Olbersdorf				15	14	1				
					Olmütz-Hodolein				32	31	1				
					Olmütz (St.B.)				32	31	1				
					Römerstadt				22	21	1				
					Röwersdorf				15	14	1				
					Stohl-Karlsdorf				22	21	1				
					Troppau (St.B.)				8	6	2				
					Würbenthal				20	19	1				
					Ziegenhals				22	21	1				
1565	Bozen-Meraner Bahn		Cement, auch hydraulischer Kalk, sofern als Robmaterial für nachstehende Fabrikate bestimmt, dann Cementwaren, wie Platten und Fliesen, Steine, Ziegel, Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren und bohlgearbeitete Steine zu Durchlässen, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose in Heu, Stroh u. dgl. verladen	Untermais	Bozen-Gries und vice versa	Minimalquantum 500 Tonnen. Aufgabe in Wagenladungen von 10.000 kg oder Frachtzahlung hierfür. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	vom 1. Juli 1903 bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	47	42·3	4·7	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Aufnahmsscheine, bezw. als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Bei Anflieferung eines Quantums von 1000 Tonnen erhöht sich der Nachlass um 2·4 b, bei Anflieferung von 1500 Tonnen um 4·7 b, bei Anflieferung von 2000 Tonnen um 7·1 b pro 100 kg

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht				Art der Durchführung		Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)		Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	
				von	nach					pro 100 kg				
1566	**Buschtěhrader Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Porzellan als Frachtgut	Dux	Reichenberg (Sächs. St.B.)	1. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger. 3. Einhaltung der übrigen für diesen Artikel allgemein gültigen Tarifbestimmungen	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, bezw. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 4, des Nordwesthöhmischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Oktober 1901	Heller 164	131	33	Im Kartierungswege		
				Teplitz					150	121	29			
1567	**Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn**	beteiligten Verwaltungen	Feldspath aus der Pos. 3—47 der Güterklassifikation des Tarif-Teiles I	Humpoletz	Arnau	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife der beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Humpoletz und der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. September 1901	Heller 129	94	35	Im Kartierungswege		
					Aussig Oe.N.W.B.				133	96	37			
					Floridsdorf-Jedlesee				136	76	60			
					Friedland i. B.				159	107	52			
					Gröschelmauth				93	72	21			
					Iglau Oe.N.W.B.				56	48	8			
					Jedlersdorf Oe.N.W.B. trs.				Besteht keiner	76				
					Jungbunzlau Oe.N.W.B.				106	79	27			
					Liebau S.N.D.V.B.				140	93	47			
					Mittelwalde Oe.N.W.B.				131	95	36			
					Prag Oe.N.W.B.				104	83	21			
					Raspenau				158	106	52			
					Reichenberg S.N.D.V.B.				152	101	51			
					Schattau				109	81	28			
					Schatzlar				Besteht keiner	107				
					Sierndorf				127	92	35			
					Tannwald-Schumburg S.N.D.V.B.				140	95	45			
					Tetschen Oe.N.W.B.				139	101	38			
					Wien Oe.N.W.B.				137	76	61			
					Wysočan Oe.N.W.B.				112	82	30			
					Wolframitzkirchen				99	75	24			
					Zellerndorf Oe.N.W.B.				114	84	30			
					Znaim Oe.N.W.B.				105	78	27			

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
44	Nr. 47 vom 25. April 1903	1224	K. k. österr. Staatsbahnen	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Schwefelkies ans Pos. E—21 der Güterklassifikation	Szomolnokbuta	Sayhusch-Żywiec	Der Text der Spalte 12 ist folgenderweise abzuändern: „Unter Hinweis auf die im Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 149 ex 1902, unter laufender Nr. 3745, verlautbarte Begünstigung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn: im Rückvergütungswege, bei entsprechender Sicherstellung auch im Kartierungswege." In der Spalte 14 ist anfzunehmen: „Diese Frachtbegünstigung wird auch im Kartierungswege angewendet, wenn die dieselbe in Anspruch nehmende Partei ein Deposit von Kronen 175.000 in barem oder in für Depositzwecke geeigneten Staatspapieren bei der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest erlegt." Die Wirksamkeit dieser Abänderung beginnt mit dem dritten Tage nach der Veröffentlichung	

Berichtigungen von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Berichtigung, bezw. Umschreibung derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
69	Nr. 63 vom 4. Juni 1903	1425	K. k. Staatsbahn-Direktion Prag	Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn	Ziegel zum Baue eines Zentralmagazins der Baumwoll-Spinnfabriken der Firma Johann Priebsch Erben in Unter-Morchenstern	Reichenberg	Unter-Morchenstern	In der Rubrik 5 ist hinter dem Worte „Reichenberg" einzusetzen: „oder Maffersdorf-Fabrik". In der Rubrik 9 ist 24 h anf „Verschieden" abzuändern. In der Rubrik 11 ist statt 5 h „Verschieden" zu setzen	

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I. Wallfischgasse 10.
Inserate nach auffliegendem Tarif.
K. k. Postsparkassen-Konto Nr. 814.676.

Redigiert
im
k. k. Eisenbahnministerium im Einvernehmen
mit dem k. k. Handelsministerium.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . 24 Kronen
„ das Deutsche Reich . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 73. Wien, 27. Juni 1903. **XVI. Jahrgang.**

Inhalt: Amtliche Anordnungen und Kundmachungen. — Ergebnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1902. — Inland: Parlamentarisches. Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb. — Nachrichten aus Ungarn. — Ausland. — Schiffahrt. — Verschiedene Mitteilungen. — Tarife und Transport-Angelegenheiten. — Tarifermässigungen im Güterverkehre. — Inserate.

Des Feiertages wegen gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 2. Juli 1903 zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Konzessionsurkunde vom 13. Juni 1903*) für die Lokalbahn von der Station Polna-Stecken zu der Stadt Polna.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung erteile ich im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien dem Realitätenbesitzer Rudolf Sadil, Bürgermeister der Stadt Polna, die erbetene Konzession zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Polna-Stecken der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn zu der Stadt Polna in Gemässheit der Bestimmungen des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unter den im folgenden festgesetzten Bedingungen und Modalitäten:

§ 1.

Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Konzessionsurkunde bildende Eisenbahn geniesst der Konzessionär die im Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen.

§ 2.

Der Konzessionär ist verpflichtet, den Bau der konzessionierten Eisenbahn binnen längstens zwei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines, sowie für die konzessionsmässige Herstellung und Ausrüstung der Bahn hat der Konzessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Kaution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffekten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Kaution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Dem Konzessionär wird zur Ausführung der konzessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll dem Konzessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Der Konzessionär hat sich beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufgestellten Konzessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu

*) Enthalten in dem am 24. Juni 1903 ausgegebenen LX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 129.

benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums für zulässig erkannt wird, und werden diesfalls die vom Eisenbahnministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 5.

Dem Konzessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Aktiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Konzessionärs zu treten hat.

Dem Konzessionär wird das Recht eingeräumt, Prioritätsaktien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammaktien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammaktien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsaktien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Prozent bemessen werden.

Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitales unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hierbei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projektsverfassung, den Bau und die Einrichtung der Bahn, einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes, sowie zur Dotierung der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Kapitalsreserve effektiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Interkalarzinsen und des etwa bei der Kapitalsbeschaffung tatsächlich erwachsenen Kursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagekapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung erteilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesamte Anlagekapital ist innerhalb der Konzessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formulare der auszugebenden Stamm- und Prioritätsaktien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 6.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung, zu den Waffenübungen und Kontrollversammlungen.

Der Konzessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Personale und Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der in liegendem Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Konzessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der konzessionierten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Konzessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntnis gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Konzessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des sekundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Konzessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unteroffiziere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 7.

Für die Beförderung der Zivilwachkörper (Sicherheits-, Finanzwache u. dgl.) haben die bezüglich der Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

§ 8.

Die Dauer der Konzession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Konzession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Vollendung des Baues und der Eröffnung

des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 9.

Der Konzessionär ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von seiten der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der konzessionierten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der konzessionierten Bahn, insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine direkte Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Konzessionsdauer für Rechnung des Konzessionärs zu führen.

In diesem Falle sind der Staatsverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch den Konzessionär zu vergüten.

Im übrigen sind die Modalitäten dieser Betriebsführung durch einen mit dem Konzessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag zu regeln.

§ 10.

Der Konzessionär ist unter den im Artikel XII des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angegebenen Bedingungen und Vorbehalten verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Teilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

§ 11.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionierte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen, und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte die Einlösung nach Ablauf der im § 1 normierten zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, so sind bei Bezifferung der jährlichen Reinerträgnisse die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuern samt Zuschlägen und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln.

Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer samt Zuschlägen nach dem Prozentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen.

Zu dem so ermittelten durchschnittlichen Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente nach § 131, lit. a), des Gesetzes vom 25. Oktober 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, zu entrichtende zehnprozentige Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieser Reinerträgnisse zuzurechneu.

3. Das im Sinne der vorstehenden Bestimmungen ermittelte durchschnittliche Reinerträgnis ist sohin dem Konzessionär als Entschädigung für die Einlösung der Bahn während der noch übrigen Konzessionsdauer in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten zu bezahlen.

4. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 3 ermittelte durchschnittliche Reinertrag ohne den im Absatze 2 angeführten Zuschlag nicht wenigstens jenen Jahresbetrag erreichen, welcher zur planmässigen Verzinsung und Rückzahlung des zum Zwecke der Geldbeschaffung bei der Landesbank des Königreiches Böhmen unter der Garantie dieses Königreiches aufzunehmenden Hypothekaranlehens, sowie zur vierprozentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Aktienkapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der Konzessionsdauer notwendig ist, so hat die vom Staate für die Einlösung der Bahn zu leistende Entschädigung darin zu bestehen, dass der Staat an Stelle des Konzessionärs das obgedachte Hypothekaranlehen bis zur vollständigen Rückzahlung desselben zu den vereinbarten Fälligkeitsterminen zur Selbstzahlung übernimmt und die vorstehend angeführte Annuität für das Aktienkapital in halbjährigen, am 30. Juni und am 31. Dezember jedes Jahres nachhinein fälligen Raten bezahlt und dem Konzessionär die von dieser Einlösungsrente zu entrichtende Rentensteuer vergütet.

5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer an Stelle der nach den Bestimmungen der vorstehenden Punkte an den Konzessionär zu entrichtenden, noch nicht fälligen Rentenzahlungen eine Kapitalszahlung zu leisten, welche dem zu vier Prozent pro Jahr, Zins auf Zins gerechnet, diskontierten Kapitalswerte dieser Zahlungen — selbstverständlich nach Abzug des etwa im Sinne der Bestimmungen des Absatzes 2 in diesen Zahlungen enthaltenen Zuschlages — gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Kapitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in barem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten.

Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Kurse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notierten Geldkurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

6. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Leistung der in Z. 1 bis 5 vorgeschriebenen Entschädigung ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie, beziehungsweise nur mit den noch aushaftenden Resten der mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen Anlehen belastete Eigentum und in den Genuss der gegenwärtig konzessionierten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassavorräte, der eventuell ein

Eigentum des Konzessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

7. Der Beschluss der Staatsverwaltung wegen Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes, welche stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden hat, wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. Oktober des unmittelbar vorausgehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgeteilt werden.

In dieser Erklärung wird bestimmt werden:

a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt;
b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Bahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjekte, welche, sei es als Zubehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates oder aus sonstigen Rechtstiteln an den Staat mit überzugehen haben;
c) der Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden, eventuell unter Vorbehalt der nachträglichen Richtigstellung provisorisch zu ermittelnden Einlösungspreises (Z. 1 bis 5) unter Angabe des Zahlungstermines und des Zahlungsortes.

8. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Spezialkommissär zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde.

Jede Veräusserung oder Belastung der in der Einlösungserklärung angeführten unbeweglichen Vermögensobjekte bedarf, vom Zeitpunkte der Einlösungserklärung angefangen, der Zustimmung des Spezialkommissärs.

Das Gleiche gilt von jeder Uebernahme von neuen, über den Bereich des regelmässigen Geschäftsbetriebes hinausgehenden oder eine dauernde Belastung begründenden Verpflichtungen.

9. Der Konzessionär ist verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, dass der physische Besitz der sämtlichen in der Einlösungserklärung angeführten Vermögensobjekte an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann.

Falls der Konzessionär dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne Zustimmung des Konzessionärs und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz der bezeichneten Vermögensobjekte zu ergreifen.

Von dem Zeitpunkte der Einlösung angefangen erfolgt der Betrieb der eingelösten Bahn für Rechnung des Staates, und gehen demnach von da ab alle Betriebseinnahmen zu Gunsten, alle Betriebsauslagen zu Lasten des Staates.

Die aus der zu pflegenden Abrechnung bis zum Zeitpunkte der Einlösung sich ergebenden Reinerträgnisse verbleiben der Bahnunternehmung, welche dagegen auch für alle aus dem Baue und Betriebe der Bahn bis zu dem obigen Zeitpunkte herstammenden Abrechnungsschuldigkeiten und sonstigen Passiven allein aufzukommen hat.

10. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung (Z. 7) die Einverleibung des staatlichen Eigentumsrechtes an sämtlichen infolge der Einlösung an den Staat übergehenden unbeweglichen Vermögensobjekten durchzuführen.

Der Konzessionär ist verpflichtet, die zu diesem Behufe etwa seinerseits noch erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung über deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

§ 12.

Bei dem Erlöschen der Konzession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuss der konzessionierten Bahn und des sämtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräte und Kassenvorräte, der eventuell ein Eigentum des Konzessionärs bildenden Schleppbahnen und der Nebengeschäfte, sowie der aus dem Anlagekapitale gebildeten Betriebs- und Kapitalsreserven in dem im § 11, Absatz 6, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Konzession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behält der Konzessionär das Eigentum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefonds und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Konzessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass die Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Teilen zweckmässig und solid ausgeführt werde, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebarung zu nehmen und insbesondere die projekts- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Konzessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihm geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Aktiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Kommissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrates oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungierenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Konzession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, beziehungsweise den öffentlichen Interessen nachteiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistieren; in einem solchen Falle hat jedoch der Kommissär sogleich die Entscheidung des Eisenbahnministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

§ 14.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Konzessionsurkunde, in den Konzessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Konzessionsdauer die Konzession für erloschen zu erklären.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittek m. p.

Konzessionsbedingnisse für die normalspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Polna-Stecken der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn zu der Stadt Polna.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projektierte Bahn von der Station Polna-Stecken der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn zu der Station Polna ist als eingeleisige Lokalbahn mit einer Spurweite von 1·435 m, unter Einhaltung des mit dem Erlasse des k. k. Handelsministers vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892), für die österreichischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Normalprofiles des lichten Raumes herzustellen und auszurüsten.

Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf der gegenständlichen Bahn wird vorläufig mit 25 km pro Stunde festgesetzt.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird nach Ablauf einer angemessenen Betriebsperiode über ein etwaiges Ansuchen des Konzessionärs auch keinen Anstand nehmen, eine Erhöhung der vorbezeichneten vorläufigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb jener Grenzen zu gestatten, welche durch die Anlageweise der Bahn und die auf derselben mittlerweile gesammelten Betriebserfahrungen gegeben sind.

Die Bauausführung und Betriebseinrichtung der Bahn hat unter Beobachtung der nachstehend festgesetzten Bedingnisse auf Grund der vom k. k. Eisenbahnministerium zu genehmigenden Detailprojekte, sonstigen Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge mit den zugehörigen Bedingnissen, sowie in Gemässheit der vom k. k. Eisenbahnministerium etwa noch weiters ergehenden Vorschriften zu erfolgen.

Die gemäss der nachstehenden Bestimmungen vorbehaltenen besonderen Genehmigungen des k. k. Eisenbahnministeriums sind stets rechtzeitig noch vor der Durchführung der betreffenden Herstellungen und Anschaffungen einzuholen.

Der Konzessionär hat sich während des Baues und der Betriebsführung nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen und den seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zu stellenden Anforderungen, sowie den seitens anderer staatlicher Behörden innerhalb ihrer gesetzlichen Kompetenz zu erlassenden Anordnungen Folge zu leisten.

In betreff der beim Baue der Bahn verwendeten Arbeiter hat der Konzessionär, abgesehen von den ihm obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen, insbesondere in Absicht auf die Kranken- und Unfallversicherung u. s. w., auch alle jene Verpflichtungen und Massnahmen in analoger Weise zu erfüllen, welche in den von der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung aufgestellten Bedingnissen für die Vergebung staatlicher Bahnbauarbeiten rücksichtlich der Regelung der Arbeitsverhältnisse, sowie zum Schutze und Wohle der Arbeiter jeweilig vorgesehen sind.

Der Konzessionär ist verpflichtet, bei Abschluss von Bauverträgen für die gegenständliche Bahn, beziehungsweise bei den diesbezüglichen Baubedingnissen die obbezeichneten Verpflichtungen auch den Bauunternehmern aufzuerlegen.

Der von dem Konzessionär, beziehungsweise von der Bauunternehmung bestellte Bauleiter ist dem k. k. Eisenbahnministerium namhaft zu machen, welches sich das Recht vorbehält, erforderlichen Falles innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach erfolgter Anzeige gegen die Person desselben Einsprache zu erheben.

2. Trasse.

Die zu erbauende ungefähr 5·9 km lange Lokalbahn zweigt am nördlichen Ende der Station Polna-Stecken der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn ab, wendet sich in vorwiegend östliche Richtung, übersetzt am nördlichen Ende der Ortschaft Deutsch-Schützendorf das Tal des Goldbaches und ersteigt hierauf die Wasserscheide zwischen den genannten und dem Jammerbache, wobei die von Stecken nach Polna führende Bezirksstrasse im Niveau nächst der Ortschaft Dobrenz gekreuzt wird. Sodann senkt sich die Bahn zu ihrem Endpunkte herab, welcher nach erfolgter Niveauübersetzung der von Polna nach Iglau führenden Bezirksstrasse und nachdem die Trasse im letzten Teile eine nördliche Richtung eingeschlagen hat, in der im Westen der Stadt Polna anzulegenden, gleichnamigen Station erreicht wird.

Aenderungen der im vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vorgenommen werden.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen, gegenseitige Wagenbenützung.

Der Konzessionär verpflichtet sich, wegen der aus Anlass des Anschlusses der gegenständlichen Bahn an die Linie Wien—Deutsch-Brod der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn in der Station Polna-Stecken herzustellenden baulichen und Sicherungsanlagen, sowie wegen Mitbenützung der genannten Anschlussstation und wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der Verwaltung der vor-

genannten Bahngesellschaft anzustreben, wobei für die tunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen ist.

Das bezügliche Projekt und das hierüber abgeschlossene Uebereinkommen sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen, und unterwirft sich der Konzessionär der Entscheidung desselben, falls eine Einigung mit der vorbezeichneten Bahnverwaltung nicht erzielt werden könnte.

Ebenso unterwirft sich der Konzessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, wenn mit den Verwaltungen der inländischen Nachbarbahnen ein Einverständnis über die eventuelle gegenseitige Wagenbenützung nicht erzielt werden sollte.

4. Anschluss von neuen Bahnen niederer Ordnung und von Schleppbahnen.

Der Konzessionär ist verpflichtet, die Einmündung von neuen Bahnen niederer Ordnung (Lokal- und Kleinbahnen), dann von Schleppbahnen (Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen) auf die für den Betrieb der gegenständlichen Bahn mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Selbstkosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bahnen, sowie über die Mitbenützung bestehender Anlagen der gegenständlichen Bahn und die Einrichtung des Betriebsdienstes im Uebergangsverkehre, endlich über die gegenseitige Wagenbenützung ein Einverständnis zwischen den beteiligten Unternehmungen nicht zustande kommen sollte, bleibt die Festsetzung dieser Bedingungen dem k. k. Eisenbahnministerium vorbehalten.

Bei den Vereinbarungen für den Anschluss von Schleppbahnen soll tunlichst auf die grundsätzlichen Bestimmungen des bezüglichen Formulares der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung Bedacht genommen werden; beabsichtigte Abweichungen hiervon sind bei Vorlage der Vereinbarungen an das k. k. Eisenbahnministerium zu erläutern.

5. Grunderwerb.

Die für die gegenständliche Bahn erforderlichen Grundflächen sind definitiv zu erwerben und haben nebst dem eigentlichen Bahnkörper auch alle zu dessen sicherem Bestand oder zur geregelten Betriebsführung erforderlichen Nebenanlagen, sowie auf jeder Seite der Bahn einen Schutzstreifen zu umfassen, dessen Breite, je nach der Konstruktion des Bahnkörpers, insbesondere mit Rücksicht auf die Böschungsverhältnisse desselben, mit 0·5 bis 1·0 m zu bemessen ist.

Bei den Stationen ist rücksichtlich des Umfanges der für die Bahn zu erwerbenden Grundflächen auf die Ermöglichung einer zukünftigen Vergrösserung dieser Anlagen tunlichst Bedacht zu nehmen.

Zu allen abseits der Bahn gelegenen Bauanlagen (Uferschutzbauten etc.), welche von der Bahn zu erhalten und von dieser oder von bestehenden öffentlichen Wegen nicht zugänglich sind, ist der jederzeit ungehinderte Zutritt für die Bahnorgane zu sichern.

6. Unterbau.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Bahn dürfen in der Regel nicht weniger als 225 m betragen.

Ausnahmen hiervon sind nur in einzelnen, durch besondere Umstände begründeten Fällen zulässig und unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Behufs sanfteren Ueberganges aus den geraden in schärfer gekrümmte Bahnstrecken sind parabolische Uebergangsbögen anzuwenden, deren Anordnung in Bahnkrümmungen von 600 m Halbmesser angefangen, in der Regel unter Zugrundelegung der Konstante 6000 zu erfolgen hat.

Als grösste durchschnittliche Neigung der für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebenden Strecken wird 17 Promille festgesetzt.

Bezüglich der Ermässigung der grössten durchschnittlichen Bahnneigung in den Bögen, sowie der Spurerweiterung und der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in denselben, ferner hinsichtlich der bei den Gefällsbrüchen auszuführenden Ausgleichsbögen, endlich betreffs des Vorganges bei der Ausführung der Uebergangsbögen und der zwischen entgegengesetzten Bahnkrümmungen einzuschaltenden Zwischengeraden sind die diesbezüglich im k. k. Eisenbahnministerium geltenden Vorschriften zu beachten.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, und darf andernfalls die Neigung der Bahn in denselben in der Regel 2·5 Promille nicht übersteigen.

Ausnahmen hiervon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Der Abstand der Geleise in den Stationen, von Mitte zu Mitte gemessen, hat im allgemeinen mindestens 4·5 m, bei Geleisen mit zwischenliegenden Wasserkranen und in Lokomotivremisen mindestens 4·75 m zu betragen.

Der geringste Abstand der Mitte eines Magazinsgeleises von jener des nächstliegenden durchlaufenden Fahrgeleises ist ebenfalls mit 4·75 m zu bemessen

Der Unterbau hat in der Regel sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von mindestens 4·0 m zu erhalten.

Wenn Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, hat die Entfernung der äusseren Oberkante des Bahnplanums von der Geleisemitte mindestens 1·8 m zu betragen.

Das Böschungsverhältnis der Dämme und Einschnitte ist entsprechend der Materialbeschaffenheit zu wählen.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone auszuführen.

Ausserdem haben alle Bahnstrecken in Krümmungen von 300 oder weniger als 300 m Halbmesser eine Erbreiterung der Bahnkrone nach Massgabe der genehmigten Normalien zu erhalten.

Die Sohle des Seitengrabens muss in allen Erdeinschnitten eine Breite von mindestens 0·3 m, in Einschnitten bei Anwendung von Steinbanketten auf Grabenmauern und von Futter- oder Verkleidungsmauern, sowie in Felseinschnitten eine Breite von mindestens 0·4 m erhalten.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen und eventuell angemessen zu versichern, so dass deren Haltbarkeit gewährleistet erscheint.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objektsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, beziehungsweise bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, massgebend; ferner sind die im Jahre 1892 im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien erschienenen „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken" in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung zu beobachten.

Den Berechnungen der Tragkonstruktionen für die offenen Unterbauobjekte sind die im § 3, lit. a) und b), der erstgenannten Verordnung normierten Belastungen ohne Ermässigung zugrunde zu legen.

Bezüglich der Anbringung von Geländern bei Bahnobjekten im Unterbaue gelten im allgemeinen die Bestimmungen des § 5, Punkt c), der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109; ausserdem erhalten aber in der Regel gewölbte Unterbauobjekte, deren Deckschichten in Schwellenhöhe liegen, sowie offene Unterbauobjekte und bis zur Schwellenhöhe reichende Stützmauern in dem Falle Geländer, wenn deren freie Höhe 3 m übersteigt.

Ausnahmen von dieser letzteren Bestimmung, sowie die Sicherheitsvorkehrungen bei überschütteten Unterbauobjekten und Stützmauern bleiben der fallweisen Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten.

Bei allen Unterbauobjekten ohne Geländer ist das Brückenplanum mindestens gleich breit mit der Unterbaukrone zu halten.

Die Widerlager aller Brücken und Durchlässe sind aus Mauerwerk herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjekten bis einschliesslich 1·5 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragkonstruktionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjekten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenkonstruktionen zu verwenden.

Ueberfahrten können in der Regel aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

7. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Holzquerschwellen auszuführen, und können für denselben altbrauchbare Stahlschienen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn im Gewichte von 32·85 kg pro laufenden Meter verwendet werden. Bei eventueller Anwendung von neuen Stahlschienen bleibt die Bestimmung des Einheitsgewichtes derselben vorbehalten.

Die Austeilung der Schwellen und Befestigungsmittel unterliegt der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Schwellen müssen mindestens 2·4 m Länge, 15 cm obere, 20 cm untere Breite und 15 cm Höhe besitzen.

Betreffs der für die Schwellen anzuwendenden Holzgattungen sind die besonderen Bedingnisse des Landesausschusses des Königreiches Böhmen für die Lieferung von Schwellen massgebend.

Der Schotterkörper hat sowohl auf Dämmen als in Einschnitten ohne Grabenmauern eine Breite von mindestens 3 m, in der Höhe der Schienenunterkante gemessen, zu erhalten. Die Stärke des Schotterbettes hat unterhalb der Schienenunterkante mindestens 0·25 m zu betragen. Dieses Mass gilt in Bögen vom Fusse der inneren Schiene.

8. Hochbauten.

Sämtliche Hochbauten sind in einem, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausmasse unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Landesbauordnung herzustellen.

Die Aufnahmsgebäude der Stationen, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonales bestimmten Hochbauten sind in Stein- oder Ziegelbau herzustellen; kleinere Warteräume in den Stationen, sowie die Hochbauten für den Zugförderungs- und Werkstättendienst können aus Riegelmauerwerk, Warteräume in Haltestellen, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst aus Riegelmauerwerk oder ganz aus Holz hergestellt werden.

Alle in Riegelmauerwerk oder Holz ausgeführten Bahngebäude haben eine Untermauerung zu erhalten.

Wächter- oder Unterkunftshäuser für das ambulante Streckenpersonal gelangen in der freien Bahn nur dort zur Ausführung, wo solche durch das k. k. Eisenbahnministerium besonders angeordnet werden, oder sofern für die Unterkunft des Streckenpersonales nicht durch Einmietung Vorsorge getroffen werden kann, worüber mit der betriebführenden Verwaltung der gegenständlichen Bahnlinie das Einvernehmen zu pflegen sein wird.

9. Abschluss und Abteilung der Bahn.

Die Ausführung von Stations- und Bahneinfriedungen, sowie von Wegschranken kann auf solche Stellen beschränkt werden, wo ohne dieselben eine Gefährdung des Bahnverkehres oder der Anrainer zu befürchten wäre.

Wegeübersetzungen in Schienenhöhe erhalten beiderseits des Geleises Warnungstafeln mit der durch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 6. Februar 1879, Z. 3385 (Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 20 ex 1879), für Bahnen mit Sekundärbetrieb vorgeschriebenen Textierung.

Ausserdem sind bei solchen Uebersetzungen, welche stärker benützt werden oder bei welchen die Fernsicht beschränkt ist, auf eine je nach den örtlichen Verhältnissen und der Möglichkeit der Zugsbremsung zu

bemessende Entfernung (in der Regel 200 m) einerseits oder beiderseits der Rampe, Avisosäulen für den Lokomotivführer aufzustellen.

An allen Hauptbruchpunkten der Bahnneigungen sind in den Strecken auf eigenem Unterbaukörper Neigungszeiger anzubringen.

Längs der Bahn sind in Abständen von 100 zu 100 m Abteilungszeichen zu versetzen, wobei für die Kilometerzeichen Steine zu verwenden sind, während für die übrigen Abteilungszeichen Steine oder Pflöcke aus Eichen- oder Lärchenholz verwendet werden können.

Die definitiven Grenzen des Bahneigentums sind durch Grenzsteine zu markieren.

10. Stationen.

Die Entfernung, Länge und Geleisezahl der Stationen und Haltestellen, sowie die Entfernung und Leistungsfähigkeit der Wasserstationen, ferner das Anlageverhältnis etwaiger Militärverladerampen und deren Zufahrtsstrassen ist nach Massgabe der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Detailprojekte, beziehungsweise der etwa weiters erfolgenden besonderen Weisungen desselben zu bemessen.

Die Verfassung der Detailprojekte für die in den Stationen herzustellenden Oberbau-, Wasserbeschaffungs-, Sicherungs- und Hochbauanlagen hat im Einvernehmen mit der betriebführenden Verwaltung zu erfolgen. Insofern hierüber eine Einigung nicht erzielt werden sollte, unterwirft sich der Konzessionär der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten.

In Haltestellen ist ein gedeckter Warteraum herzustellen, insofern nicht auf Grund von bei der politischen Begehung etwa getroffenen Bestimmungen hiervon vorläufig abgesehen werden kann.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind durch entsprechende Aufschriften ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, beziehungsweise an den Veranden, als auch an beiden Seiten anzubringen.

11. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung oder Telephonleitung zu versehen, in welche sämtliche Stationen und permanent besetzte Haltestellen einzuschalten sind.

Falls diese Leitung durch Staatsorgane auf Kosten des Konzessionärs hergestellt werden sollte, hat sich der Konzessionär rechtzeitig an die k. k. Post- und Telegraphen-Direktion in Prag zu wenden.

Die in den Hauptgeleisen der Stationen liegenden Weichen sind nach Erfordernis und nach den vom k. k. Eisenbahnministerium einzuholenden Weisungen mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

Die Bahn ist mit den durch die Signalordnung vorgeschriebenen Signalmitteln und den für den sonstigen Betriebsdienst, sowie für den Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und Werkstättendienst erforderlichen Inventargegenständen, ferner mit den entsprechenden Reservematerialien auszurüsten.

Der Konzessionär hat wegen der Art und des Ausmasses dieser Gegenstände und Materialien mit der betriebführenden Verwaltung das Einvernehmen zu pflegen und unterwirft sich derselbe der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, falls eine Einigung mit der betriebführenden Bahnverwaltung nicht erzielt werden könnte.

12. Fahrbetriebsmittel.

Die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel in dem noch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterliegenden Ausmasse erfolgt im übrigen nach Massgabe der einschlägigen Bestimmungen des abzuschliessenden Betriebsvertrages auf Kosten des Konzessionärs.

Bezüglich des zulässigen Achsdruckes der voll ausgerüsteten Lokomotiven wird mit Rücksicht auf die im Punkte 7 dieser Bedingnisse noch vorbehaltene Genehmigung der Schwellenausteilung beim Oberbaue vorerst nur bestimmt, dass derselbe derart zu wählen ist, dass die Inanspruchnahme des Schienenmateriales 1000 kg pro Quadratzentimeter nicht übersteigt. In keinem Falle darf jedoch der Achsdruck der Lokomotiven bei voll ausgerüstetem Zustande der Maschine 14 Tonnen überschreiten.

Die Pläne für sämtliche neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und ist bei deren Verfassung den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Eisenbahnministers vom 12. Februar 1900, Z. 5030 (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 25 ex 1900), Rechnung zu tragen.

Abgesondert von der Vorlage der vorbezeichneten Pläne sind überdies, und zwar gleichzeitig mit den Projektsplänen der offenen Unterbauobjekte der Bahn, schematische Skizzen der Fahrbetriebsmittel vorzulegen, welche die erforderlichen Angaben über die Achsdrücke und Achsentfernungen der Fahrbetriebsmittel enthalten.

13. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle für den Bau erforderlichen Materialien, darunter auch die Oberbaumaterialien, eisernen Brücken u. s. w., sowie die Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich aus inländischen Werken oder Fabriken zu beschaffen.

Bei der Vergebung von Fahrbetriebsmitteln und Ausrüstungsgegenständen ist insbesondere auch darauf Bedacht zu nehmen, dass die einzelnen zur Verwendung gelangenden Materialien oder Bestandteile inländischen Bezugsquellen entstammen.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen kann über besonderes Einschreiten des Konzessionärs von seiten des k. k. Eisenbahnministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke oder Fabriken nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken oder Fabriken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferfrist gestellt werden sollte, wird es dem Konzessionär obliegen, den Nachweis darüber zu erbringen, dass derselbe sich rechtzeitig, aber ohne Erfolg, an einheimische Unternehmungen gewendet hat.

14. Wahrung der Interessen der Sicherheit des Eisenbahnbestandes bei der Anlage, Erhaltung, Benützung und Auflassung von Teichen.

Der Konzessionär hat diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 23. Mai 1894, Z. 13.130 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 138 ex 1894), zu entsprechen.

15. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten gemacht werden sollten, sind — ohne Unterschied, ob dieselben transportabel sind oder nicht — sofort der k. k. Zentralkommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien und dem seitens dieser Kommission dem Konzessionär bekannt gegebenen Konservator anzuzeigen.

Der Konzessionär ist — unbeschadet der dritten Personen etwa zustehenden Rechte — verpflichtet, transportable archäologische und kunsthistorische Funde nach Massgabe einer diesbezüglichen Aufforderung der genannten k. k. Zentralkommission derselben oder einem von ihr bezeichneten Vertreter zunächst zur Ansicht und zum wissenschaftlichen Gebrauche zu überlassen, sodann auf Verlangen einem von derselben zu bezeichnenden öffentlichen Museum unentgeltlich ins Eigentum zu übergeben.

Im übrigen hat der Konzessionär den Bestimmungen der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032, und vom 7. September 1894, Z. 48.166 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889, bezw. Nr. 128 ex 1894), zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Zentralkommission gewissenhaft Folge zu leisten.

16. Eventuelle Einbeziehung der Lokalbahn in eine Durchzugslinie.

Der Konzessionär verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Teilstrecken oder in ihrer ganzen Länge durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn, sowohl in der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche seitens des k. k. Eisenbahnministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

Betreffs Bedeckung der diesbezüglichen Kosten wird seinerzeit eine besondere Vereinbarung mit der k. k. Staatsverwaltung zu treffen sein.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Warenklassifikation und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, anderseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Der Tarif-Teil I der österreichischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, enthaltend die gemeinsamen Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden, ferner der Tarif-Teil I, betreffend allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen, letzterer mit den durch die Güterklassifikation der k. k. österr. Staatsbahnen bedingten Abänderungen, werden über Verlangen des k. k. Eisenbahnministeriums auch auf die gegenwärtig konzessionierte Lokalbahn Anwendung zu finden haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Betriebsjahren ein Reinerträgnis geliefert hat, welches die Verteilung einer mindestens fünfprozentigen Dividende an die Aktionäre ermöglicht, kann das Eisenbahnministerium eine verhältnismässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Eisenbahnministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlenindustrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Notstandstarife.

In Fällen eines Notstandes und aussergewöhnlicher Teuerung von Lebensmitteln für Menschen und Nutztiere in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern ist der Eisenbahnminister berechtigt, nach Erfordernis die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Konzessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Konzessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Lokalitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Mietzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Konzessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Korrespondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direktion oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Konzessionär übernimmt die Verpflichtung, die herzustellende Telephon- oder Telegraphenleitung gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatkorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbständige Leitungen auf dem von dem Konzessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Konzessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Konzessionär ist ferner verpflichtet, auf der konzessionierten Bahn die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphenanstalt nach den für Militärtransporte gültigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Konzessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der konzessionierten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Lokalbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Konzession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Zertifikaten ausweisen, müssen samt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Eskorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hierfür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Transporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den kompetenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

7. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hierfür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

8. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentlichen Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1 bis 2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3 bis 7) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat der Konzessionär sich zu unterwerfen.

Ergebnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung im Jahre 1902.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben den „Bericht über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1902".

Aus dem reichhaltigen Materiale der vorliegenden Publikation, welche gegenüber jenen der Vorjahre an Umfang bedeutend zugenommen hat, sind die nachfolgenden besonders erwähnenswerten Daten hervorzuheben.

Das von der Staatseisenbahn-Verwaltung betriebene Bahnnetz, welches mit Schluss des Jahres 1901 eine Betriebslänge von rund 11.466 km umfasste, erfuhr im Gegenstandsjahre teils durch Neueröffnung von Strecken, teils durch Einbeziehung bereits bestandener Linien in den Staatsbetrieb einen Zuwachs von 368 km oder 3·11 Prozent.

Die dem Verkehre übergebenen neuen Strecken sind folgende:

Die Lokalbahnen Triest-Parenzo, Laun-Libochowitz, Teltsch-Zlabings, Bregenz-Bezau (Bregenzerwaldbahn), Görz-Haidenschaft (Wippachtalbahn), Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün, Wlaschim—Unter-Kralowitz und Nixdorf-Rumburg samt Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde, die restliche Teilstrecke Valeputna—Dorna watra der Lokalbahn Kimpolung-Dorna watra und die Strecke Radonitz—Duppau der Kaadener Lokalbahnen.

Ausserdem wurde die im Betriebe der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gestandene Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald samt Abzweigung Morchenstern-Josefsthal-Maxdorf, sowie die neu eröffnete Fortsetzungsstrecke

von Tannwald nach Grünthal in den Staatsbetrieb übernommen.

Das staatliche Betriebsnetz hatte somit zu Ende des Jahres 1902 — exklusive der Murtalbahn und Mühlkreisbahn, der Süddalmatiner Staatsbahnen, sowie der im Jahre 1902 in den Staatsbetrieb übernommenen Kremstalbahn — eine Gesamtbetriebslänge von rund 11.834 km. Hiervon entfielen 7778 km auf Bahnen im Eigentume und Betriebe des Staates, 571 km auf für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen, 38 km auf die ab 1. Jänner 1902 für Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien betriebene Wiener Stadtbahn und 3447 km auf für Rechnung der Eigentümer betriebene Lokalbahnen.

Den Verkehr betreffend, wurden im Jahre 1902 auf dem staatlichen Betriebsnetze von 1,482.256 Zügen 66,237.757 Zugskilometer zurückgelegt, was gegenüber dem Vorjahre eine Mehrleistung von 25.180 Zügen = 1·73 Prozent und von 835.763 Zugskilometer = 1·28 Prozent bedeutet, wobei jedoch zu berücksichtigen kommt, dass sich bei der Wiener Stadtbahn rechnungsmässig eine Verminderung der Anzahl der Personenzüge aus dem Grunde ergibt, weil seit Eröffnung der Donaukanallinie die Züge, welche über dieselbe und über die Wiental- und Gürtellinie verkehren, nur mehr als je ein Zug gerechnet werden.

Nach Zugsgattungen verteilt, haben im Jahre 1902 31.875 Express- und Schnellzüge mit 6,324.063 Zugskilometer, 878.540 Personen- und gemischte Züge mit 34,880.951 Zugskilometer und 571.841 Güter- und Regiezüge mit 25,032.743 Zugskilometer verkehrt. Die Gesamtleistung dieser Züge stellte sich auf 15.087 Millionen Brutto-Tonnenkilometer (284 Millionen oder 1·92 Prozent mehr als im Vorjahre). Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge entfielen 5717 (— 44 = 0·76 Prozent) Zugskilometer und 1,302.175 (— 1715 = 0·13 Prozent) Brutto-Tonnenkilometer.

Das finanzielle Ergebnis des Jahres 1902 betreffend, ist nachstehendes hervorzuheben: Die Betriebseinnahmen der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen samt den hiermit verbundenen Nebendiensten betrugen rund K 272,861.000 (pro Kilometer K 32.684), das ist um K 11,038.000 (pro Kilometer K 1322 oder 4·22 Prozent) mehr als im Jahre 1901, wobei die Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn nicht in Rechnung gezogen wurden.

Die Ausscheidung der die Wiener Stadtbahn betreffenden Daten, welche auch bei den weiter folgenden Ziffern des Jahres 1901 konsequent durchgeführt wird, erfolgte zu dem Zwecke der Herstellung einer entsprechenden Vergleichsbasis für die Jahre 1902 und 1901, nachdem mit Rücksicht auf den bereits erwähnten Umstand, dass die genannte Bahn vom Jahre 1902 angefangen nicht mehr für Rechnung des Staates betrieben wird, auch die Betriebsergebnisse derselben im Jahre 1902 in die Gebarung der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen naturgemäss nicht einbezogen wurden.

Die vorbezifferten Betriebseinnahmen setzen sich aus folgenden Posten zusammen:

	1902	gegenüber 1901
	Kronen	
Transporteinnahmen, und zwar:		
Beförderung von Personen	63,229.021	+ 2,234.866
„ „ Reisegepäck	2,962.067	+ 13.761
„ „ Eilgütern	8,371.316	— 102.786
„ „ Frachtgütern	164,597.930	+ 2,766.913
Summe	239,160.334	+ 4,912.754
Vergütung der Auslagen für die staatliche Betriebsführung neuer Strecken	331.191	+ 314.182
Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	1,646.646	— 49.351
Anteil an dem Gemeinschaftsverkehre, beziehungsweise Reingewinn der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	—	— 442.962
Verschiedene Einnahmen	31,723.187	+ 6,303.730
Zusammen	272,861.358	+ 11,038.353

Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge berechnet, betrugen die Transporteinnahmen im Berichtsjahre K 28.647 gegen K 28.075 im Jahre 1901, was einer Steigerung von K 572 oder 2·04 Prozent gleichkommt.

Der Personenverkehr hat im Jahre 1902 eine wenn auch geringe Zunahme erfahren, indem 49,545.742 Personenfahrten (+ 112.822 = 0·23 Prozent) und 2332 Millionen Personenkilometer (+ 66 Millionen = 2·93 Prozent) zurückgelegt wurden.

Von den Einnahmen aus dem Personenverkehre entfielen auf Reisende in Personenzügen 70·93 Prozent (III. Klasse 63·60 Prozent, II. Klasse 6·42 Prozent und I. Klasse 0·91 Prozent), auf Reisende in Schnellzügen 25·35 Prozent (III. Klasse 8·59 Prozent, II. Klasse 11·64 Prozent und I. Klasse 5·12 Prozent) und auf Reisende mit Militärkarten 3·72 Prozent.

Die durchschnittliche Einnahme pro Person und Fahrt betrug im Berichtsjahre K 1·28 gegen K 1·23 im vorhergehenden Jahre.

An Reisegepäck wurden im ganzen 75.370 t abgefertigt, das ist um 1117 t oder 1·50 Prozent mehr als im Jahre 1901. Die Einnahmen aus diesem Verkehre erhöhten sich dementsprechend um K 13.761 = 0·47 Prozent.

Das Gesamtgewicht des im Berichtsjahre beförderten Eilgutes betrug 298.894 t und war um 18.899 t = 6·75 Prozent grösser als im Vorjahre; die Einnahmen verminderten sich jedoch um K 102.786 = 1·21 Prozent.

An Frachtgütern wurden im Jahre 1902 31,816.373 t, somit um 258.047 t = 0·82 Prozent mehr als im Jahre 1901, befördert; die bezüglichen Einnahmen stiegen um K 2,766.913 = 1·71 Prozent.

Bei den als „Sonstige Güter“ bezeichneten Artikeln, bei Steinkohlen und Getreide ergab sich eine Steigerung,

hingegen bei Garten-, Feld- und Walderzeugnissen, Erzen und Mineralien, mineralischen Leuchtstoffen, sowie bei Bau-, Werk- und Nutzholz eine Verminderung der beförderten Mengen.

Die ordentlichen Ausgaben des Staatsbahnbetriebes, ausschliesslich der vertragsmässigen Zahlungen für Verzinsung und Amortisation, betrugen im Berichtsjahre rund K 199,143.000 (pro Kilometer K 23.853), das ist um K 1,733.000 (pro Kilometer K 193 oder 0·82 Prozent) mehr als im Vorjahre.

Nach den einzelnen Verrechnungstiteln getrennt, verteilen sich die Ausgaben folgendermassen:

	1902	gegenüber 1901
	Kronen	
Zentraldienst der Staatsbahn-Direktionen	14,582.342	+ 481.719
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	39,314.311	— 444.423
Stations- und Fahrdienst	53,059.801	— 583.648
Zugförderungsdienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel	62,202.128	+ 297.946
Hilfsanstalten für den Betrieb	4,926.381	+ 192.919
Sonstige Betriebsauslagen	22,499.440	+ 1,497.021
Sonstige zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	574.285	— 62.146
Auslagen für das Salzgeschäft	1,602.414	— 10.378
Pauschalerfordernis an Auslagen für die staatliche Betriebsführung neuer Strecken	381.467	+ 364.458
Zusammen	199,142.569	+ 1,733.468

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt somit im Jahre 1902 rund K 73,718.000, gegen K 69,748.000 im vorhergehenden Jahre, das ist pro Kilometer K 8830, gegen K 8359 (+ 5·63 Prozent).

Der Betriebskoeffizient des Staatsbahnbetriebes stellt sich für das Jahr 1902 auf 64·26 Prozent, gegen 65·71 Prozent im Vorjahre.

Von den vorstehend ausgewiesenen Mehrausgaben des Jahres 1902 entfällt ein Betrag von K 1,497.021, demnach mehr als 86 Prozent, auf „Sonstige Betriebsauslagen". Ausschlaggebend für diesen Mehraufwand waren die infolge der Zunahme der Jahresarbeitsverdienste sich ergebenden höheren Beiträge an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen (K 663.358), die Erhöhung der einmaligen Abfindungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes (K 318.144) infolge der neuen Verrechnungsweise, endlich die Belastung dieser Post mit den Betriebsausgaben der im Jahre 1902 in den Staatsbetrieb übernommenen Kremstalbahn (K 445.652), welch letzterem Betrage jedoch die bei den „Verschiedene Einnahmen" verrechneten Betriebseinnahmen dieser Bahn per K 577.985 gegenüberstehen.

Der Vergleich der finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Berichtsjahre mit dem Staatsvoranschlage ergibt im Ordinarium einen Ausfall von K 4,666.041, indem der Erfolg bei den Einnahmen um K 5,448.122 ungünstiger und bei den Ausgaben um K 782.081 günstiger war. Im Extra-Ordinarium resultierte ein um K 112.573 günstigeres Ergebnis, so dass der gesamte Nettoerfolg gegenüber dem Präliminare um K 4,553.468 ungünstiger war.

Der für das Jahr 1902 K 57,261.899 betragende Ueberschuss der ordentlichen Einnahmen der im Eigentume des Staates stehenden und von demselben für eigene Rechnung betriebenen Bahnen über die ordentlichen Ausgaben derselben entspricht bei Zugrundelegung eines nach Berücksichtigung der Verlosungen und Konvertierungen mit K 2.525,643.230 berechneten Anlagewertes einer Kapitalsverzinsung von 2·27 Prozent, gegen 2·15 Prozent im Jahre 1901.

Aus den vorstehenden Daten erhellt, dass die Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im letzten Jahre sich im Vergleiche mit jenen des Jahres 1901 günstiger gestalteten und dass, wenn auch die Erwartungen, welche anlässlich der Aufstellung des Staatsvoranschlages speziell an die Steigerung der Transporteinnahmen geknüpft wurden, angesichts der andauernden Geschäftsstagnation namentlich auf industriellem Gebiete nicht ganz in Erfüllung gingen, gleichwohl nicht zu verkennende Ansätze einer Wiederaufnahme der fortschreitenden Entwicklung wahrnehmbar sind.

Insbesondere aber geben die Resultate des Lokalbahnbetriebes Zeugnis, dass es jenen Massnahmen, welche schon in den beiden vorangegangenen Jahren eine wesentliche Besserung des Betriebserfolges herbeiführten, zuzuschreiben ist, wenn dieselbe im Jahre 1902 sich noch in verstärktem Masse fortsetzte. Es betrugen nämlich im Jahre 1902 auf den vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Lokalbahnen die Betriebseinnahmen pro Kilometer K 5866, gegen K 5835 im Jahre 1901, und die Betriebsausgaben K 3199, gegen K 3447, so dass der Betriebskoeffizient von 70·66 Prozent im Jahre 1901 auf 65·65 Prozent im Jahre 1902 gesunken ist.

Diese Ergebnisse bestätigen die Annahme, dass der Verkehr und die Einnahmen der Lokalbahnen einer weiteren Entwicklung fähig sind und auch hier bessere Erträgnisse mit Sicherheit erwartet werden können, wenn in den allgemeinen Verkehrsverhältnissen wieder normale Zustände eintreten werden.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 235. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Juni wurde die Regierungsvorlage, betreffend die Einlösung der österreichischen Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn durch den Staat dem Eisenbahnausschusse zugewiesen.

In der 236. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. Juni wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

I. An den Herrn Eisenbahnminister.

Seitens

1. der Abgeordneten Basil Ritter v. Jaworski und Genossen, betreffend die Abfassung des Textes der Fahrkarten bei den Staatseisenbahnen in Galizien in ruthenischer, polnischer und deutscher Sprache;

2. der Abgeordneten Nikolaj Ritter v. Wassilko und Genossen, betreffend die Herstellung eines Schnellzugspaares Czernowitz-Lemberg zum Anschlusse an die Züge Nr. 5 und 6 nach Wien und die Wiederheranziehung der Salzverfrachtung nach Galizien von Kossów via Wiżnitz;

3. der Abgeordneten Reichstätter und Genossen, betreffend die Beleidigung der böhmischen Sprache von seiten der Kaschau-Oderberger Eisenbahn;

4. der Abgeordneten Krempa und Genossen, betreffend die ungenügende Anzahl von Wächterhäusern auf der Strecke Debich-Rozwadów;

5. der Abgeordneten Herzog und Genossen, betreffend die Zustände bei der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen;

6. der Abgeordneten Choc und Genossen, betreffend die von der Staatsbahn-Direktion in Prag angeblich zum Behufe der Erzielung einer gleichmässigen Verteilung der Material-Ersparnisprämien verfügte Regelung der Kohlenpassierung;

7. der Abgeordneten Prochazka und Genossen, betreffend die Dienstverhältnisse des Wächterpersonales der Staatsbahnen.

II. An den Herrn Handelsminister.

Seitens

1. der Abgeordneten Dr. Ferri und Genossen, betreffend den Bau eines Schutzdammes in Bagno auf der Insel Pasman in Dalmatien;

2. der Abgeordneten Schneider und Genossen, betreffend die Weigerung der italienischen Bahnen, die Postwagen von Cervignano weiterzuführen;

3. der Abgeordneten Ritter v. Vuković und Genossen, betreffend die Verringerung der Fahrzeit auf der Eillinie Triest—Alexandria des Oesterreichischen Lloyd um zwölf Stunden, die Vermeidung der gegen die Venediger Konvention verstossenden sänitären Massregeln in Brindisi und die Abschaffung der ärztlichen Visiten auf diesen Schiffen in Triest;

4. der Abgeordneten Biankini und Genossen, betreffend die Reaktivierung der Postdampferverbindung Stagnopiccolo—Narenta, ferner mit der Insel Lagosta, sowie betreffend eine Postdampferverbindung zwischen der Halbinsel Sabioncello und den Orten der Insel Curzola.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hielt am 23. Juni vormittags unter Vorsitz des Obmannes Freiherrn v. Schwegel in Anwesenheit Sr. Exzellenz des Herrn Eisenbahnministers Dr. Ritter v. Wittek eine Sitzung, in welcher die Regierungsvorlagen, betreffend die Einlösung der österreichischen Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn nach dem Referate des Abg. Dr. Sylvester ohne Debatte einstimmig angenommen wurden.

Zum Berichterstatter für das Haus wurde Abg. Doktor Sylvester bestimmt.

* * *

In der Sitzung des Ausgleichs-Ausschusses des Abgeordnetenhauses vom 23. Juni ergriff zunächst zu einem formalen Antrage das Wort

Abg. Kaftan und betonte, dass seine Partei von den Erklärungen des Eisenbahnministers über die Interpretation des Artikels IX nicht befriedigt sei. Dem vom Abg. Dr. Lecher geäusserten Wunsche nach Vorlage der diesbezüglichen „Einigung" zwischen den beiderseitigen Regierungen wurde nicht entsprochen, was in Anbetracht der Differenzen zwischen der Auffassung des österreicbischen Eisenbahnministers und des gewesenen ungarischen Handelsministers den Ausgleichs-Ausschuss zur Vorsicht mahnt, die Verhandlung so lange auszusetzen, bis Klarkeit darüber geschaffen ist, wie sich das künftige ungarische Ministerium zu der Interpretation stellt. Man habe schon mit der Wehrvorlage traurige Erfahrungen gemacht, deren Verhandlung im Abgeordnetenhause seitens der Partei des Redners kein Hindernis in den Weg gelegt wurde, weil die Regierung versicherte, dass diese Vorlage im Interesse der Sicherheit des Staates unbedingt notwendig sei und dass daran nichts geändert werden könne. Nun bemühe sich der präsumtive ungarische Ministerpräsident, die ungarische Opposition durch Abänderung der Wehrvorlage von der Obstruktion abzubringen. Hierdurch werde der Beschluss des österreichischen Abgeordnetenhauses in ein schiefes Licht gestellt, und man wisse überhaupt noch nicht, welche Forderungen die Ungarn in bezug auf die Armee stellen werden. Redner beklagt es ferner, dass das auswärtige Amt und das Finanzministerium in bezug auf das Zucker-Kontingentierungsgesetz sehr wenig Voraussicht betätigt haben. Man werde das Gesetz abolieren müssen und stehe vor der ganzen Welt blossgestellt und blamiert da. Diese Umstände müssen die Befürchtung erwecken, dass man einem ähnlichen Echec beim österreichisch-ungarischen Ausgleiche entgegengehe. Aus diesen Gründen stelle Redner den Antrag, die Verhandlungen des Ausgleichs-Ausschusses zu vertagen, bis in dem Verhältnisse zwischen Ungarn und dem diesseitigen Ländergebiete volle Klarheit geschaffen ist.

Abg. Dr. Bareuther spricbt sich entschieden gegen den Vertagungsantrag aus. Die jungtschechische Partei habe heute die Tätigkeit des Hauses unterbrochen. Der Alldeutschen Partei wurde in unerhörter Weise durch den Schluss der heutigen Sitzung die Möglichkeit benommen, gegen das unverantwortliche Treiben der Tschechen das Wort zu nehmen, obwohl Redner und seine Parteigenossen gleich bei Beginn der Sitzung den Präsidenten baten, ihnen zur Stellung von Anfragen das Wort zu erteilen. Nun verlangen die Abgeordneten, die heute mit der Obstruktion im Hause einsetzten, dass auch der Ausschuss, der noch arbeitsfähig ist, seine Tatigkeit einstellen soll. Eine solche Zumutung müsse Redner mit aller Entrüstung zurückweisen. Durch die jungtschechische Obstruktion ist nun in bezug auf die inneren Verhältnisse eine andere Lage eingetreten, gegen die man sich im Ausschusse wehren müsse. Wir, die arbeiten wollen, sagt Redner, würden uns kompromittieren, wenn wir den Obstruenten des heutigen Tages Gefolgschaft leisten und unsere Tätigkeit im Ausschusse einstellen würden.

Ab. Dr. Lecher fragt den Obmann des Ausschusses, welche Pläne er in bezug auf die Finalisierung der Arbeiten des Ausgleichs-Ausschusses habe. Es gehe nicht an, sich blindlings der Führung einer Regierung anzuvertrauen, welche das Parlament in den beiden wichtigen Fragen, der Rekrutenvorlage und des Zucker Kontingentierungsgesetzes, irregeleitet habe. Redner spricht sich bei diesem Anlasse entschieden gegen die anscheinend von der Regierung beabsichtigte Anwendung des § 14 auf das Zuckergesetz aus, nicht allein aus konstitutionellen Gründen, sondern auch darum, weil die für Konsum und Produktion gleich nützlicbe Herabsetzung der Zuckersteuer eher vom Abgeordnetenhause als vom § 14 zu erwarten sei.

Ministerpräsident Dr. v. Koerber:

Der sich vollziehende Wechsel der Regierung im Königreiche Ungarn ist eine ausschliessliche Angelegenheit des anderen Staatsgebietes, auf deren Verlauf und Abschluss das österreichische Kabinett selbstverständlich keinerlei Einfluss zu üben vermag. Uebrigens hat der Ausschuss des ungarischen Reichstages speziell die Vorlage über das Zoll- und Handelsbündnis vollkommen durchberaten und ohne Aenderung angenommen. Ich darf wohl sicher voraussetzen, dass die kommende ungarische Regierung die von ihrer Vorgängerin eingegangeneu Verpflichtungen und Abmachungen in ihren eigenen Ueberzeugungen begründet erachten und daher auch deren Vertretung übernehmen werde. Schon darum liegt nicht der geringste Grund vor, eine Verzögerung in der Beratung der Ausgleichsfragen eintreten zu lassen, vielmehr erscheint mit Rücksicht auf die Handelsverträde die rascheste Beschlussfassung über die Materie unerlässlich. Der gestellte Vertagungsantrag muss um so mehr auffallen, wenn man bedenkt, dass der Ausschuss unmittelbar vor dem Abschlusse seiner so langen und mühevollen Beratungen steht, eine Unterbrechung derselben in diesem Stadium daber nur den Charakter einer politischen Demonstration haben kann, wozu keiu Gruud vorliegt. Es ist nicht bloss ein Wunsch der Regierung, sondern in erster Linie das wohlverstandene Interesse der Bevölkerung, dass der Ausgleich so rasch als möglich zu stande kommt, damit endlich eine definitive Ordnung und der für die gesamte Produktion so notwendige Zustand der Klarheit und Stetigkeit geschaffen werde. Bei ähnlicben Situationen hat man sich übrigens in Ungarn um unsere Verhältnisse nicht in dem Masse interessiert, wie dies hier der Fall ist, und auch darum glaube ich, dass es vollkommen zwecklos wäre, jetzt eine Verzögerung in den Beratungen eintreten zu lassen.

An der Debatte beteiligte sich noch der Abg. Dr. Stránský.

Bei der Abstimmung wird der Vertagungsantrag Kaftan mit allen gegen neun Stimmen abgelehnt.

Es wird hierauf die Spezialdebatte über Artikel IX (Eisenbahnwesen) des Zoll- und Handelsbündnisses fortgesetzt.

Regierungsvertreter Sektionschef Dr. Liharzik erteilt eingehende sachliche Aufklärungen zu den einzelnen Bestimmungen des Artikels IX und hebt namentlich die Bedeutung und Tragweite dieser Bestimmungen und die daraus auch für die österreichische Volkswirtschaft erwachsenden Vorteile hervor. Er betont insbesondere, dass die in Rede stehenden Bestimmungen lediglich Zugeständnisse für den Transitverkehr aus den beiden Staatsgebieten nach dem Zollauslande enthalten, und dass daher das eigene Tarifbestimmungsrecht sowohl hinsichtlich des inneren wie des Wechselverkehres zwischen beiden Staatsgebieten unberührt bleibt. Ebenso sind aus den Zugeständnissen für den Export österreichischer Produkte nach dem Auslande keinerlei Konsequenzen für den ungarischen Export abzuleiten, welche über die auf den Verkehr zwischen Oesterreich und Ungarn übertragenen Bestimmungen des deutschen Zoll- und Handelsvertrages hinausgehen würden.

Der Regierungsvertreter erläutert ferner die vom Eisenbahnministerium dem Ausschusse mitgeteilten statistischen und tarifarischen Daten und weist darauf hin, dass die darin enthaltenen Ziffern, welche auf dem Verkehre des Jahres 1901 basieren, die neuesten erhältlichen sind, nachdem die Abrechnungen der einzelnen Verbände pro 1902 noch nicht abgeschlossen vorliegen. Namentlich jene des Getreideverkehres können nicht als abnorm bezeichnet werden, weil der gesamte Getreideexport der Monarchie im Jahre 1901 gegenüber dem fünfjährigen Durchschnitte von 1898 bis 1902 nur um circa 1 Prozent zurückgeblieben ist.

Der Regierungsvertreter gibt sohin eine eingehende fachmännische Darlegung über den Begriff, das Wesen und die Bedeutung der direkten Tarife und weist an der Hand der Bestimmungen des deutschen Handelsvertrages, sowie der praktischen Anwendung desselben nach, dass ein wesentlicher Unterschied zwischen diesen Bestimmungen und jenen des Absatzes 1 des Artikels IX nicht besteht.

Was die für die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses zu bindenden Tarifermässigungen anbelangt, so erläutert der Regierungsvertreter die diesbezüglich bestehenden Wegkonkurrenz-Verhältnisse und weist nach, dass die dem ungarischen Exporte zur Verfügung zu haltenden ermässigten Frachtsätze zum grossen Teile bereits seit Jahren bestehen, viele derselben sogar noch auf die Zeit der selbständigen Verwaltung der Elisabeth-Bahn zurückgreifen.

Er gelangt hierauf zur Besprechung der Absätze 4 und 5 und bringt zur Darstellung, dass das System der Richtungstarife auch seitens der österreichischen Staatsbahnen vielfach gehandhabt wird, dass jedoch einer generell wirksamen Durchführung dieses Tarifsystemes nach den geographischen Verhältnissen grössere Schwierigkeiten gegenüberstehen als in anderen Ländern.

Was die Absätze 6 bis 8 betrifft, so führt der Regierungsvertreter aus, dass auch diese Bestimmungen, abgesehen von der Ausnahmsstellung, welche durch den Absatz 7 zugunsten der österreichischen Staatsbahnen für den russischen Transit durch Galizien nach Deutschland eingeräumt ist, wesentliche Vorteile auch für den österreichischen Industrieexport enthalten, nachdem auf dem Absatzgebiete in den Balkanländern und in Rumänien die österreichische Industrie einen lebhaften Konkurrenzkampf mit fremden Produkten zu bestehen hat und daher die gleich günstige tarifarische Behandlung österreichischer mit fremden Produkten namentlich in diesen Verkehren von besonderer Bedeutung ist.

Was die Rückwirkung der in Rede stehenden Zugeständnisse auf die österreichischen Exportverkehre anbelangt, so hebt der Regierungsvertreter die intensive Tätigkeit hervor, welche die österreichischen Staatsbahnen zugunsten der österreichischen Produktion entfalten. Er verweist diesfalls auf die sinkende Tendenz der Frachtraten im österreichischen Exportverkehre, welche er an mehreren Beispielen ziffermässig erläutert, und schliesst mit der Versicherung, die Staatseisenbahnverwaltung werde es stets als eine ihrer vornehmsten Aufgaben betrachten, die Bedürfnisse der inländischen Produktion namentlich auch im Exportverkehre durch geeignete Tarifmassnahmen wirksam zu unterstützen.

Abg. Dr. Gross erklärt, dass er trotz seiner Bedenken für den Artikel IX stimmen werde; er verzichte aber, um die Verhandlungen nicht aufzuhalten, auf die Begründung.

In der 39. Sitzung das Herrenhauses vom 24. Juni wurden die Gesetze, betreffend die Lokalbahnen Weizelsdorf—Ober-Ferlach, Lemberg-Podhajce, Tarnopol-Zbaraż, Zwettl-Martinsberg, Krainburg-Neumarktl, Zillertalbahn, Neuhaus-Wobratain, Daudleb-Rokitnitz und Troppau-Grätz in Verhandlung genommen und in zweiter und dritter Lesung ohne Debatte zum Beschlusse erhoben.

In der 237. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Juni stellten die Abgeordneten Hagenhofer und Genossen einen Antrag, betreffend die Bewilligung eines Nachtragskredites zum Zwecke des Ausbaues der Bahnlinie Hartberg—Friedberg.

Weiters wurden nachstehende Interpellationen eingebracht, und zwar:

Seitens

1. der Abgeordneten Daszyński und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister und an den Herrn Ministerpräsidenten als Leiter des Justizministeriums, betreffend den Zusammenhang der entdeckten galizischen Eisenbahndiebstähle mit einer Reihe bereits entschiedener Kriminalprozesse;

2. der Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend den Mangel an Zugspersonal bei der Wiener Stadtbahn.

In der Sitzung des Ausgleichsausschusses des Abgeordnetenhauses vom 24. Juni wurde die Spezialdebatte über den Artikel IX des Zoll- und Handelsbündnisses (Eisenbahnwesen) fortgesetzt.

Abg. Dr. Bareuther führt aus, es sei notwendig, die Widersprüche und Unklarheiten zwischen dem Wortlaute des Artikels IX und den Erklärungen der beiderseitigen Regierungen dadurch zu beheben, dass die durch den Absatz 2 gewährte Begünstigung nur bei den derzeit bestehenden Staatsbahnen Geltung habe. Er stellt einen bezüglichen Zusatzantrag.

Abg. Dr. Pergelt erklärt, dass die Ausführungen des Regierungsvertreters wohl nicht alle Befürchtungen zerstreut, aber doch einen grossen Teil der Bedenken aufgeklärt haben. Trotz der noch nicht gänzlich beseitigten Besorgnisse bezüglich des Zoll- und Handelsbündnisses werde Redner jedoch für Artikel IX stimmen, weil er dies im gesamtstaatlichen Interesse für notwendig erachte, insbesondere mit Rücksicht darauf, dass man gegenwärtig unvorbereitet sei, ein selbständiges Zoll- und Handelsgebiet zu konstituieren, und mit Rücksicht auf den Ablauf der Handelsverträge. Gegen den Vertagungsantrag habe Redner zunächst deshalb gestimmt, weil der Ausschuss vom Hause den Auftrag zur Beratung und Berichterstattung erhalten habe und diese Aufgabe so lange erfüllen müsse, als nicht das Haus selbst einen anderen Beschluss gefasst habe, dann aber auch aus dem politischen Grunde, um die diesseitige Regierung in Vertretung der österreichischen Interessen auch gegenüber der künftigen ungarischen Regierung zu stützen. In einem solchen Verhalten liege nicht eine Parteinahme für die Regierung, sondern die Wahrnehmung der Interessen des Staates. Für den Fall, als die neue ungarische Regierung bezüglich des Zoll- und Handelsbündnisses Aenderungen beantragen sollte, empfiehlt Redner der Regierung auf das angelegentlichste, dann in das Zoll- und Handelsbündnis eine Bestimmung über die Einsetzung eines Schiedsgerichtes zur Entscheidung von Differenzen aus dem Zoll- und Handelsbündnisse aufzunehmen.

Abg. Dr. Ellenbogen erklärt, er könne den Glauben des Dr. Pergelt, dass einer Divergenz der Anschauungen über Artikel IX nunmehr endgültig ein Riegel vorgeschoben sei, nicht zustimmen und stellt den Antrag, die Interpretationen des Eisenbahnministers seien dem Wortlaute des Artikels IX am Schlusse anzufügen.

Abg. Dr. Menger bemerkt, das grösste Bedenken gegen Artikel IX liege darin, dass bei dem Kampfe, der zwischen Oesterreich und Ungarn herrsche, gar manche Bestimmung nicht

zur Hebung und Besserung des Verkehres, sondern zu tendenziösem Missbrauche verwendet werden könne. Die eigentliche Bedeutung des Artikels werde erst zutage treten, wenn der Zolltarif fertiggestellt sein und man auch bezüglich der Handelsverträge einigermassen klar sehen werde. Die Ansicht, dass durch die Verstaatlichung einer oder der anderen Bahn irgendwelche Uebelstände beseitigt werden könnten, sei unrichtig. Verstaatlichungen seien in Oesterreich sehr kostspielig und brächten nicht den erwarteten Vorteil. Redner ist der Ansicht, dass Artikel IX an sich nicht eben bedeutende Schäden droht, wohl aber dann, wenn die Zölle auf Getreide in der im Zolltarife vorgeschlagenen Höhe angenommen würden, geeignet wäre, die Uebermacht der ungarischen Getreideproduktion noch zu vermehren. Das endgültige Urteil über den Artikel IX könne erst abgegeben werden, wenn über das Schicksal des Zolltarifes und der Handelsverträge entschieden sei.

Abg. Dr. Binder verweist auf die Bedeutung, welche den Erklärungen der Regierung bezüglich der Interpretation des Artikels IX zukomme, und betont die Notwendigkeit, dass die Ergebnisse der im Ausschusse durchgeführten Debatte, sowie die Erklärungen der Regierung vom Berichterstatter im Motivenberichte eingehend besprochen werden, da sie das Material zur authentischen Interpretation des Artikels IX im wechselseitigen Verkehre mit Ungarn, sowie bei eventuellen Differenzen enthalten. Zum Schlusse empfiehlt Redner die Resolution des Abgeordneten Gląbiński.

Abg. Kaiser erklärt, dass seine Partei trotz mancher nicht unbedenklicher Bestimmungen des Zoll- und Handelsbündnisses die Ausgleichsverhandlungen weder verzögert, noch gegen einzelne Bestimmungen gestimmt habe. Es sei dies deshalb geschehen, weil es im Interesse der Volkswirtschaft gelegen sei, dass ehestens Klarheit in unsere wirtschaftlichen Verhältnisse gebracht und der Abschluss von Zoll- und Handelsverträgen möglich werde; dazu kämen nun noch die schwierigen Verhältnisse in Ungarn und die Ungewissheit, wie sich die Regierung zur Neuordnung der Verhältnisse der Zuckerindustrie verhalten werde, und endlich der Umstand, dass noch keine volle Klarheit über die künftigen Zölle geschaffen sei. Redner erklärt namens seiner Partei schliesslich, dass die Mitglieder der Deutschen Volkspartei im Ausschusse zwar für den Artikel IX stimmen werden, die Partei sich aber ihre Stellung zum Zoll- und Handelsbündnisse im Hause freihalte.

An der Debatte beteiligten sich noch die Abgeordneten Hagenhofer, Dr. Schoepfer und Glöckner.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters Abg. Freiherrn v. Schwegel wird zunächst der Antrag des Abg. Kaftan auf Streichung des Artikels IX in namentlicher Abstimmung mit 24 gegen 16 Stimmen abgelehnt und Artikel IX in einfacher Abstimmung nach der Regierungsvorlage angenommen. — Der Antrag des Abg. Dr. Bareuther wird mit 20 gegen 15 Stimmen abgelehnt. Ebenso werden die Anträge des Abg. Dr. Lecher zu Artikel IX abgelehnt. Abg. Doktor Lecher meldet seine Anträge als Minoritätsvota an. — Der Antrag des Abg. Dr. Ellenbogen, die Erklärungen des Eisenbahnministers dem Wortlaute des Artikels IX anzufügen, wird abgelehnt.

Die Resolutionsanträge der Abg. Dr. Gląbiński (Zusicherung von Tarifermässigungen für den österreichischen Export entsprechend den hinsichtlich gewisser Artikel und Relationen dem ungarischen Transitverkehre zustehenden Tarifermässigungen) und Dr. Žitnik (Erstellung entsprechender Richtungstarife znm Schutze der heimischen gegen die ausländische Produktion) werden angenommen. Ein Resolutionsantrag des Abg. Kubr, betreffend die Einführung der Kilometertarife, wird abgelehnt.

Es wird hierauf der bisher zurückgestellte Absatz 5 des Artikels I (Verwendung der Einnahmen des Zollgefälles) nach einer Debatte, an der die Abgeordneten Dr. Gross, Kaiser, Dr. Schoepfer, David Ritter v. Abrahamowicz, Doktor Lecher und der Berichterstatter Abg. Freiherr v. Schwegel sich beteiligten, angenommen.

Die Sitzung wird hierauf geschlossen.

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. österr. Staatsbahnen. (Staatsbahn-Direktion Prag: Einführung der Viehbeförderung auf der Lokalbahn Nenhaus-Neubistritz.) Vom 1. Juli 1903 angefangen werden auf der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz auch lebende Tiere, als: Wiederkäuer, Pferde, Maultiere und Schweine befördert werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojekte. (Erteilung einer Vorkonzession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 26. Mai 1903, Z. 11.885, dem Budapester Advokaten Dr. Bartholomäus Kármán und Konsorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten im Sinne der bestehenden Normen für eine von der Station Alsó-Szopor der Linie Nagy-Károly—Alsó-Szopor—Zilah der im Betriebe der Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Szilágyságer Komitats-Lokalbahnen abzweigende und diese mit der als Sackbahn endigenden Flügelbahn Sülelmed — Szilágy-Cseh verbindende normalspurige Lokalbahn auf die Daner eines Jahres erteilt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Uebernahme des Betriebes der Lokalbahn Balaton-Szt. György—Györg.) Die Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass sie mit dem Tage der Eröffnung der Lokalbahn Tapolcza-Keszthely auch den Betrieb der bisher im Eigenbetriebe der Aktiengesellschaft Balaton-Szt. György-Keszthely gestandenen Linie Balaton-Szt. György—Keszthely (Flügelbahn der Linie Budapest—Balaton-Szt. György—Nagy-Kanizsa—Pragerhof) übernommen hat.

Lokalbahn Tapolcza-Keszthely. (Eröffnung des Betriebes.) Am 17. Juni 1903 wurde die Linie Tapolcza—Keszthely der im Betriebe der Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Lokalbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Lokalbahn Töke-Terebes-Gálszécs—Varanno. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der „Vasuti és közlekedési közlöuy“ verlautbart den Wortlaut des Gesetzentwurfes zugunsten des Ausbaues und Betriebes einer von der Station Töke-Terebes-Gálszécs der Linie Sátoráljá-Ujhely—Töke-Terebes-Gálszécs—Mezö-Laborcz ausgehenden, bis Varanno führenden Lokalbahn. Die Kosten der im Sinne des Gesetzartikels XXI ex 1880 und des diesen ergänzenden Gesetzartikels IV ex 1888 als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden und als solche von der Direktion der kgl. Ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit K 2,185.000 bemessen, wovon K 155 000 für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und K 30.000 zur Anlage eines Reservefonds entfallen. Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Konzessionären die Bewilligung zum Baue und Betriebe der vorbenannten Linie vorbehaltlich der nachträglichen parlamentarischen Genehmigung bereits erteilt.

Ausland.

Italien. (Internationale Ausstellung von Verkehrsmitteln in Mailand 1905.) Auf der für Mailand aus Anlass der Eröffnung der Simplonbahn geplanten Ausstellung werden nach der Meldung des „Mon. d. str. ferr.“ auch alle modernen Beförderungsmittel vertreten sein. In der Abteilung für Eisenbahnwesen sollen Pläne und Photographien von Bahnhöfen und Bahnen aller Art, in der elektrischen Abteilung elektrische Krafterzeuger, elektrische Bahnen und alle für die elektrische Zugkraft erforderlichen Hilfsmittel ausgestellt werden. Ausserdem werden sich in ihr Abteilungen für das Fahrrad-, das Post-, Telegraphen- und Telephonwesen, Modelle für das Ver- und Entladen der Güter auf Eisenbahnstationen, Häfen und Arbeitshäfen befinden. Auch eine Ausstellung von Verkehrsmitteln des Altertums und Mittelalters ist in Aussicht genommen

— (Ergebnisse des Betriebes der adriatischen Bahnen im Jahre 1902.) In der am 14. Mai in Florenz stattgefundenen Generalversammlung der Aktionäre dieser Gesellschaft wurden die Rechnungen für das Jahr 1902 und der Voranschlag für 1903, sowie eine über die 5prozentige Verzinsung hinausgehende Dividende von je L. 5 für die im Umlaufe befindlichen Aktien und Genussscheine genehmigt, dem mit der Regierung abgeschlossenen Uebereinkommen, betreffend die Kündigung der bestehenden Verträge über den Betrieb des adriatischen Bahnnetzes auf den 30. Juni 1905, die Zustimmung gegeben und wurden schliesslich die ausscheidenden Verwaltungs- und Aufsichtsräte wiedergewählt. Der Bericht des Verwaltungsrates erwähnt der Neuordnung und Lösung der Lohnfrage des Personales, des für die Gesellschaft günstigen grundsätzlichen

Urteiles des Obersten Kassationsgerichtshofes in Angelegenheit der Beiträge zu den Versorgungskassen der Angestellten, ferner der zufriedenstellenden Ergebnisse des auf verschiedenen Linien eingerichteten Kleinbahnbetriebes und des vorzüglichen Ganges des elektrischen Betriebes mit Hochspannung auf den Veltliner Linien (Lecco—Sondrio nnd Colico—Ravenna). Was das finanzielle Ergebnis des Betriebes 1902 anbelangt, so blieben die Betriebseinnahmen hinter den Ausgaben um L. 18.650 zurück, während im Jahre 1901 das Mindererträgnis L. 4,800.000 betrug. Dieses günstige Resultat ist einerseits den um L. 8,000.000 besonders infolge der gesunkenen Kohlenpreise verminderten Ausgaben, anderseits dem ausserordentlichen Verkehrsaufschwunge zuzuschreiben, welcher gegen das Vorjahr eine Mehrleistung von 520.000 Personenzugskilometer und von 550.000 Güterzngskilometer erforderte. Die Gesamteinnahmen des Netzes stiegen von L. 132,000.000 auf L. 140,000.000, während der Betriebskoeffizient von 69·74 Prozent auf 64·4 Prozent gefallen ist. An der Mehreinnahme nahmen teil der Personenverkehr mit Lire 2,000.000 und der Güterverkehr mit L. 6,000.000.

Sachsen. (Rechnungsabschluss der Staatseisenbahnen für das Jahr 1902.) Nach dem Abschlusse für das Jahr 1902 betrugen die Einnahmen Mk. 129,463.297 (gegen den in den Staatshaushaltsetat für 1902/03 eingestellten Betrag Mk. 2,662.703 weniger) und die Ausgaben Mk. 93,763.366 (gegen den Etat Mk. 8,018.564 weniger). Hiernach wurde ein Ueberschuss erzielt von Mk. 35,699.931 (gegen den Etat Mk. 5,355.861 mehr). Von den Mindereinnahmen gegen den Etatsvoranschlag entfallen n. a.: Mk. 57.317 auf den Personen- und Gepäcksverkehr, Mk. 788.331 auf den Güterverkehr, Mark 1,008.025 auf Einnahmen für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter. Die Ausgaben blieben in allen wesentlichen Kapiteln hinter dem Etatsanschlage zurück. Ein Vergleich mit dem Ergebnisse des Vorjahres ergibt folgendes Bild. Die Einnahmen waren höher aus dem Personenverkehre um Mk. 663.754, aus dem Güterverkehre um Mk. 1,352.916, dagegen niedriger um Mk. 2,043.309 für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter, Mk. 2,613.124 für Erträge aus Veräusserungen, im ganzen niedriger um Mk. 2,610.641. Dagegen waren die Ausgaben um Mk. 10,101.838 niedriger als im Vorjahre. Der Ueberschuss ist um Mk. 7,491.197 höher als im Vorjahre. Die Verzinsung des um Mk. 33,600 000 auf rund Mk. 963,000.000 gestiegenen mittleren Anlagekapitales betrug 3·706 Prozent gegen 3·035 Prozent im Vorjahre; der Betriebskoeffizient (Verhältnis der Ausgaben zur Einnahme) ist von 78·642 Prozent auf 72·425 Prozent gefallen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd.

Abfahrten ab Triest in der Woche vom 24. bis 30. Juni 1903.

Adriatisches Meer.

Dalmatien.

24. Juni, *) um 8½ Uhr früh (Metkovich A).
Dampfer „Metcovich", Kapitän P. Giurgevich,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zaravecchia, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Trapano, Fort-Opus nnd Metkovich, überdies S. Giorgio di Lesina, S. Martino und Gelsa auf der Rückfahrt. Für Passagiere Ueberschiffung in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

25. „ *) um 8 Uhr früh (Bildampfer nach Cattaro).
Dampfer „Graf Wurmbrand", Kapitän F. Nasso,
mit Berührung von Pola,[1] Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Gravosa und Cattaro. Ueberschiffung in Cattaro für Passagiere, Post- und Wertsendungen nach Bari.

26. „ *) um 8½ Uhr früh (Cattaro).
Dampfer „Leda", Kapitän G. Radoslovich,
mit Berührung von Isola, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Caroner, Milna, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Tersten k, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Teodo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua und Spizza.

27. „ *) um 8½ Uhr früh (Metkovich B).
Dampfer „Almissa", Kapitän G. Porzia,
mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Zlarin, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Pucischie, Macarsca, S. Giorgio di Lesina, Trapano, Fort-Opus und Metkovich. Ueberdies Rogosnizza, Almissa nnd Gradaz auf der Rückfahrt.

30. „ *) um 8½ Uhr früh (Dalmatinisch-Albanesische Linie),
Dampfer „Galatea", Kapitän V. Carmelich,
mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Spalato, Milna, Lesina, Curzola, Gravosa Castelnuovo (Megline), Teodo, Perasto, Risano, Cattaro, Bari, Gravosa, Cattaro, Antivari, Dulcigno, Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta und Corfu. Ueberschiffung für Waren in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Novaglia, Valcassione und Porto Manzo.

*) In Verbindung mit dem ersten Wiener Schnellzuge, der um 7·10 Uhr früh ankommt.

[1] Verbindung mit dem bis zur Riva fahrenden zweiten Schnellzuge aus Wien.

NB. Rundreisebillets 1. Klasse bis Cattaro und retour, gültig für alle dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, inklusive zwei Tage freien Aufenthaltes im Hotel Impérial in Ragusa, K 90·—.

Venedig.

24. Juni, Dampfer „Almissa", Kapitän G. Porzia, zu Mittag.
25. „ Dampfer „Thetis", Kapitän G. Bianchi } um
29. „ Dampfer „Thetis", Kapitän G. Bianchi } Mitternacht.

Levante und Mittelmeer.

25. Juni, um 11½ Uhr vorm. (Bildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Habsburg", Kapitän A. Leva,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

25. „ nm 5 Uhr nachmittags (Thessalische Linie B),
Dampfer „Helios", Kapitän C. Gilovich,
mit Berührung von Fiume,*) Durazzo, Valona, Corfu, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla, Dedeagatsch, Dardanellen, Gallipoli, Rodosto, Konstantinopel, Ineboli, Samsun, Kerassund, Trapezunt, Rizeh und Batum.

27. „ nm 5 Uhr nachmittags (Linie Triest-Alexandrien B),
Dampfer „Medea", Kapitän A. Bartole,
mit Berührung von Gravosa, Brindisi, Patras, Jaffa, Caifa, Beyruth, Limassol, Larnaca, Tripolis, Lattakia, Alexandrette, Mersyn, Rhodus, Chios, Smyrna, Mytilene, Dardanellen und Konstantinopel.

28. „ um 4 Uhr nachm. (Griechisch-Orientalische Linie B),
Dampfer „Dalmatia", Kapitän A. Bilaffer,
mit Berührung von Fiume,*) Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Syra, Vathy, Chios, Cesmè, Smyrna, Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Konstantinopel, Varna, Kustendjè, Sulinà, Galatz und Braila.

30. „ um 11½ Uhr vormittags (Levante-Eildampfer),
Dampfer „Carinthia", Kapitän G. Damianovich,
mit Berührung von Brindisi, Santi Quaranta, Corfu, Patras, Piräus, Dardanellen, Konstantinopel nnd Odessa. Ueberschiffung in Konstantinopel nach Burgas, Varna nnd Kustendjè. Für Passagiere, Post- und Wertsendungen Ueberschiffung in Corfu nach Valona, Durazzo, Medua, Dulcigno, Antivari, Parga, Sajada, Santa Maura nnd Prevesa.

2. Juli, um 11½ Uhr vorm. (Bildampfer nach Alexandrien),
Dampfer „Semiramis", Kapitän V. Gntmann,
nach Alexandrien mit Berührung von Brindisi.

Ostindien, China und Japan.

25. Juni, um 4 Uhr nachmittags (Indien—China—Japan),
Dampfer „Persia", Kapitän P. Craglietto,
[von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Yokohama und Kobe.

Ost-Afrika.

25. Juni, Dampfer „Cleopatra", Kapitän M. Dabcevich,
[von Fiume†) am 21. Juni] mit Berührung von Brindisi, Port Said, Snez, Aden, Mombassa, Zanzibar, Beira, Delagoabai nnd Durban.

*) Zwischen Triest und Fiume und nmgekehrt werden weder Passagiere noch Waren zur Verschiffung angenommen.

†) Die Berührung von Fiume erfolgt vor der Abfahrt des Dampfers von Triest.

Ohne Garantie für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Kontumaz-Massregeln.

Verschiedene Mitteilungen.

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). (Generalversammlung.) Am 30. Mai 1903 fand in Wien unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates Ingenieurs Emanuel A. Ziffer und im Beisein des landesfürstlichen Kommissär-Stellvertreters Ministerialsekretärs Dr. Hans Dobner v. Dobenau die diesjährige 18. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) statt. An derselben nahmen 13 Aktionäre teil, welche 17.525 Aktien mit 701 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte betrugen im Gegenstandsjahre 1902 die Transporteinnahmen K 581.986 (gegen K 546.179 im Jahre 1901), die verschiedenen Einnahmen K 89 344 (K 113.475), die Betriebsausgaben K 326.515 (K 351.128), die sonstigen Auslagen K 70.538 (K 74.555) und der Betriebsüberschuss K 274.277 (K 233 971). Zuzüglich der Zinsenerträgnisse per K 16.757 (K 7552) und des Gewinnvortrages vom Jahre 1901 per K 1661 (K 1237), sowie abzüglich des Erfordernisses für die planmässige Tilgung der Prioritätsaktien per K 11.600 (K 10.800), beläuft sich der der Generalversammlung zur Verfügung gestandene Gewinn auf K 281.095 (K 231.960). Der Geschäftsbericht, Betriebsbericht und Rechnungsabschluss wurden genehmigt und ist dem Verwaltungsrate das Absolutorium erteilt worden. Ferner beschloss die Generalversammlung, aus dem Gewinne K 270.400 zur Ausschüttung einer 5prozentigen Dividende (K 20 gegen K 17 im Vorjahre) an die Prioritätsaktien und K 10.350 zur Auszahlung

einer Dividende von K 1·50 an die Stammaktien zu verwenden und den Restbetrag von K 345·05 auf neue Rechnung vorzutragen. Weiters wurde die Entlohnung des Exekutivkomitees wie im Vorjahre mit K 2000 für jedes Mitglied desselben festgesetzt und der Wert der Anwesenheitsmarken des Verwaltungsrates und des Exekutivkomitees auch wie im Vorjahre mit K 20 bestimmt. Nach durchgeführter Wahl des Revisionsausschusses wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrates Anton Ritter v. Jaxa und Emanuel A. Ziffer wiedergewählt, womit die Generalversammlung schloss. In der darauffolgenden konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates wurden der bisherige Präsident Ingenieur Emanuel A. Ziffer und der bisherige Vizepräsident Fürst Radziwill als solche wiedergewählt.

[E.-M.-Z. 25.074.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Tierkrankheiten. (Inhalt des LXXXIV. Stückes.) Das am 12. Juni 1903 herausgegebene LXXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1205: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Juni 1903, Z. 26.261, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

— (Inhalt des LXXXV. Stückes.) Das am 15. Juni herausgegebene LXXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1206: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 2. Juni 1903, Z. 69.849, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Klauentiere aus dem Okkupationsgebiete.

Nr. 1207: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Lemberg vom 5. Juni 1903, Z. 70.785, betreffend die Sperrverfügungen aus Anlass der Maul- und Klauenseuche in den politischen Bezirken Horodenka und Kolomea.

Nr. 1208: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Triest vom 8. Juni 1903, Z. 12.819, betreffend die Einfuhrsbeschränkungen für Hausgeflügel aus Italien.

— (Inhalt des LXXXVI. Stückes.) Das am 16. Juni herausgegebene LXXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1209: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 12. Juni 1903, Z. 125.070, betreffend das Ausfuhrverbot für Nutz- und Zuchtvieh aus den politischen Bezirken Brüx und Pardubitz nach dem Deutschen Reiche.

— (Inhalt des LXXXVII. Stückes.) Das am 17. Juni herausgegebene LXXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1210: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. Juni 1903, Z. 26.991, enthaltend veterinärpolizeiliche Verfügungen in betreff der Einfuhr von Klauentieren (Rinder, Schafe, Ziegen, Schweine) aus Ungarn und Kroatien-Slavonien.

Nr. 1211: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. Juni 1903, Z. 26.217, betreffend die Einfuhrverbote für Vieh aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach den Ländern der ungarischen Krone.

— (Inhalt des LXXXVIII. Stückes.) Das am 19. Juni herausgegebene LXXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1212: Kundmachung des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. Juni 1903, Z. 27.603, womit die Einfuhr von Vieh und Fleisch aus den Ländern der ungarischen Krone nach den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern bis auf weiteres geregelt wird.

— (Inhalt des LXXXIX. Stückes.) Das am 22. Juni herausgegebene LXXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 1213: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 18. Juni 1903, Z. 129.293, betreffend die Schliessung der sächsischen Vieheinbruchstationen Reitzenhain und Moldau.

Nr. 1214: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 17. Juni 1903, Z. 129.050, betreffend das Einfuhrverbot für Borstenvieh aus dem kgl. preussischen Regierungsbezirke Stettin.

Nr. 1215: Kundmachung der k. k. Statthalterei in Prag vom 16. Juni 1903, Z. 125.446, womit die Kundmachung, betreffend die tierärztliche Grenzbeschau des zum Exporte nach dem Auslande bestimmten Geflügels abgeändert wird.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Der am 30. Juni 1903 fällige Zinsencoupon Nr. 15 unserer 3½prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, und zwar jener der Schuldverschreibungen

lit. A pro Mk. 5000 mit Mk. 87·50,
„ B „ „ 1500 „ „ 26·25,
„ C „ „ 1000 „ „ 17·50,
„ D „ „ 300 „ „ 5·25

deutscher Reichswährung vom 30. Juni 1903 angefangen

in **Teplitz** bei der Hauptkassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft;

in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;

in **Berlin** bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft, bei der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder;

in **Dresden** bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden;

in **Frankfurt a. M.** bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie;

in **Prag** bei der Filiale der k. k. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der Böhmischen Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer;

in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. Allgemeinen österr. Boden-Kreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Juni 1903.

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

FRITZ & MASCHKE
Wien, XX/1, Treustrasse 63. 713
Holz und Kohle
„Sunrise Big Vein", beste engl. Anthracitkohle.
Kurze Postadresse: **Kohlenfritz,** Wien, XX/1.

Das
k. k. Versteigerungs-Amt
WIEN, I. Dorotheergasse Nr. 17
übernimmt: **Hinterlassenschaften, Mobilien aus Uebersiedlungen und Gegenstände jeder Art,** wie Gemälde, Kunstobjecte, Claviere, Harmoniums, gute Möbel, Decorationsstücke, Wägen u. s. w. mit Ausnahme von neuen Waaren **zur Versteigerung.**
Anmeldungen täglich von 9—12 Uhr, auch brieflich und telephonisch (Nr. 2916). 725

Lagerhaus der Stadt Wien.

Errichtet und betrieben von der Gemeinde Wien.

Oeffentliches Lagerhaus und **öffentliches** Freilager. — Ausgedehnte, trockene, luftige Lagerräume von einer **Fassungsfähigkeit für 500.000 Metercentner. Eiserne Sammelbehälter für Spiritus.** — Mit allen in Wien einmündenden Bahnen verbunden. — **Station** Wien-Lagerhaus der k. k. Donau-Uferbahn, **Landungsplatz an der Donau** für Frachtschiffe aller Flaggen. — **Nebenstelle des k. k. Hauptzollamtes Wien. — Freilager für Zucker und Spiritus.**

*Alle mit dem Empfang, der Aufbewahrung, Erhaltung, Versendung oder Ausfolgung der Waaren vorzunehmenden Verrichtungen: Bemusterung, Verzollung, Versteuerung, Durchfuhrsbehandlung, Uebergabe an Dritte und damit etwa verbundene Einhebung des Gegenwerthes u. s. w. werden **billig** und **sachgemäss** besorgt, auf den Sendungen haftende Frachten, Zölle, Steuern und sonstige Gebühren für Rechnung der Waareneigenthümer ausgelegt, auf Wunsch **öffentliche Versteigerungen** der eingelagerten Waaren veranstaltet, die die gesetzliche Gebührenbegünstigung geniessen*

Die vom Lagerhause der Stadt Wien ausgegebenen **Lagerscheine (Warrants)** werden von ersten Bankanstalten belehnt und sind zum **Reescompte** bei der **Oesterr.-ungar. Bank** zum Wechsel-Escomptesatz zugelassen.

In der Mehrzahl der Bahn- und Schiffsverkehre nach dem In- und Auslande, welche ganz oder theilweise über Wien geleitet werden, ist dem Lagerhause der Stadt Wien die Anwendung der ungebrochenen Frachtsätze ab Ursprungsstation **(Reexpedition)** zugestanden.

Frachtbrief-Adresse: An das Lagerhaus der Stadt Wien — Station Wien-Lagerhaus der Donau-Uferbahn.

Reglement und Tarife sind bei der Verwaltung des Lagerhauses der Stadt Wien (II./3, k. k. Prater) erhältlich.

KURS-BUCH

für die

Beförderung von Vieh und Fleisch auf den österreichischen Eisenbahnen.

(Sommerfahrordnung 1903.)

Herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium.

Die **vierte** (Mai 1903) Ausgabe des Kurs-Buches enthält in ihrem **ersten Teile** in Kürze die auf den Vieh- und Fleischtransport Bezug habenden allgemeinen reglementarischen, tarifarischen und veterinärpolizeilichen Bestimmungen nebst einem Verzeichnis der Ein- und Ausladestationen für Viehtransporte.

Der **zweite Teil** des Kurs-Buches umfasst die Fahrordnungen der bei den österreichischen Staats- und Privatbahnen nach Massgabe der Sommerfahrordnung 1903 für die Beförderung von Vieh und Fleisch vorzugsweise bestimmten Züge. In den Fahrordnungen sind auch jene Stationen ersichtlich gemacht, welche mit fixen Viehverladerampen ausgerüstet sind, ferner die Stationen, welche als Desinfektions-, Fleischwagendepot-, Eisfüll-, Fütterungs- und Tränkestationen dienen, sowie jene, in welchen Borstenviehtransporte auf Verlangen der Absender bespritzt werden.

In einen Anhang wurden die wichtigsten Beschränkungen und Verbote im Viehverkehre aus den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern nach einigen Auslandsstaaten aufgenommen.

Das Vieh-Kurs-Buch, welches im **Mai** und **Oktober** jeden Jahres erscheint, ist mit Rücksicht auf Inhalt und Anordnung ein äusserst willkommenes Nachschlagebuch für den Gebrauch der Viehverfrächter und sonstiger Interessenten, sowie der Eisenbahnorgane.

Das Vieh-Kurs-Buch ist durch die Administration, Wien, I. Wallfischgasse 10 (Postsparkassen-Konto Nr. 819.123), zum Preise von K 1·— und bei Postbezug zum Preise von K 1·20 pro Ausgabe zu beziehen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Erhöhung von Frachtsätzen im Verkehre mit Stationen der Békés-Csanáder Lokalbahn.

Infolge eingetretener Steuerpflichtigkeit der Békés-Csanáder Lokalbahn sind die im Tarife, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903, dem hierzugehörigen Anhange, sowie in den vom 1. März 1903 bis auf Widerruf gültigen Kartierungs-Frachtsätzen, im Verkehre zwischen den Stationen dieser Lokalbahn einerseits und österreichischen Stationen anderseits enthaltenen direkten Frachtsätze mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 um nachstehende Frachtzuschläge zu erhöhen, und zwar:

a) Tarif, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903.

Von oder nach	Eilgüter			Frachtgüter								
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	sperrige	Klasse		Wagenladungsklassen			Spezialtarif		
					I	II	A	B	C	1	2	3
	Frachtzuschläge für 100 kg in Hellern											
Csaba-Csüd	4	3	3	2	2	1	1	1	.	1	.	.
Csákó	8	6	4	3	3	3	1	2	1	1	1	1
Kardoskut	4	4	3	7	2	5	1	1	1	1	1	1
Kis-Szénás	7	5	4	3	3	2	2	1	.	2	.	.
Kondoros	8	6	5	4	3	2	1	1	1	2	1	1
Nagy Majláth-Ambrózfalva	8	4	5	9	3	5	1	1	1	2	1	.
Nagy Szénás	10	8	5	5	4	3	2	2	1	2	1	1
Pálmatér	9	7	5	5	3	3	2	2	1	1	1	1
Pitvaros	4	3	3	10	4	6	2	2	1	2	1	1
Tót-Komlós	7	6	4	8	3	5	2	1	1	1	1	1

b) Anhang zu dem Tarife, Teil II, Heft 3, vom 1. März 1903.

Post-Nr. des Anhanges	Von	nach	Frachtzuschläge in Hellern pro 100 kg
31	Nagy Szenás	Wien	8
33	Csaba-Csüd	Wien, Stadlau, Floridsdorf	1
	Kardoskut		1
	Kondoros		1
	Pitvaros		1
	Tót-Komlós		1

c) Kartierungs-Frachtsätze vom 1. März 1903 bis auf Widerruf.

Von oder nach	Eilgüter			Frachtgüter								
	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	sperrige	Klasse		Wagenladungsklassen			Spezialtarif		
					I	II	A	B	C	1	2	3
	Frachtzuschläge in Hellern pro 100 kg											
Csaba-Csüd	4	3	3	2	2	1	1	1	.	1	.	.
Csákó	8	6	4	3	3	3	1	2	1	1	1	1
Kardoskut	4	4	3	7	2	5	3	1	1	1	1	1
Kis-Szénás	7	5	4	3	3	2	2	1	.	2	.	.
Kondorós	8	6	5	4	3	2	1	1	1	2	1	1
Nagy Majláth-Ambrózfalva	8	4	5	9	3	5	4	1	1	2	1	.
Nagy Szénás	10	8	5	5	4	3	2	2	1	2	1	1
Pálmatér	9	7	5	5	3	3	2	2	1	1	1	1
Pitvaros	4	3	3	10	4	6	4	.	1	2	1	1
Tót-Komlós	7	6	4	8	3	5	3	1	1	1	1	1

Wien, am 20. Juni 1903. [635]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Niederländisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Eger.

Einführung neuer Fahrkarten.

Mit 10. Juli 1903 gelangen direkte Fahrkarten für alle Züge und Rückfahrkarten I., II. und III. Klasse von Münster i. W. und Osnabrück Hauptbhf. nach Marienbad, sowie Gepäcksfrachtsätze in beiden Richtungen zur Einführung.

Wien, am 22. Juni 1903. [636]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Berichtigung des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Heft 1, Neuauflage, gültig vom 1. Juli 1903.

In der Neuauflage des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, gültig vom 1. Juli 1903, ist im Abschnitte A, sub IV, beim Ausnahmetarife IX, auf Seite 113, bei dem Artikel Holz die „Pos. H—19, a), g), 1 und h“ auf „H—19, a)—g) 1, sowie h“ richtigzustellen.

Wien, am 22. Juni 1903. [637]

Künstlicher Verbandsverkehr.

Einführung von Kartierungssätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 treten neue Kartierungssätze an Stelle der vom 15. Jänner 1902 gültigen Kartierungssätze nach und von Neusattl für den direkten Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, Lokalkahn Schönwehr-Elbogen und Elbogen-Neusattl einerseits und Stationen der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn anderseits in Kraft.

Exemplare derselben sind bei den beteiligten Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen um den Preis von 20 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 24. Juni 1903. [638]

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Nachtrag I zum Lokal-Personentarife.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 56 vom 16. Mai 1903, Seite 1385, unter Post 499 publizierte Einführung des Nachtrages I zu dem vom 1. Jänner 1903 gültigen Lokal-Personentarife wird auf den 1. August 1903 verlegt.

Wien, am 24. Juni 1903. [639]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.
K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.
Lokalbahn Reichenberg - Gablonz-Tannwald - Grünthal.
K. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn.
Lokalbahn Melnik-Mšeno.
Lokalbahn Gross - Priesen—Wernstadt—Auscha.

Direkter Personenverkehr.

In dem am 1. Juli 1903 in Wirksamkeit tretenden Tarife für obengenannten Verkehr entfallen vom Einführungstage ab die auf Seite 16 unter „2“ neben den Stationsnamen befindlichen Sternchen.

Wien, am 24. Juni 1903. [640]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der elektrisch betriebenen Lokalbahn Tabor-Bechin.

Diese Lokalbahn mit den Stationen: Tabor, Slap, Malschitz, Sudoměřitz-Černic und Bechin und den Haltestellen: Bergstadtl bei Tabor, Čenkow, Třebelitz, Wschechlap-Dudow, Smoleč und Bežerowitz wird am 22. Juni 1903 mit dem Zuge Nr. 4951 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Hierbei gelangen die Stationen Tabor (Anschlussstation der k. k. österr. Staatsbahnen), Slap, Malschitz, Sudoměřitz-Černic und Bechin für den Gesamtverkehr (ausgenommen explosive Güter), und die Personenhaltestellen Bergstadtl bei Tabor, Čenkow, Třebelitz, Wschechlap-Dudow, Smoleč und Bežerowitz für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Die Fahrkarten werden an die in den oberwähnten Personenhaltestellen einsteigenden Personen durch das Zugspersonal im Zuge ausgegeben.

Die Gepäcksabfertigung ab den Personenhaltestellen, sowie ab den Stationen Slap, Malschitz und Sudoměřitz-Černic erfolgt im Nachzahlungswege.

Der Fahrplan der auf der neuen Lokalbahnstrecke verkehrenden personenführenden Züge ist im besonderen Fahrplanplakate, gültig vom Tage der Betriebseröffnung, ersichtlich.

Prag, am 22. Juni 1903. [641]

K. k. Staatsbahn-Direktion.

Rheinisch-Westfälisch-Hessisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personenverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise und Gepäckstaxen.

Mit 1. Juli 1903 gelangen für den Verkehr von Darmstadt Hauptbahnhof über Frankfurt a. M.—Aschaffenburg—Passau nach Wien Westbahnhof direkte, für alle Züge gültige Fahrpreise für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt, sowie direkte Gepäckstaxen zur Einführung.

Wien, am 20. Juni 1903. [642]

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Erhöhung des für frisches Obst in der Relation Unter-Rohr—Wels transit gültigen Frachtsatzes.

Der unter Post-Nr. 6 im Anhange des Tarifes der Welser Lokalbahnen (Lokalgütertarif, Teil II, Heft 3, vom 1. Juli 1902) enthaltene ermässigte Frachtsatz für frisches Obst von Unter-Rohr nach Wels transit wird mit 15. August 1903 von 18 auf 24 Heller für 100 kg erhöht.

Die tarifmässige Durchführung erfolgt im nächsten Nachtrage zur Neuauflage des obigen Tarifheftes 3 vom 1. Juli 1903.

Wien, am 25. Juni 1903. [643]

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1 für metallurgische Produkte nach Italien.

Auf Seite 33 des Ausnahmetarifes Nr. 1 für metallurgische Produkte nach Italien (2. Auflage vom 1. Dezember 1898) sind folgende, ab 1. Juli 1903 gültige Schnittsätze nachzutragen:

Schnittsätze nördlich von Italien		Ausnahmetarif Nr. 1 b	c	d 1
		Stückgut	5 t	10 t
		Franken für 100 kg		
Hirschberg i. Schl.	Pino	10·09	5·88	4·09
	Chiasso	10·56	6·16	4·29
	Peri I	6·25	4·54	3·47
	Peri II	—	4·46	3·47
	Pontebba	6·58	4·29	4·03

Wien, am 23. Juni 1903. [644]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Ausland.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. (Einbeziehung der Station Jockgrim.) Am 1. Juli 1903 wird die Station Jockgrim der Pfälzischen Eisenbahnen in den im Tarifhefte 2 bestehenden Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine etc. als Versandstation einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Nordostdeutsch-Sächsischer Güterverkehr. (Einbeziehung der Station Potschappel.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 wird die Station Potschappel widerruflich als Versandstation in den im obgenannten Güterverkehre bestehenden Ausnahmetarif E_1 für Eisen und Stahl zum Baue u. s. w. von See- und Flussschiffen einbezogen.

Ueber die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Stationsnamenänderungen etc.) Vom 1. Juli 1903 ab erhält in den Gütertarifen der jetzige Staatsbahnhof in Marienburg die Bezeichnung „Marienburg Nord“ und der jetzige Bahnhof der verstaatlichten Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn die Bezeichnung „Marienburg Süd“. Der letztere Bahnhof wird mit dem gleichen Zeitpunkte für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern geschlossen. Ist bei Wagenladungen aus den Frachtbriefen nicht ersichtlich, auf welcher von beiden Stationen die Abnahme gewünscht wird, so werden sie in Marienburg Süd zur Entladung bereit gestellt. Die Eisenbahnverwaltung behält sich indes das Recht vor, hiervon aus Betriebsrücksichten abzuweichen und die Wagen nach eigener Wahl auf dem einen oder anderen Bahnhofe laderecht zu stellen. Die Frachtsätze sind für beide Bahnhöfe die gleichen. Alle bestehenden Frachtsätze und Tarifentfernungen für Marienburg Staatsbahnhof gelten vom 1. Juli 1903 ab sowohl für Marienburg Nord wie für Marienburg Süd. Wenn nachträglich die Ueberführung von einem nach dem anderen Bahnhofe beantragt wird, kommen dafür die auf Seite 25 des Gruppentarifes I vorgesehenen Gebühren zur Erhebung.

Liste von Spediteuren.

Internationales Speditionsbureau
CARO & JELLINEK
Centrale: WIEN, I. Dentschmeisterplatz 4.
Filialen: BUDAPEST, V. Arany János ntcza 34.
LEMBERG, Jagiellonska 22.
TRIEST, via delle poste 7.
Specialität: Verkehr nach RUSSLAND, Donau- nnd Eiheverkehr.
Sammelverkehre nacb nnd von allen Richtnngen des In- nnd Anslandes.
Möbeltransporte.
Lagerbans.

ALFRED DEUTSCH & CO.
REICHENBERG in Böhmen.
Filiale in GABLONZ a. d. N.
Spediteure
Agentur der Dampfscbiffahrts-Gesellscbaft des Oesterr. Lloyd.
Mitglieder der Dentscben Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uehernabme von Speditionen zn festen Sätzen nach nnd von allen Richtungen des In- nnd Anslandes. Grosse Lagerräume ermöglicben beste Lagernng von Gütern aller Art. Petroleumlagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Internationale Transporte
N. KATZNER
Spedition nnd Commission
Podwołoczyska, WOŁOCZYSKA, Brody und RADZIWILOW.
Feste Uebernabmesätze inclusive sämmtlicher Spesen.
Export von Eierkisten, Holzwolle, Schleif- nnd Pflastersteinen.

ANT. FERUS
BUDWEIS
k. n. k. Hofspediteur
Verzollnngen, Einlagerung, Transitirnngen, Möbeltransport.
Niederlage nnd Vertretnng der berühmten Fürstlich Scbwarzenberg'scben Grapbitwerke.

GERSTMANN & LINDNER
k. n. k. Hofspeditenre,
BRÜNN.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbabn.
Sammelverkehr in eigenen Waggons von nnd nach WIEN, BUDAPEST, PRAG, REICHENBERG, JÄGERNDORF nnd TRIEST.
Möbeltransporte in Möbelwagen nenester Construction, Verzollungen, Reexpeditionen nnd Einlagernngen, Vertreter der Perlmooser Cement-Actiengesellscbaft. Lager von Ia Gypssorten nnd fenerfesten Chamotteziegeln.

Internationale Transporte
H. MENDELSOHN
(Inbaber F., B. n. M. Wacbtel)
KRAKAU. Gegründet im Jabre 1838.
Filialen: ODERBERG, OŚWIĘCIM, SZCZAKÓWA
Speditions-Bnrean der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Commercieller Correspondent der k. k. österr. Staatsbahnen für die Linien GALIZIEN nnd BUKOWINA
Rollfnhrnnternehmung der k. k. österr. Staatsbabnen
Mitglied des Deutsch-Oesterreichiscben Möbeltransport-Verbandes.

Krahne
Personen- und Lastenaufzüge, hydraulische Maschinen, Drahtstiftenmaschinen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Waggons und Waggonets, Eisengüsse etc. etc. 718
liefert: Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid.

Zur coulanten Besorgung aller im **Coursblatte** notirten **Effecten und Valuten** bestens empfohlen:
Wechselstube des Bankhauses
Schelhammer & Schattera
Gegründet 1832.
697
WIEN
I. Bezirk,
Stefansplatz
Nr. 11
Parterre

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insofern nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidierung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publikations- und Liquidierungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2 Prozent, in maximo aber K 50 pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständnis Bezug habender Teilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur K 50 eingehoben.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1568	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Spezialtarifes 2 und der Klasse C	Hohenstadt St.E.G.	Bachowitz	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	Verschieden	76 Heller		Im Kartierungswege		
1569	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Bruchsteine und Schotter	Sümeg-bazalthányа	Klein-Schwechat	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das faktische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Anfrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu bewirken	bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	besteben nicht	Heller 63		Im Kartierungswege		
					Raasdorf					68				
					Schwechat-Kledering					60				
					Stadlau					67				
1570	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Glaubersalz (schwefelsaures Natron, Natrium-Sulfat), kalziniert und kristallisiert	Rosslau (Anhalt), Station der kgl. E.-D. Halle a. d. S. oder vice versa	Schwaz-Kuttowitz, Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	vom 1. Juli 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Besteht kein direkter Frachtsatz	83 Pfennig		Im Kartierungswege		

Fortlaufende Nummer	1571	1572	1573
Die Publikation erfolgt: von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	k. k. österr. Staatsbahnen
Die Publikation erfolgt: und im Namen der	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht: für Artikel	Güter des Spezialtarifes III	Chamottebruch (Scherben)	Holzstoffpappe, geleimt oder gefärbt
Das Zugeständnis wird gemacht: von — für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route)	Ichtershausen, Station der Arnstadt Ichtershausener Eisenbahn	Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände	Zartlesdorf
Das Zugeständnis wird gemacht: nach — für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route)	Unter-Polaun, Station der k. k. österr. Staatsbahnen	Bodenbach St.E.G. und B.N.B.	Frankfurt a. M. Hauptbhf — Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmainisch); Frankfurt a. M. Ostbahnhof; Frankfurt a. M. Sachsenhausen
oder vice versa			
Das Zugeständnis wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Die Transporte müssen von dem städtischen Gaswerk an der Erdbergerlände in Wien aufgegeben werden. Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief
Das Zugeständnis wird gemacht: und gilt in der Zeit	vom 1. Juli 1903 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1903	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1	Lokaltarif	Tarif, Teil II, Heft 9, des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Besteht kein direkter Frachtsatz		Dermalen bestehen keine direkten Frachtsätze
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	127 Pfennig	122 Heller*)	2·75 — 2·73 — Mark
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)			
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss			
Besondere Bemerkungen		*) Ausser diesem Frachtsatze kommt noch eine Gebühr von 2 Kronen pro Wagen für den Zuschub dieser Sendungen vom städtischen Gaswerke nach der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände in Anrechnung	

Fortlaufende Nummer	1574	1575
1		
2	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
3	beteiligten Verwaltungen	Südbahn-Gesellschaft
4	des Spezialtarifes III	Roheisen der Pos. E—7 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I
5	Altkladno	Eisenerz
5	sämtlichen deutschen Tarifstationen	Triest
5	oder umgekehrt	
6	Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der in der 8. Rubrik bezeichneten Tarife	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die bezüglichen Sendungen müssen zur See via Suezkanal oder nach den Echellen des Schwarzen Meeres oder via Gibraltar oder nach spanischen Häfen, nach Tunis, Algier oder Marokko zum Exporte gelangen
7	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	vom 9. Juni 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903
8	Tarife, Teil II, Heft 7, 8 und 9, des Süddeutsch-Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1
9	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	148
10	Es gelten die für Kladno vorgesehenen Frachtsätze des Spezialtarifes III, erhöht um 0·03 Mark für 100 kg	122
11		26
12	Im Kartierungswege	Nach Massgabe der in den Abschnitten J und K des Tarifes, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband vorgesehenen „Speziellen Bestimmungen" im Kartierungs-, bezw. Rückvergütungswege
13		Im Rückvergütungswege gegen Beibringung der laut nebenbezogenen „Speziellen Bestimmungen" bedungenen Dokumente innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist
14		

2	Die Publikation erfolgt	
3	von der und im Namen der	
4	Das Zugeständnis wird gemacht	für Artikel
5	für die Transportstrecke (bezeichnungsweise Route)	von
5		nach
6	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	
7	und gilt in der Zeit	
8	Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht	Bezeichnung
9		Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg
10	pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)
11		Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)
12	Art der Durchführung	
13	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	
14	Besondere Bemerkungen	

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route)		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
				von	nach					pro 100 kg				
1576	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	des Ansnahmetarifes 7h (Schwefelsäure)	Anssig (A.T.E.)	Alt-Chemnitz	Anfgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief, sowie Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Sächsisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juni 1897	Bestehen keine direkten Frachtsätze	Pfennig		Im Kartierungswege		
					Chemnitz					90				
					Frankenberg					89				
					Reichenhach i.V. (oh. Bhf.)					89				
					Reichenhach i.V. (unt. Bhf.)					115				
					Unterwittgensdorf					118				
					Zwickan i. S.					91				
				oder nmgekehrt						106				
			des in der 8. Rubrik genannten Tarifes	Anssig (Oe.N.W.B.) Schreckenstein Schreckenstein-Schichtwerke Anssig (St.E.G.)	Alt-Chemnitz					90				
					Chemnitz					89				
					Frankenberg					89				
					Löbau i. S.					53				
					Reichenhach i.V. (oh. Bhf.)					115				
					Reichenbach i.V. (unt. Bhf.)					118				
					Unterwittgensdorf					91				
					Zittau					55				
					Zwickau i. S.					106				
					Freiherg i. S.					71*)				
					Oederan					79*)				
					Weissig bei Grossenhain					74*)				
				oder umgekehrt										
1577	k. k. österr. Staatsbahnen	beteiligten Verwaltungen	Schieferthon, roh, auch gebrannt, geröstet, gemahlen oder präpariert, lose oder in Säcken verpackt	Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Homburg i. d. Pfalz	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwageus, mindestens jedoch für 10.000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Tarif-Teil II, Heft 9 (Ausnahmetarif Nr. 33, Abteilung IV) des Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898	Es besteht kein direkter Frachtsatz	1·53 Mark		Im Kartierungswege		

*) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 auf Seite 18 des Nachtrages III zu Heft 1 werden hierdurch aufgehoben. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. August 1903 bestehen

Fortlaufende Nummer	1578	1579
Die Publikation erfolgt	k. k. österr. Staatsbahnen	k. k. österr. Staatsbahnen
von der und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kolomeaer Lokalbahnen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	Güter, welche laut Güterklassifikation des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes nach Ausnahmetarif II a, b, c tarifieren	Fette, Harze, Lohe 1. Mauerziegel 2. Steinkohle
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	Mährisch-Weisskirchen, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kolomea Bahnhof oder umgekehrt km 0·8 der Strecke Kolomea - Vorstadt Nadwórna—Szeparowce-Kniażdwór
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	Granica trans., bezw. Szczakowa trans. / Nowosielitza (Bhf.) trans. / Nadbrzezie Landungsplatz trans.*) / Podwołoczyska (Bhf.) trans. / Brody (Bhf.) trans.	km 0·6 der Strecke Kolomea - Vorstadt Nadwórna—Szeparowce-Kniażdwór oder umgekehrt Kolomea Bahnhof
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen und gilt in der Zeit	Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für a) unter 5000 kg, b) mindestens 5.000 kg } pro Frachtbrief und Wagen. c) „ 10.000 kg } Einhaltung der Bestimmungen des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Fracbtzablung für mindestens das Ladegewicbt des verwendeten Wagens. Aufgabe als Frachtgut. Das Anf- nud Abladen bat durcb den Absender, bezw. Empfänger zn erfolgen. Einbaltnng der von der Staatsbahu-Direktion Stanislau binsichtlich der Bedienuug dieser Transporte gestellten Bedingungen vom 15. Juni 1903 bis auf Widerrnf, längstens bis 31. Dezember 1903
Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	Teil II, Heft 1, für den Oesterreicbisch-Ungarisch-Rnssischen Grenzverkehr, gültig vom 1. Mai 1901	Lokalgütertarif
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Besteben keine direkten Fracbtsätze	8 Heller nud die in den Gemeinsamen Beilagen zn den Lokalgütertarifen der k. k. österr. Staatsbahnen snb V. vorgescbriebene Beistellnngsgebühr
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	a) 76 b) 62 c) 54 / a) 293 b) 241 c) 207 / a) 182 b) 141 c) 121 / a) 258 b) 212 c) 182 / a) 224 b) 184 c) 158	∞ ∞
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Fracbtsatze (Gebühr)		Auflassung der in der Rubrik 9 erwäbnten Beistellnngsgebühr
Art der Durchführung	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welcbe die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente gescbehen muss		
Besondere Bemerkungen	*) Die Fracbtsätze nach Nadbrzezie Landnngsplatz trans. finden nur im Rückvergütungswege auf Grund der im Tarife, Teil II, Heft 1, für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russiscben Grenzverkehr entbaltenen Bestimmungen Anwendung	

Fortlaufende Nummer	1	1580	1581
Die Publikation erfolgt von der und im Namen der	2	Südbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft
	3	beteiligten Verwaltungen	beteiligten Verwaltungen
Das Zugeständnis wird gemacht für Artikel	4	Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle und Schafwolle, eingereiht in den Oesterr.-Adriatischen Verbands-Ausnahmetarif XXVI	Rohpappe, ordinäre, zur Dachpappefabrikation bestimmte, aus der Pos. P—3—b der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	5	Triest	Komotau (E.B.B.) Mähr.-Ostrau (K.F.N.B.) Schatzlar (Lkib. Königsh.-Schatzl.) Schlackenwerth (E.E.B.)
für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	6	Mastig (S.N.D.V.B.)	Triest
bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	7	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes, insbesondere auch der Sonderbestimmungen des betreffenden Ausnahmetarifes	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandstarifes. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Das Aufladen obliegt dem Absender
und gilt in der Zeit	8	vom 15. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903
Tarif auf welchen das Zugeständnis sich bezieht: Bezeichnung	9	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterr.-Adriatischen Eisenbahnverband, Teil II, Heft 3, Ausnahmetarif XXVI	Lokaltarife, bezw. Tarif für den Oesterreichisch-Adriatischen Eisenbahnverband (Teil II, Heft 5)
Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	9	Direkte Frachtsätze bestehen nicht	Direkter Frachtsatz besteht nicht
pro 100 kg: Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	10	256 | 286 | 300 Heller	333 | 324 | 324 | 315 Heller
pro 100 kg: Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	11		50 | — | 64 | 50 Heller
Art der Durchführung	12	Im Kartierungswege	Im Kartierungswege
Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	13		
Besondere Bemerkungen	14		

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	pro 100 kg				
1582	**Südbahn-Gesellschaft**	beteiligten Verwaltungen	Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präpariert, lose oder in Säcken	Järischan (kgl. Eisenbahn-Direktion Breslau)	Ternitz	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften und der Bedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 30 des in der Rubrik 8 bezeichneten Tarifes. Gültig bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10.000 kg Ladegewicht. Das Abladen obliegt dem Empfänger	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahnverband, Tarifteil II, Heft 3, gültig vom 1. Juli 1902	Es besteht kein direkter Frachtsatz	141 Pfennig		Im Kartierungswege		
1583	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	sämtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere, dann Mähr.-Ostrau	Assling	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	vom 1. Juli 1903 bis Ende Juni 1904	Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Wien, bezw. Zellerndorf, gültig vom 1. Juni 1899	Heller pro metr. Tonne (à 1000 kg)			Im Rückvergütungswege	Auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Frachtdokumente werden nicht zurückgestellt	Die nebenbezifferten Frachtnachlässe werden aus den Gebührenanteilen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn getragen
					Lees-Veldes				1900	1860	40			
					Liezen				1920	1880	40			
					Selzthal				1480	1440	40			
									1470	1430	40			
					Velden a. Wörthersee			Bezügliche Kartierungsfrachtsätze laut Publikation im Verordnungs-Blatte Nr. 130 ex 1902, fortl. Nr. 2278 Nr. 149 ex 1902, fortl. Nr. 3795	1950	1910	40			
					Schwarzach-St. Veit				1620	1580	40			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht				Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1584	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	a) Holz der Klasse C, b) Holz des Spezialtarifes 2	Hannsdorf k.k.St.B.	Böhm.-Brod St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen obliegt dem Absender, bezw. Empfänger	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Es bestehen keine direkten Frachtsätze	Heller a) 91 b) 92		Im Kartierungswege		
					Böhm.-Trübau St.E.G.					48 52				
					Dobrowitz Oe.N.W.B.					89 91				
					Josefsthal-Kosmanos B.N.B.					102 105				
					Jungbunzlau Oe.N.W.B.					91 93				
					Kolin Oe.N.W.B.					84 86				
					Kolin St.E.G.					84 86				
					Königgrätz Oe.N.W.B.					70 72				
					Kralup St.E.G.					105 106				
					Kuttenthal B.N.B.					104 107				
					Leitmeritz Oe.N.W.B.					102 104				
					Lieben Oe.N.W.B.					94 96				
					Lieben St.E.G.					94 96				
					Lobositz St.E.G.					115 117				
					Nenhydžow Oe.N.W.B.					79 81				
					Peček St.E.G.					89 90				
					Raudnitz St.E.G.					112 114				
					Reichenberg S.N.D.V.B.					81 83				
					Teplitz A.T.E.					122 124				
					Theresienstadt St.E.G.					112 114				
					Wildenschwert Oe.N.W.B.					48 52				
					Wildenschwert St.E.G.					48 52				
					Wildenschwert transit St.E.G.					48 52				
1585	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Hadern-Pappendeckel der Position P—3/b der Güterklassifikation im Tarife, Teil I	Trautenau Oe.N.W.B	Freiwaldau-Gräfenberg k.k.St.B.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für a) 5.000 kg b) 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen.	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Besteben keine direkten Frachtsätze	a) 170 Heller b) 140 „		Im Kartierungswege		
1586	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	beteiligten Verwaltungen	Rohzucker	Rositz Oe.N.W.B.	Schönpriesen St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Anfrechthaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen	bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarife	Bestehen keine direkten Frachtsätze	167 Heller	167 Heller	Im Kartierungswege		
					Nestomitz (Zuckerfabrik) St.E.G.									

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr) pro 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1587	**Aussig-Teplitzer Eisenhahn**	beteiligten Verwaltungen	Braunkohle	Siehe nachstehende Tabelle		Einhaltung der Bestimmungen des betreffenden Tarifes	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1903	Tarif, Teil II, Heft 1, für den Böhmischen Kohlenverkehr nach dem Inlande vom 1. Juni 1903 nebst Anhang	Heller für 1000 kg a) Frachtsatz b) Zugestandener Frachtsatz c) Nachlass			Im Rückvergütungswege	Vorlage bahnämtlich beglaubigter, auf den Namen des Reklamanten als Versender lautender Duplikat-Frachtbriefe ohne Refaktiestempel. Diese Dokumente sind entsprechend konsigniert längstens bis Ende März 1904 bei der betreffenden Abgabsbahn einzubringen	In diesen Frachtsätzen sind die Schleppbahngebühren nicht enthalten

Nach den Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft

Von	Frättingsdorf			Kanitz-Eibenschitz			Kromau			Ladendorf			Misslitz			Mistelbach			Neubau-Kreuzstetten			Wolkersdorf		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
Bilin k.k.St.B.	1136	1030	106	1162	1030	132	1162	1030	132	1136	1030	106	1164	1030	134	1136	1030	106	1136	1030	106	1264	1030	234
Brüx A.T.E. und k.k.St.B.	1148	1048	100	1174	1048	126	1174	1048	126	1148	1048	100	1176	1048	128	1148	1048	100	1148	1048	100	1276	1048	228
Dux und Ladowitz	1128	1014	114	1154	1014	140	1154	1014	140	1128	1014	111	1156	1014	142	1128	1014	114	1128	1014	114	1256	1014	242
Franz Josef-Stollen	1120	1002	118	1146	1002	144	1146	1002	144	1120	1002	118	1148	1002	146	1120	1002	118	1120	1002	118	1248	1002	246
Holtschitz-Scestadtl	1158	1058	100	1184	1058	126	1181	1058	126	1158	1058	100	1186	1058	128	1158	1058	100	1158	1058	100	1286	1058	228
Karbitz	1068	964	104	1094	961	130	1094	961	130	1068	964	104	1096	964	132	1068	961	104	1068	964	104	1196	964	232
Maria-Ratschitz	1136	1036	100	1162	1036	126	1162	1036	126	1136	1036	100	1161	1036	128	1136	1036	100	1136	1036	100	1264	1036	228
Mariaschein	1082	974	108	1108	974	134	1108	974	134	1082	974	108	1110	974	136	1082	974	108	1082	974	108	1210	974	236
Paredl	1146	1046	100	1172	1046	126	1172	1046	126	1146	1046	100	1174	1046	128	1146	1046	100	1146	1046	100	1274	1046	228
Schallan	1098	985	113	1121	985	136	1121	985	136	1098	985	113	1124	985	139	1098	985	113	1098	985	113	1226	985	241
Schönfeld	1060	960	100	1086	960	126	1086	960	126	1060	960	100	1088	960	128	1060	960	100	1060	960	100	1188	960	228
Schwaz-Kuttowitz	1128	1020	108	1154	1020	134	1151	1020	134	1128	1020	108	1156	1020	136	1128	1020	108	1128	1020	108	1256	1020	236
Settenz	1112	996	116	1138	996	142	1138	996	142	1112	996	116	1140	996	141	1112	996	116	1112	996	116	1240	996	244
Teplitz	1104	988	116	1130	988	142	1130	988	142	1101	988	116	1132	988	114	1104	988	116	1104	988	116	1232	988	244
Triebschitz	1154	1051	100	1180	1054	126	1180	1054	126	1151	1054	100	1182	1051	128	1154	1054	100	1151	1051	100	1282	1054	228
Türmitz	1056	956	100	1082	956	126	1082	956	126	1056	956	100	1084	956	128	1056	956	100	1056	956	100	1184	956	228
Ullersdorf	1120	1002	118	1146	1002	144	1146	1002	144	1120	1002	118	1148	1002	146	1120	1002	118	1120	1002	118	1248	1002	246

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nummer	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht						
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke (beziehungsweise Route) von	nach	bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (Gebühr) pro 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1588	**Aussig-Teplitzer Eisenbahn**	beteiligten Verwaltungen	Porzellan als Frachtgut	Dux	Reichenberg A.T.E.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender, bezw. dem Empfänger	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1903	Nordwestböhmischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1901	Heller 160	131	29	Im Kartierungswege		
				Teplitz					150	121	29			
1589	**Südbahn-Gesellschaft**	des Steiermärkischen Landesausschusses	Leer zurückgehende Fässer aus weichem Holze	Kapfenberg S.B. trans.	Au-Seewiesen	Einhaltung der in den übrigen Rubriken gegebenen Vorschriften. Aufgabe in jedem Gewichte. Die Fässer müssen von Gipstransporten herrühren, welche in der Relation Au-Kapfenberg S.B. trans. zur Verfrachtung gelangten	vom 1. Juli 1903 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1903	Lokaltarif	54 Heller	30 Heller	24 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf reklamierende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Abänderung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5	6	7		8	9
Fortlaufende Nummer	Laufende Zahl und Datum des Verordnungs-Blattes, in welchem die ursprüngliche Kundmachung veröffentlicht wurde	Laufende Zahl der ursprünglichen Kundmachung im Verordnungs-Blatte	Bezeichnung der Bahnverwaltung, von welcher die Publikation erfolgt	Beteiligte Verwaltungen	Bezeichnung der Artikel	Bezeichnung der Relation		Angabe der Abänderung und Bezeichnung des Zeitpunktes derselben	Besondere Bemerkungen
						von	nach		
45	Nr. 52 vom 7. Mai 1903	1281	K. k. österr. Staatsbahnen		Kandiszucker	Prag St.B.	Linz, Pied, Salzburg, Vöcklabruck, Wels, Wien II K.F.J.B.	Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1903 wird die nebenstehende Verlautbarung durch Aufnahme folgender Relationen und Frachtsätze ergänzt: von Prag St.B. und Nusle-Vršovic nach Wien-Praterkai a) 5000 kg 232 b) 10.000 kg 199 Heller für 100 kg	
						Nusle-Vršovic			

Druck von Otto Maass' Söhne, Wien, I. Wallfischgasse 10.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 077671458